

6 JUNI 2025

vanvieren

BOUWSTENEN PLANPROCES HOBBEAPPLEIN

IN OPDRACHT VAN DE GEMEENTE DEN HAAG

Bouwstenen planproces Hobbemaplein

Deze notitie, opgesteld door Van Vieren, bevat de bouwstenen voor het vervolg planproces Hobbemaplein en directe omgeving. Deze bouwstenennotitie wordt door de gemeente Den Haag gebruikt als een van de onderleggers voor het raadsvoorstel Vervolg planproces Hobbemaplein dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Deze notitie wordt net als alle geaccordeerde gespreksverslagen met belanghebbenden gepubliceerd op de openbare site: <https://werkaandewijk.denhaag.nl/projecten/hobbemaplein/nieuw-plan-van-aanpak-hobbemaplein>.

Inhoudsopgave

<i>BOUWSTEEN 1 UITKOMSTEN STAKEHOLDERGESPREKKEN ZIJN RICHTINGGEVEND VOOR NIEUWE PLANPROCES HOBBEAPLEIN</i>	<i>3</i>
<i>BOUWSTEEN 2 DE GEMEENTERAAD STELT VOORAF DE KADERS EN BELANGRIJKSTE UITGANGSPUNTEN VAST VOOR DE DEFINITIEVE INRICHTING VAN HET HOBBEAPLEIN</i>	<i>4</i>
<i>BOUWSTEEN 3 EEN GEDEGEN PARTICIPATIEPROCES IN CATEGORIE 3 CONFORM DE GEMEENTELIJKE PARTICIPATIE-VERORDENING</i>	<i>7</i>
<i>BOUWSTEEN 4 INVULLING VAN HET ONTWERPPROCES IN CO-CREATIE MET ALLE BELANGHEBBENDEN INCLUSIEF BEWONERS EN ONDERNEMERS.....</i>	<i>10</i>
<i>BOUWSTEEN 5 INTEGRATIE VAN PLANPROCES HOBBEAPLEIN IN BREDERE MOBILITEITSAANPAK EN ECONOMISCHE PERSPECTIEFONTWIKKELING.....</i>	<i>14</i>
<i>BOUWSTEEN 6: PROCESPLANNING.....</i>	<i>15</i>

BOUWSTEEN 1 UITKOMSTEN STAKEHOLDERGESPREKKEN ZIJN RICHTINGGEVEND VOOR NIEUWE PLANPROCES HOBBERMAPLEIN

De basis voor het nieuwe planproces vormen de conclusies uit de gesprekken die gevoerd zijn in de afgelopen periode met belanghebbenden¹.

De belangrijkste conclusies uit de gesprekken zijn:

- Vrijwel alle betrokkenen gaven aan dat het vorige participatietraject niet goed is verlopen. Ze voelden zich te laat of onvoldoende betrokken, terwijl het plan al grotendeels vast leek te liggen.
- Het plan voor Hobbemaplein volgde op een reeks van eerdere verkeersingrepen (afsluitingen) en werd ervaren als de druppel die de emmer deed overlopen. Dit riep én frustratie én eensgezinde tegenreactie in de buurt op.
- De wens voor een **frisse start met co-creatie** is unaniem. Mensen willen meedenken, maar alleen als hun inbreng ertoe doet.
- Er is brede overeenstemming over de urgentie van ingrijpen. Daarvoor worden verschillende argumenten gegeven: Het plein is chaotisch, verkeersonveilig (zeker voor fietsers en voetgangers), rommelig ingericht, onaantrekkelijk als verblijfsplek en een kans tegen hittestress van deze ‘versteende’ wijken. Ook stellen velen dat handhaving op verkeers- en parkeerovertredingen ernstig in gebrek blijft.
- Men vraagt om goed begrip van het karakter van Transvaal en Schilderswijk. Bewoners zijn gehecht aan de auto, bestemmingsverkeer moet worden gefaciliteerd; doorgaand verkeer geweerd.
- Even nadrukkelijk wordt het gevaar om te fietsen naar voren gebracht: op het Hobbemaplein én de toeleidende straten.
- De plek is een verkeers-“blackspot”, met conflicten tussen modaliteiten en een hoge druk op de omliggende straten. Velen zien een oplossing in de uitbreiding 30km straten.
- Bewoners en belangengroepen hechten veel belang aan de tram. Bewoners denken verschillend over wel / geen Tophalte.
- Eén van de meest gehoorde kritiekpunten is dat het plein te geïsoleerd is aangepakt. Bewoners en ondernemers willen dat de verkeercirculatie in de hele wijk wordt meegenomen, inclusief de effecten op doorstroming, afsluitingen en bereikbaarheid. De opgave voor het Hobbemaplein kan niet losgezien worden van de mobiliteitsopgave in het omliggende gebied/wijk. Inclusief de aanpak van parkeeroverlast en de bevoorrading.
- Tegelijk is het Hobbemaplein het hart van het economisch systeem van Transvaal en Schilderswijk. De toegang tot de Haagse Markt, de positie als winkelgebied en de wens om hier het derde economische centrum van de stad te ontwikkelen, vragen om een integrale benadering.
- De ruimte op en rond het Hobbemaplein is schaars. Bewoners en ondernemers profileren in de gesprekken ook de verschillen in belangen. En waar die botsen: bereikbaarheid voor auto vs. ruimte voor fiets en OV; economische toegankelijkheid vs. leefkwaliteit; bomenbehoud vs. herinrichting.
- Tegelijkertijd erkennen vrijwel alle gesprekspartners dat niet alles kan. Er is bereidheid tot compromis, maar alleen binnen een transparant en eerlijk ontwerpproces waarin alle perspectieven serieus worden genomen.

¹ Gesproken is met: Bewonersorganisaties (BTZ, De Paraplu), individuele bewoners (aanwonend en uit de wijk), instellingen (Haagse Hopjes, religieuze en culturele instellingen), Ondernemers (Haags Veen Ambulante Handel), belangengroepen (Rover, Platform-OV, Fietsersbond, Bomenstichting), de HTM, Nood- en Hulpdiensten en ambtenaren van de gemeente Den Haag

BOUWSTEEN 2 DE GEMEENTERAAD STELT VOORAF DE KADERS EN BELANGRIJKSTE UITGANGSPUNTEN VAST VOOR DE DEFINITIEVE INRICHTING VAN HET HOBBERMAPLEIN

De inpassingsopgave is complex door de vele zaken die op en rond het Hobbemaplein spelen: er zijn tegenstrijdige belangen, de beschikbare ruimte is beperkt. Dit betekent dat er compromissen gesloten dienen te worden om te zorgen dat er een gedragen oplossing gerealiseerd wordt. Op basis van de verkenning met alle belanghebbenden kan de conclusie getrokken worden dat het voor een succesvol planproces essentieel is om de doelstellingen en de uitgangspunten helder en transparant aan de voorkant van het proces door de gemeenteraad vast te laten leggen.

Op basis van de gevoerde gesprekken is ons voorstel dat dit richtinggevende kader uit de volgende onderdelen bestaat:

1. (her)benoemen aanleiding en bepalen van de scope van het plangebied
2. Bepalen van de doelstellingen voor de herinrichting van het Hobbemaplein e.o.
3. Bepalen aan welke randvoorwaarden/criteria het nieuwe plan dient te voldoen
4. Bevestigen dat, met uitzondering van de vast te stellen knock out criteria, bij goede onderbouwing kan worden afgeweken van eerder vastgestelde gemeentelijke beleid/richtlijnen.

Aanleiding herinrichting en scope

De oorspronkelijke aanleiding van het traject definitieve herinrichting Hobbemaplein is de inpassing van de nieuwe trams in Den Haag. Er wordt momenteel gewerkt aan een tijdelijke inpassing van de trams maar er is urgentie om te streven naar een definitieve oplossing.

Deze urgentie ligt in de volgende zaken:

- de tijdelijke tramhalte is niet rolstoeltoegankelijk en halteert op een te korte halte
- er is een grote verkeersonveiligheid (het is een officiële blackspot)
- het onoverzichtelijke karakter van het plein wordt niet opgelost en de verkeersdruk op het plein blijft hoog.

Met betrekking tot de scope van het plangebied wordt uitgegaan van het Hobbemaplein en (een deel van) de straten die direct uitkomen op het plein: Kempstraat, Herman Costerstraat, De Heemstraat, Hobbemastraat en de Ruijsdaelstraat.

Hoofddoelstellingen herinrichting Hobbemaplein e.o.

Het voorstel is de volgende doelstellingen centraal te stellen in het proces Hobbemaplein e.o.

Versterken van het Hobbemaplein en directe omgeving als onderdeel van één van de economische centra van Den Haag.

Het is de ambitie van de gemeente en vele belanghebbenden om het gebied zich te laten ontwikkelen tot het derde economische centrum van de stad. De ruimtelijke inrichting ondersteunt economische bedrijvigheid, een toekomstbestendige Haagse Markt en vitale winkelstraten. De bereikbaarheid van winkels en markten voor klanten, leveranciers en ondernemers is hierin cruciaal door het doorgaande verkeer (met een bestemming buiten het gebied) te weren.

Het woon- en leefklimaat op het Hobbemaplein én in de omliggende wijken wordt versterkt. Er is aandacht voor vergroening, schaduw, comfort en ruimte voor ontmoeting. Dit verhoogt de verblijfskwaliteit én maakt het gebied aantrekkelijker voor klanten, ondernemers en bewoners.

Verkeersveiligheid verbeteren.

De inrichting van het Hobbemaplein en de omliggende straten zorgt voor veilige routes voor iedereen en in het specifiek voor voetgangers, fietsers, ouderen en mensen met een fysieke of cognitieve ondersteuningsvraag.

Voorstel voor criteria waaraan het plan getoetst gaat worden

Deze doelstellingen kunnen vertaald worden in een aantal criteria waar het plan voor het Hobbemaplein aan getoetst moet gaan worden. Hierin wordt onderscheid gemaakt in knock-out criteria en toetsingscriteria. Het ontwerp moet in ieder geval voldoen aan de knock-out criteria, zo niet, dan valt het ontwerp af of moet het ontwerp worden aangepast.

Knock-out criteria:

- Tramhaltes en spoorinfrastructuur zijn geschikt voor de nieuwe Stadler trams;
- Tram- en bushaltes zijn toegankelijk voor mensen met fysieke en andere toegankelijkheidsvragen;
- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is gegarandeerd;
- Verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers moet worden verbeterd;
- De bereikbaarheid van de economische functies van het Hobbemaplein en de omliggende straten mag niet verslechteren.
- De plannen moeten voldoen aan nationale en gemeentelijke wet- en regelgeving, zoals de Wet Lokaal Spoor en de Wegenverkeerswet;
- De uitvoering van het ontwerp dient te passen binnen de financiële randvoorwaarden

Toetsingscriteria:

Criteria bij de doelstelling *Versterken van het Hobbemaplein en directe omgeving als economisch centrum van Den Haag:*

- Mate waarin de doorstroming van het ov wordt verbeterd;
- Mate waarin de Haagse Markt en omgeving (comfortabel) bereikbaar is voor voetgangers, fietsers, ov-reizigers en automobilisten;
- Mate waarin de bevoorrading van de markt goed georganiseerd kan worden;
- Mate waarin er voldoende beschikbare fiets- en autoparkeerplekken zijn voor het bezoek aan de markt en de winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen in de omgeving van het Hobbemaplein.

Criteria bij de doelstelling *Het woon- en leefklimaat op het Hobbemaplein én in de omliggende wijken wordt versterkt:*

- Mate waarin de verblijfskwaliteit en klimaatbestendigheid van het plein en de omliggende straten kan worden verbeterd;
- Mate waarin de luchtkwaliteit kan worden verbeterd en overlast van verkeersgeluid en parkeren kan worden verminderd;

Criteria bij de doelstelling *Verkeersveiligheid en toegankelijkheid verbeteren:*

- Mate waarin de verkeersveiligheid kan worden verbeterd;
- Mate waarin het Hobbemaplein goed toegankelijk is, ongeacht leeftijd of fysieke mogelijkheden.

Algemeen criterium:

- De mate waarin de plannen passen binnen vastgesteld gemeentelijk beleid, hierbij valt te denken aan:
 - Programmaboek Versterken ondernemersklimaat van Schilderswijk en Transvaal
 - Vergroening Wijkpark Transvaal
 - Aanpassingen tramlijnen 6 en 12
 - Strategie Mobiliteitstransitie
 - Ontwerp Omgevingsvisie 2050
 - Concept Netwerkstrategie 2040

Algemene uitgangspunten

Daarbij wordt voorgesteld dat, op basis van de stakeholdergesprekken, de volgende uitgangspunten het kader vormen voor het nieuwe planproces en de te ontwikkelen varianten:

- Het Hobbemaplein maakt onderdeel uit van een groter economisch en mobiliteitsnetwerk en wordt niet geïsoleerd benaderd (zie bouwsteen 5). Zo sluit het ontwerp aan op de scenariostudies voor de Haagse Markt en versterkt de economische positie van het gebied.
- Het huidige bestemmingsverkeer per auto blijft ook in de nieuwe situatie geacommodeerd waarbij Transvaal en Schilderwijk verbonden blijven voor bestemmingsverkeer. Doorstromend autoverkeer, dat geen bestemming in de wijk heeft, wordt beperkt en groei van het bestemmingsverkeer per auto wordt niet gestimuleerd.
- Voorafgaand aan de ontwerpfase (fase 2) wordt het financiële kader voor het plan vastgesteld waarbij gestreefd wordt in ieder geval op hetzelfde bedrag uit te komen dat ook voor het vorige ontwerp beschikbaar is gesteld.

BOUWSTEEN 3 EEN GEDEGEN PARTICIPATIEPROCES IN CATEGORIE 3 CONFORM DE GEMEENTELIJKE PARTICIPATIE-VERORDENING

Aanleiding voor participatie

Het Hobbemaplein dient opnieuw ingericht te worden met als meest concrete aanleiding de komst van verlengde en bredere tramlijn 6. Binnen de huidige inrichting van het plein is dit niet realiseerbaar.

“Een aanleiding voor een andere inrichting van het Hobbemaplein is de komst van nieuw trammaterieel op lijn 6 en lijn 12. Zonder ingrijpende spoorverlegging zijn op deze locatie geen toegankelijke halteperons in te passen. Daarmee moet een groot deel van het plein op de schop en is het ook noodzakelijk om te kijken naar de verkeersstructuur in de omgeving van het plein. Dat biedt kansen voor een betere inrichting van het hele plein. Daarom wordt de inpassing van de tramhaltes onderdeel van een integrale herinrichting van het plein.”

(RIS307261 Verkenning Mobiliteit Transvaal Schilderswijk-West 18 december 2020)

Deze conclusie staat nog steeds overeind voor de integrale herinrichting van het Hobbemaplein.

Zwaarte van Participatie

Op basis van de Participatiecheck van de gemeente Den Haag is dit ontwerpproces een activiteit die in de hoogste categorie valt (3: veel impact). Dit betekent een intensieve participatie. De omgeving dient *mee te denken en mee te werken* aan het plan. Het ligt voor de hand om te zorgen dat de bewoners/belanghebbenden meewerken en coproduceren. Daar dient het proces ook op ingericht te worden: In gezamenlijk overleg ontwikkelen gemeente en deelnemers oplossingen voor (onderdelen van) het plan. Partijen trekken samen op, binnen inhoudelijke kaders die de gemeente vooraf vaststelt en deelt (de doelstellingen, randvoorwaarden en toetsingscriteria). Het ontwerpproces zal dan ook ingericht worden op de zwaarste categorie van participatie.



Dat stelt hoge eisen aan het ontwerpproces en de betrokkenheid van belanghebbenden. In bouwsteen 4 worden de contouren weergegeven van het voorgestelde proces. Hier wordt volstaan te benoemen dat we in het ontwerpproces co-creatie centraal stellen en de alle belanghebbenden een gelijkwaardige rol willen geven, waar nodig ondersteund door

professionals. De belanghebbenden hebben aangegeven die rol ook te willen vervullen en beseffen dat het gepaard gaat met een grote verantwoordelijkheid ten aanzien van het gezamenlijk te doorlopen proces, het gezamenlijk ontwerpen en het gezamenlijk zorgen voor een transparant en navolgbaar proces voor belanghebbenden die niet direct bij het ontwerpen betrokken zijn.

In de nieuwe gemeentelijke participatieverordening is juist voor de zwaarste categorie ruimte om passend bij de opgave het ontwerpproces op maat te ontwerpen. Deze categorie 3 participatie kent nog geen eenduidige aanpak. Wat wellicht ook juist niet wenselijk is omdat daar juist maatwerk vereist is.

Vertaling vier pilots² participatievormen categorie 3 naar het Hobbemaplein

Op basis van de vier benoemde pilotprojecten van de gemeente Den Haag binnen participatiecategorie 3 – de zwaarste categorie, die vraagt om meebeslissen of coproduceren – zijn duidelijke rode draden zichtbaar in de gehanteerde aanpak. Deze rode draden illustreren een participatiepraktijk die diepgaand, iteratief en samenwerkingsgericht is.

Hieronder de belangrijkste elementen die belangrijk zijn voor een succesvolle participatie in deze 3^e categorie:

1. Vroege en langdurige betrokkenheid van bewoners en ondernemers

Participatie start in een vroeg stadium van de planvorming (bv bij de voorverkenning van De Pier en het scherpstellen van de ontwikkelstrategie voor Laakhavens).

Het proces kent meerdere contactmomenten met belanghebbenden, via inloopbijeenkomsten, straatgesprekken of werkgroepen, zoals in De Dreven en Laakhavens.

Betekenis voor Hobbemaplein: Inzetten van participatie al vanaf de verkenning naar de aanpak en zorg dragen voor een doorlopend proces, met commitment van bewoners en ondernemers en een open aanpak die transparant is en waarin mensen in brede kring input kunnen geven.

2. Coproductie met uiteenlopende actoren

Bewonersorganisaties, private partijen en experts werken gelijkwaardig samen aan het opstellen van plannen (zoals bij Bellevue en De Dreven). De gemeente treedt meer op in de rol van facilitator i.p.v. regisseur, waardoor ruimte ontstaat voor gedeeld eigenaarschap en gelijkwaardigheid. Tegelijk dient er aandacht te zijn voor het feit dat de gemeente ook belanghebbende is.

Betekenis voor Hobbemaplein: Inrichten van een participatieplatform waarin rollen en verantwoordelijkheden transparant verdeeld zijn en waarin iedereen uitgenodigd wordt om te participeren. Mogelijk leidt dit tot verschillende kansrijke oplossingen afhankelijk van de belangen van de stakeholders. Die moeten later op transparante wijze worden afgewogen. Van belang daarbij is ook dat aan het begin van het proces de uitgangspunten en randvoorwaarden scherp worden gedefinieerd en dat niet tijdens het proces de 'spelregels' worden gewijzigd.

3. Contextspecifiek maatwerk in vorm en middelen

De gekozen participatievormen sluiten aan bij het type wijk en doelgroep (straatgesprekken in Laakhavens, informatiemarkten in De Dreven, sessies op locatie (Pier)).

In sommige gevallen wordt gebruikgemaakt van visualisaties, schetsen of gebiedsthema's als gespreksondersteuners.

Betekenis voor Hobbemaplein: Bekeken wordt welke werkvormen passend zijn zodat er een zorgvuldig en zo effectief mogelijk proces doorlopen kan worden waarbij ieders belang

² Het gaat om: 1. Participatie over voorzieningen in de Dreven; 2. De Toekomst van de Pier; 3. Ontwikkelingsstrategie voor Laakhavens; 4. Participatieplan voor Bellevue ontwikkeling

gehoord wordt. Dit leidt tot specifieke werkvormen, tijdstippen en communicatie aansluitend op de sociale en fysieke context van het gebied en de bewoners.

4. Doorlopende terugkoppeling en transparantie

In alle pilots wordt inzet gepleegd op duidelijke communicatie over uitkomsten van participatie en hoe inbreng verwerkt wordt. De aanwezigheid van verslagen en terugkoppelmomenten (zoals via websites of bijeenkomsten) verhoogt het vertrouwen.

Betekenis voor Hobbemaplein: Zorgvuldige communicatie zodat belanghebbenden ook die niet direct in het proces betrokken zijn, op de hoogte zijn van de stand van zaken. Dit betekent dat het proces ingericht wordt met vaste momenten voor terugkoppeling, continuering van de projectwebsite en gebruik van verschillende media.

5. Inbedding in bredere gebiedsontwikkeling of visie

Participatie is geen losstaand traject, maar verbonden met bredere gebiedsambities of strategische doelen (zoals CID of Zuidwest). Dit zorgt voor integratie met thema's als wonen, mobiliteit, klimaatadaptatie of economische ontwikkeling.

Betekenis voor Hobbemaplein: De participatie wordt in dit geval gekoppeld aan een breder gebied als het gaat om mobiliteit en waar mogelijk gekoppeld aan de ruimtelijk /economische ontwikkelperspectieven van gehele gebied als derde centrum van Den Haag.

BOUWSTEEN 4 INVULLING VAN HET ONTWERPPROCES IN CO-CREATIE MET ALLE BELANGHEBBENDEN INCLUSIEF BEWONERS EN ONDERNEMERS

Over de concrete invulling op welke wijze je tot het beste plan komt, lopen de meningen bij de verschillende belanghebbenden uiteen. Ook kunnen de ontwerpen variëren afhankelijk van de mate waarin het economisch ontwikkelperspectief van het gebied vormgegeven kan worden of waarin de leefomgeving een groter accent krijgt. Daarom is het ontwikkelen van meerdere varianten in co-creatie belangrijk. Uit de gesprekken trekken we de conclusie dat het gewenst is om het proces zo in te richten dat er gestart wordt met een proces waarbij parallel meerdere varianten ontworpen worden. Deze keuze wordt ook ingegeven om te zorgen dat iedere stem van een belanghebbende ook gehoord kan worden en meegenomen kan worden in het ontwerpproces. We voorkomen hiermee te snelle convergentie en daarmee het risico dat bepaalde belangen onvoldoende een stem krijgen in het ontwerp.

Voor het Ontwerp Hobbemaplein e.o. stellen we voor dat in tegenstelling tot 'reguliere' planprocessen niet de overheid de plannen opstelt en bij belanghebbenden feedback ophaalt, bij de opgave rond het Hobbemaplein e.o. de belanghebbenden de plannen zelf kunnen ontwerpen daarin gesteund door professionals die kunnen aangeven hoe en of het aan (bijvoorbeeld) technische eisen kan voldoen. Daarbij is het van belang aan de voorkant de doelstellingen en toetsingscriteria helder te hebben. Later in het proces kunnen deze in principe niet worden aangepast.

Om te zorgen dat het ontwerpproces zo snel mogelijk doorlopen wordt, is het belangrijk om ook optimaal gebruik te maken van bestaande ervaringen, kennis, onderzoeken en voorafgaande ontwerpstudies. Niet alles hoeft opnieuw te worden gedaan.

Het risico bestaat dat een co-creatieproces gepaard gaat met een groot beroep op de tijdsinvestering van betrokkenen. Bij de uitwerking van het participatieproces zal dan ook veel aandacht besteed dienen te worden aan enerzijds een maximale betrokkenheid van belanghebbenden en anderzijds een zo beperkt mogelijke tijdsinzet. Daarvoor dienen de betrokkenen dan ook gebruik te kunnen maken van professionals die hen ondersteunen bij (technische) uitwerkingen en checks of het voldoet aan de gestelde criteria. Daarbij is het belangrijk om te blijven werken aan vertrouwen in elkaar en het zorgvuldig doorlopen van het proces. Dat kost tijd.

Dit co-creatieproces vindt plaats in drie fasen, waarin transparantie, samenwerking en inhoudelijke onderbouwing centraal staan. De drie fasen zijn:

- Fase 1: Analyse en Onderzoeksfase (feiten op orde)
- Fase 2: Ontwerpfase in co-creatie
- Fase 3: Toetsing en besluitvorming

Fase 1: feitenbasis op orde, communicatie over het ontwerpproces (Q3/Q4 2025)

Doel: zorgen dat iedereen het eens is over de feiten en een gedeeld en een actueel inzicht in het gebied en de problematiek heeft. Daarvoor dienen de reeds beschikbare data en onderzoeken beschikbaar en waar nodig toegankelijk gemaakt te worden. Daarnaast worden in deze fase aanvullende onderzoeken gedaan om een beter beeld te krijgen van de problematiek en oplossingsrichtingen. De stakeholders worden, bijvoorbeeld via een in te stellen begeleidingscommissie actief betrokken bij onderzoekopzet en interpretatie van de uitkomsten. Alle onderzoekopzetten en rapportages worden openbaar toegankelijk gemaakt op een daarvoor op te zetten projectenwebsite. Om de uitkomsten te duiden is ons advies

dat, waar gewenst, onderzoeker(s) uitleg geven over de verrichte onderzoeken en betekenis van de resultaten.

Aanvullende onderzoeken en feitenanalyse (eerste groslijst)

- Actualisatie van verkeerskundige data, inclusief herkomst-bestemming verkeer en knelpunten.
- Parkeeranalyse: gebruik van de parkeergarage en parkeerdruk op straat.
- Verkeersveiligheidsanalyse
- Technische analyse welke varianten er zijn waarop de nieuwe tram technische gezien kan halteren op of rond het Hobbemaplein.
- Verzamelen van OV-data en gebruik van haltes.
- Inventarisatie van de verblijfskwaliteit van het plein en hittestress.
- Economische nulmeting van markt en winkelgebieden (o.a. bestedingsonderzoek).
- Informatie over de vervoerwijzekeuze van bezoekers; herkomst en bestemming en verblijfsduur van bezoekers naar o.a. markt en winkels
- Onderzoek naar wijze van bevoorrading Haagse Markt en verkeersstromen

Deze feitenanalyse en aanvullende onderzoeken dienen voor creëren van een 'gedeelde feitenbase' ten behoeve van ontwerp en dialoog. Belangrijk hierbij is dat ook gebruikt wordt gemaakt van de specifieke kennis die in de wijk zelf aanwezig is. In dit kader wordt als onderdeel van deze fase ook een gezamenlijke schouw met alle stakeholders van het gebied gedaan.

Verbreding naar inzicht mobiliteit op wijkniveau en economische perspectiefontwikkeling

Daarnaast wordt voorgesteld dat in deze fase als uitwerking van de voorgestelde verbreding van de opgave, gewerkt wordt aan de volgende twee trajecten die input en kader bieden voor het feitelijke ontwerpproces Hobbemaplein e.o.:

1. Het ontwikkelen van een mobiliteitsbeeld Transvaal en Schilderswijk. Hierin worden, mede op basis van het kentekenonderzoek, de belangrijkste kaders benoemd voor mobiliteitsingrepen op een kleiner schaalniveau in de wijk. Doel is dat, uitgaande van het beperken van doorgaand verkeer dat geen bestemming in de wijk heeft, lokale aanpassingen op het Hobbemaplein geen ongewenste neveneffecten hebben op andere plekken in de wijk.
2. Het opstellen van verschillende perspectieven op de economische betekenis van de Haagse Markt (korte en lange termijn) uitgaande van de ambitie dat het gebied het derde economische centrum van de stad is. Bij het opstellen van de verschillende perspectieven worden ondernemers en bewoners uit de wijk actief betrokken. De verschillende economische scenario's bieden input voor de te ontwikkelen ontwerpvarianten herinrichting Hobbemaplein e.o..

Nb we gaan er niet vanuit dat deze bredere trajecten al voor het einde van het jaar tot (een volledige) afronding kunnen komen. Van belang is met name dat plan- en participatieproces geïntegreerd zijn met het planproces Hobbemaplein en dat voor de start van de ontwerpfase Hobbemaplein de kaders en uitgangspunten vanuit het bredere mobiliteitsbeeld en de economische scenario's beschikbaar zijn.

Concretiseren proces van het in co-creatie maken van ontwerpvarianten

Op basis van de feitenanalyse, de aanvullende onderzoeken en de verbredingsopgave wordt in deze fase gezamenlijk met alle stakeholders verder invulling gegeven aan de opzet en randvoorwaarden voor het feitelijke ontwerpproces. Dit binnen de kaders die de gemeenteraad heeft vastgesteld. In deze periode start ook het bekendmaken met het nieuwe ontwerpproces in de wijk en zorgen dat belanghebbenden zich kunnen melden voor verschillende vormen van participatie: van deelname aan het ontwerpproces of reflectie op de resultaten van de stappen van het ontwerpproces. Hierbij zal er een check uitgevoerd of de belanghebbenden nu volledig in beeld zijn en worden er mogelijk extra belanghebbenden nog aangehaakt. Dat betekent ook dat in deze 1^e fase er ook onderzocht dient te worden welke methodiek er gebruikt gaat worden voor het ontwerpproces en hoe gezorgd kan worden dat het ontwerpproces zo optimaal mogelijk gefaciliteerd kan worden.

Tevens wordt in deze fase het participatieproces in samenspraak met belanghebbenden verder uitgewerkt, verdiept en vastgesteld. Ook wordt de toetsingscommissie ingesteld om een advies op te stellen voor de gemeenteraad ten behoeve van de beoordeling van de varianten op de criteria. Voorgesteld wordt dat de gemeenteraad, bijvoorbeeld in de vorm van een voortgangsrapportage, wordt meegenomen in de uitkomsten van fase 1.

Fase 2: Ontwerpfase in co-creatie (Q4 - Q1 2026)

Doel: ontwikkelen van meerdere volwaardige ontwerpvarianten door en met betrokkenen/belanghebbenden.

- Organisatie van minimaal drie ontwerpteams met elk een eigen invalshoek (bijv. verblijfsgericht, bereikbaarheidsgericht, balansvariant; of bijv. accommoderen versterking lokale leefomgeving, centraal stellen huidige economisch belang, inrichting bij sterk toegenomen economisch belang).
- Elk team werkt met ondersteuning van ontwerper(s) en procesbegeleider. De gemeente zorgt dat in elk team voldoende inhoudelijke deskundigheid aanwezig is tijdens het ontwerpproces (bv mobiliteitsexpertise, stedenbouwkundige inrichting, economische expertise). Daarbij zorgt gemeente voor afstemming met HTM en Nood- en Hulpdiensten gedurende het proces.
- Binnen elk ontwerpteam worden varianten gelijkwaardig uitgewerkt en gevisualiseerd.
- Tussentijdse toetsmomenten met onafhankelijke experts verkeer, economie en ontwerp.
- Gezamenlijke reflectiemomenten tussen de teams om kruisbestuiving te stimuleren. En mogelijk convergentie te creëren in de ontwerpen.
- Periodieke terugkoppeling naar de tweede en derde ring betrokkenen (o.a. tussentijdse presentatie aan belanghebbenden in de buurt)

Gebruik van ontwerptafels

Er kunnen aan die ontwerptafels verschillende groepen belanghebbenden (bijv. bewoners, ondernemers, zorgpartijen, maatschappelijke instellingen, OV-partijen, gemeente) deelnemen: elk met hun eigen prioriteiten maar met oog voor gezamenlijk gedragen ontwerp. Daarmee krijgt elke ontwerptafel een eigen ontwerpteam.

Ook kunnen de varianten opgebouwd worden uit verschillende (toekomst-)scenario's. Het co-creatieproces wordt zo ingericht dat er gestart wordt met meerdere ontwerptafels en daarbinnen verschillende varianten om *divergentie* in de oplossingsruimte te ondersteunen (en tunnelvisie tegen te gaan). Uitgangspunten hierbij zijn:

- Tijdens de ontwerpessies kan gebruik gemaakt worden van al het eerdere materiaal dat al tijdens het vorige ontwerpproces is ontwikkeld, evenals de opbrengsten van de 1^e fase.

- Het ontwerpproces wordt zo ingericht dat er elke tafel inzicht krijgt in de ontwerpen van de andere tafels zodat er (geleidelijk) kruisbestuiving kan ontstaan van de verschillende benaderingen en is de verwachting dat er meer *convergentie* ontstaat. Goede ideeën stelen van een andere tafel voor optimalisatie van het eigen ontwerp is zeker toegestaan!
- Tussentijds zal ook checks uitgevoerd kunnen worden door de ontwerpteams bijvoorbeeld of de ontwerpen voldoen aan de knock out criteria.
- Na een aantal optimaliseringsrondes levert elke ontwerptafel een ontwerp op.

Fase 3: Toetsing en besluitvorming (Q2 2026)

Doel: zorgvuldige vergelijking en transparante politieke afweging.

Elke variant wordt in deze fase getoetst aan dezelfde set vooraf vastgestelde doelstellingen en criteria, en de gemeenteraad maakt bij verschillende varianten aan het einde van het ontwerpproces de uiteindelijke keuze. Deze aanpak wordt als eerlijk, transparant en inhoudelijk sterk gezien.

- Een onafhankelijke toetsingscommissie beoordeelt de ontwerpen aan de hand van vooraf vastgestelde criteria. Brede terugkoppeling aan bewoners en ondernemers.
- Op basis van inhoudelijke analyse en maatschappelijke input wordt een advies geformuleerd voor de raad.
- De gemeenteraad maakt uiteindelijk de keuze voor een voorkeursvariant.

Toetsing van het ontwerp

Om een transparant ontwerpproces te garanderen, worden vooraf door de gemeenteraad de doelstellingen en criteria vastgesteld. Daarna start het ontwerpproces.

Het resultaat van het ontwerpproces wordt getoetst aan de door de raad vastgestelde criteria met respect voor de gemaakte keuzes van de deelnemende groep aan het ontwerpproces.

Bij de toetsing moet het ontwerp in ieder geval voldoen aan de knock-out criteria en is het - indien noodzakelijk- mogelijk om een afweging te maken ten aanzien van de score van het ontwerp op de overige criteria.

Om de toetsing van het ontwerp door de gemeenteraad op de gestelde doelstellingen en criteria te ondersteunen en maximale transparantie te garanderen, wordt voorgesteld om een onafhankelijke toetsingscommissie in te stellen die, mede op basis van de reguliere plantoetsing door gemeente en HTM, een advies opstelt voor de gemeenteraad.

Voorstel is dat het college een onafhankelijke toetsingscommissie benoemt. Deze commissie, bestaat uit een compacte groep deskundigen met draagvlak binnen zowel de gemeente als onder de belanghebbenden en brengt een advies uit aan de gemeenteraad. De leden van de toetsingscommissie dienen geen belang te hebben met (organisaties / personen in) de Schilderswijk/Transvaal om objectiviteit maximaal te kunnen garanderen.

BOUWSTEEN 5 INTEGRATIE VAN PLANPROCES HOBBERMAPLEIN IN BREDERE MOBILITEITSAANPAK EN ECONOMISCHE PERSPECTIEFONTWIKKELING

Een nieuw planproces voor het Hobbemaplein kan alleen succesvol zijn als het, vanwege het grote stedelijke belang van deze locatie, is ingebed in de bredere context van een mobiliteitsaanpak voor de Transvaal- en Schilderswijk en het gebied te bezien vanuit het perspectief als derde economische centrum van Den Haag. Integratie van het planproces Hobbemaplein in deze bredere perspectieven doet ook recht aan de breed uitgesproken wens om meer integraal naar de verkeerscirculatie in de wijk te kijken en te voorkomen dat ingrepen op lokaal niveau tot (bereikbaarheids)problemen elders leiden.

Concreet betekent dit dat het planproces wordt verbonden met andere relevante trajecten in het gebied:

- De uitwerking van de Netwerkstrategie in een mobiliteitsvisie voor de Transvaal- en Schilderswijk
- Koppeling met de scenario-ontwikkeling voor de Haagse Markt: de varianten sluiten aan op verschillende economische toekomstbeelden waarbij onder andere het verbeteren van de entrees een thema is.
- Afstemming met de winkelstratenaanpak in Transvaal en Schilderswijk: het plein vormt een schakel in het bredere economische netwerk.
- Diverse verkeersveiligheidsprojecten in de omgeving
- 5, 6 en 7 sprong.
- Afstemming Spoor 1 – afstemming participatie/communicatietraject

Daarmee is het veel meer dan een mobiliteitsproject rond de inrichting van een plein op basis van inpassing van een verbrede tram en oplossen van de blackspot. Het krijgt meer het karakter van gebiedsontwikkeling. Deze koppeling vraagt betrokkenheid van programma-onderdelen mobiliteit, economie, ruimtelijke ontwikkeling en wijkgericht werken; deze kan worden geborgd in een gezamenlijke regiegroep.

Belangrijke randvoorwaarde voor het opbouwen en behouden van vertrouwen is dat deelnemende bewoners en ondernemers ervan op aan kunnen dat de afspraken die gemaakt worden in het proces niet in een later stadium op een hoger ambtelijk niveau worden teruggedraaid – hiervoor is nodig dat deze regiegroep voldoende mandaat krijgt. Dit laat onverlet dat het bestuur (college, raad) andere afwegingen kan maken.

Er dient vanuit dit perspectief in de komende periode dan ook afgewogen worden welk profiel de programmamanager van het Hobbemaplein krijgt (mobiliteit of bredere in kader van gebiedsontwikkeling). We verwachten dat onder deze programmamanager verschillende projectleiders worden aangesteld voor delen van het project (bv externe participatie, ontwerp en organisatie ontwerpstudio's, feiten&onderzoek). Nagegaan dient te worden welke expertise vanuit de gemeente Den Haag hiervoor beschikbaar gesteld kan worden (naast DSB DSO ook bv DPZ t.a.v. team Haags Samenspel. Mogelijk leidt dit ook tot bestuurlijke verbreding met de wethouder Mobiliteit als coördinerend wethouder.

BOUWSTEEN 6: PROCESPLANNING

Deze procesplanning beschrijft nu de stappen tot aan de zomer (uitgaande van besluitvorming in de raad voor het zomerreces). En geeft een globale doorkijk naar het planproces van na de zomer.

datum	Bijeenkomst	doel
4 juni	Brede sessie met vertegenwoordigers van alle belangen ³	Bespreken 1 ^e concept bouwstenennotitie – de uitkomsten hiervan zijn verwerkt in deze versie van de bouwstenennotitie.
17 juni	college	raadsvoorstel in college en aanleveren voor commissie/raad
30 juni – 4 juli	commissie	Bespreking voorstel in commissie
10 juli	gemeenteraad	Bespreking in raad
Eind augustus	Start onderzoeks- en analysefase	. zorgen dat iedereen het eens is over de feiten en een gedeeld en een actueel inzicht heeft in het gebied en de problematiek. . invulling gegeven aan de opzet en randvoorwaarden voor het feitelijke ontwerpproces. Dit binnen de kaders die de gemeenteraad in juli 2025 heeft vastgesteld. . participatieproces verder uitgewerkt, verdiept en vastgesteld. . Samenstellen toetsingscommissie
December 2025/Januari 2026	Start ontwerpfase	. ontwikkelen van meerdere volwaardige ontwerpvarianten door en met betrokkenen/belanghebbenden.
April 2026	Start besluitvormingsfase	. zorgvuldige vergelijking van de ontwerpen op basis van de doelstellingen en criteria en transparante politieke afweging leidend tot een keuze voor een ontwerp.
Juni 2026	Vaststellen voorkeursvariant Hobbemaplein door gemeenteraad	Na het vaststellen van de voorkeursvariant wordt deze verder uitgewerkt door de gemeente in een definitief ontwerp

³ In de sessie op 4 juni waren vertegenwoordigers van de volgende belangen uitgenodigd:

1. Belang van de direct aanwonenden
2. Belang van de bewoners in het overige deel van de wijken
3. Belang van (semi-) publieke voorzieningen in de wijken (zoals moskeeën, scholen) en daarmee ook van bezoekers van binnen en van buiten Transvaal en Schilderswijk
4. Belang van ondernemers: ambulante handel op de Haagse Markt:
5. Belang van ondernemers: MKB in winkelstraten en zijstraten:
6. Belang van de fiets en de voetganger op het plein en op de toeleiding straten:
7. Belang van de routes voor nood- en hulpdiensten
8. Belang voor het Openbaar Vervoer vanuit de reiziger gezien
9. Belang voor het Openbaar Vervoer vanuit de vervoerder gezien
10. Belang van de gemeentelijke overheid bij de inrichting van het plein als verkeersplein
11. Belang van de gemeentelijke overheid bij de inrichting van het plein met hoge verblijfskwaliteit:
12. Belang van gemeentelijke overheid bij de inrichting van het plein vanuit economisch perspectief