



**Gemeente Den Haag, verkeersbesluit:
verkeersregeling Schilderswijk (diverse
verkeersmaatregelen, onder andere
aanbrengen fysieke maatregelen)
BWT-00169VKZ18**



Den Haag

[BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

gelezen het op 30 oktober 2018 ingekomen verzoek van [Geanonimiseerd] tot het nemen van een verkeersbesluit voor het treffen van diverse verkeersmaatregelen in het gebied omschreven als Schilderswijk, waaronder het aanbrengen van fysieke maatregelen, het instellen/omdraaien/intrekken van (partieel) eenrichtingsverkeer, het instellen en intrekken van geboden tot het volgen van de aangegeven rijrichting, het instellen van een 30 km/uur-gebied en het aanwijzen van enkele (brom-)fietspaden;

gelezen de op 13 november 2018 ontvangen brief van de Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, Team Verkeer, kenmerk 2018/-; overwegende,

dat de gemeente Den Haag haar beleid met betrekking tot het verkeer en vervoer heeft vastgelegd in de Haagse Nota Mobiliteit;

dat in de Haagse Nota Mobiliteit de volgende beleidspunten met betrekking tot het wegverkeer zijn opgenomen:

- a. dat de gemeente Den Haag in de woon- en verblijfsgebieden een minder dominante positie voor het autoverkeer nastreeft;*
- b. dat voetgangers en fietsers daarom prioriteit krijgen boven rijdende en geparkeerde auto's;*
- c. dat in de woonwijken het doorgaand autoverkeer wordt geweerd;*
- d. dat de gemeente Den Haag ervoor kiest om het doorgaande autoverkeer te concentreren op een beperkt aantal goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen;*
- e. dat door concentratie van het autoverkeer op een beperkt aantal stedelijke en regionale hoofdwegen, de wijkontsluitingswegen en de overige wegen zoveel mogelijk worden ontlast van doorgaand autoverkeer;*
- f. dat op deze stedelijke en regionale hoofdwegen de doorstroming optimaal moet zijn;*



g. dat de gemeente Den Haag de verkeersveiligheid in de stad verder wil verbeteren;

dat in de Haagse Nota Mobiliteit de volgende beleidspunten met betrekking tot het fietsverkeer zijn opgenomen:

a. dat de gemeente Den Haag het fietsgebruik zoveel mogelijk wil stimuleren en faciliteren;

b. dat de gemeente Den Haag dit zowel voor de korte afstand als voor de langere afstanden wil bereiken;

c. dat de gemeente Den Haag daartoe het fietsnetwerk (bestaande uit sterroutes, het hoofdnetwerk fiets, het basisnet centrum en het recreatieve netwerk) verder wil versterken;

d. dat de gemeente Den Haag tevens investeert in stallingsmogelijkheden voor de fiets;

dat in de Haagse Nota Mobiliteit de volgende beleidspunten met betrekking tot de duurzaamheid en leefbaarheid zijn opgenomen:

a. dat de gemeente streeft naar grotere aaneengesloten woon- en leefgebieden zonder doorgaand autoverkeer;

b. in de stad het autoverkeer een bron is van milieubelasting en dus medeverantwoordelijk voor de overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting;

c. dat de gemeente Den Haag wil voldoen aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2);

d. dat de ambitie van de gemeente Den Haag erop gericht is de emissies van het wegverkeer te beperken, waardoor de leefbaarheid verbetert;

e. dat de gemeente Den Haag hiertoe een actieprogramma luchtkwaliteit heeft ontwikkeld, allereerst voor de periode 2007 -2015 en vervolgens voor de periode 2015 – 2018;

f. dat de gemeente Den Haag tevens mee doet in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);

dat de gemeenteraad van Den Haag de Haagse Nota Mobiliteit op 22 september 2011 heeft vastgesteld;

dat in de Haagse Nota Mobiliteit ook een uitvoeringsprogramma is opgenomen;

dat hierin indicatief projecten zijn opgenomen voor zowel het realiseren van sterroutes voor de fiets, het meerjarenplan stedelijke wegen, als voor het verbeteren van de verkeersveiligheid;

dat hierin tevens wordt verwezen naar het actieplan luchtkwaliteit 2007 – 2015 en het actieplan Omgevingslawaai Den Haag 2008 – 2013;

overwegende voorts,

dat het project Loper Oude Centrum een uitwerking is van het beleid zoals verwoord in de Haagse Nota Mobiliteit;



dat het project Loper Oude Centrum beoogt de Stationsweg en Wagenstraat af te waarderen naar 30km/u en de beide straten aantrekkelijk te maken als fiets- en looproute;

dat het daarom een noodzakelijk en integraal onderdeel van de maatregel is dat doorgaand verkeer van de route wordt geweerd;

dat dit in lijn is met het vastgestelde beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit om doorgaand verkeer uit woongebieden te weren en te bundelen op hoofdroutes;

dat de Stationsbuurt en de Schilderswijk tussen Vaillantlaan en Rijswijkseplein een aaneensluitend woongebied vormen;

dat teneinde doorgaand verkeer te weren uit de Stationsweg en de Wagenstraat (project Loper Oude Centrum) aanvullende maatregelen in de omgeving nodig zijn in de vorm van de afsluiting van een aantal straten;

dat de afsluitingen, in de vorm van zogenaamde knippen, zullen worden geplaatst in de Slijpmolen (nabij de kruising met de Spinozastraat), het Oranjeplein (zuid-oost zijde nabij de kruising met de Fannius Scholtenstraat), de Hoefkade (tussen de kruisingen met de Fannius Scholtenstraat en Naaldwijksestraat) en de Parallelweg (tussen de Naaldwijksestraat en de Wolterbeekstraat);

dat wij reeds bij het vaststellen van het programma van eisen voor de Loper Oude Centrum (RIS 294869) op 23 augustus 2016 zijn geïnformeerd over de noodzaak van aanvullende verkeersmaatregelen in de vorm van afsluitingen alsmede dat bij Commissiebrief (RIS 294870) dd. 23 augustus 2016 ook de gemeenteraad ter zake is geïnformeerd;

dat de Gemeenteraad in haar vergadering van 14 december 2017 het ontwerp voor de Loper Oude Centrum, inclusief de verkeersmaatregelen in de vorm van afsluitingen in de Slijpmolen, het Oranjeplein, de Hoefkade en de Parallelweg (RIS 298372) heeft vastgesteld;

dat de onderhavige verkeersbesluitprocedure een uitvoering is van het raadsbesluit van 14 december 2017;

dat de straten waar de afsluitingen zullen worden geplaatst (te weten de Slijpmolen, het Oranjeplein, de Hoefkade en de Parallelweg), in de Haagse Nota Mobiliteit (gedeeltelijk) zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen;

dat de genoemde wegen daar waar gecategoriseerd als erftoegangsweg reeds zijn of worden ingericht conform de ontwerpeisen voor weg met een maximumsnelheid van 30km/u;

dat deze maatregelen een verbetering van de verkeersveiligheid geven door het afnemende verkeersvolume en door de inrichting conform de ontwerpeisen voor een 30km/uur-weg;

dat ter hoogte van de te plaatsen afsluitingen in 2016 door het bureau Dufec in opdracht van de



gemeente Den Haag een kenteken-onderzoek is uitgevoerd waaruit bleek dat afhankelijk van de af te sluiten locatie sprake is van tussen de 38% en 61% doorgaand verkeer;

dat dit afwijkt van het gewenste streefbeeld en hierdoor de leefkwaliteit onder druk staat en dit zich onder meer uit in klachten van bewoners over verkeersdrukke, luchtkwaliteit, geluidsoverlast en verkeersveiligheid;

tevens overwegende,

dat er door het bureau SOAB Breda in opdracht van de gemeente Den Haag onderzoek is uitgevoerd naar het gebruik van de verschillende verkeersmodaliteiten onder de gebruikers van de winkelstrips aan de Hoefkade en de Koningstraat;

dat ongeveer 70% van de in totaal 378 geënquêteerden uit de Schilderswijk komt;

dat van alle geënquêteerden 64% lopend naar de winkels komt, 17% met de auto en 11% met de fiets;

dat gezien de verdeling van de bezoekers naar herkomst en gebruik van verkeersmodaliteit, het overgrote deel van de bezoekers van de winkels niet in hun routekeuze worden belemmerd door de te plaatsen afsluitingen;

dat alle straten en bedrijven/winkels in de Schilderswijk en Stationsbuurt bereikbaar blijven per auto;

dat teneinde de bereikbaarheid optimaal te houden het eenrichtingsverkeer op de Hoefkade tussen de Koningstraat en de Naaldwijksestraat wordt opgeheven en dat op de Naaldwijksestraat en een deel van de Falckstraat de rijrichting wordt omgedraaid;

dat de Stationsweg/Wagenstraat en de Hoefkade deel uitmaken van een zogenaamde Sterroute voor fietsers;

dat de gemeente voornemens is de Hoefkade tussen Stationsstraat en Vaillantlaan volledig af te waarderen naar 30km/u en als zodanig duurzaam veilig en fietsvriendelijk in te richten;

dat deze maatregel niet mogelijk zou zijn zonder het plaatsen van de vier knippen/vier fysieke maatregelen vanwege een te groot verkeersaanbod in de huidige situatie (voor realisatie van de Loper Oude Centrum);

dat deze maatregel het fietsgebruik op zowel de korte als langere afstand aantrekkelijker maakt en daardoor het gebruik van de fiets stimuleert;

dat door de afname van het autoverkeer de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer verbetert;

dat dit zich onder andere uit in een verbeterde oversteekbaarheid, ook ter hoogte van de winkels, van de Hoefkade voor voetgangers;

dat fietsers niet langer tussen rijen auto's door hoeven te manoeuvreren bij de verkeerslichten Hoefkade/Koningstraat en voor het kruispunt Hoefkade/Vaillantlaan;



dat ten gevolge van de afsluiting van de Parallelweg het autoverkeer op het Stationsplein sterk afneemt, waardoor de oversteekbeweging voor fietsers vanaf de fietstunnel naar de Stationsweg eenvoudiger en daarmee verkeersveiliger wordt;

tevens overwegende,

dat de afsluitingen van de Hoefkade en de Parallelweg leiden tot een gewijzigde verkeersstroom vanaf de Vaillantlaan richting Schenkviaduct;

dat dit verkeer een logische route vindt via de Waldorpstraat;

dat de toename van linksafslaand verkeer vanaf de Vaillantlaan in de richting van de Waldorpstraat zal leiden tot lange wachtrijen, hetgeen vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling niet wenselijk is;

dat dit probleem kan worden ondervangen door het verkeer dat vanaf de Vaillantlaan linksaf wil gaan naar de Waldorpstraat gedwongen rechtdoor te sturen en te bundelen op de centrumring;

dat het kruispunt Calandstraat/Neherkade deze extra verkeersstroom kan verwerken;

dat dit wordt afgedwongen door een linksaf verbod in te stellen vanaf de Vaillantlaan in de richting van de Waldorpstraat;

dat het parkeerdek van de Megastores bereikbaar blijft voor bezoekers via de Van der Kunstraat en de parkeergarage Laakhaven bereikbaar blijft via de rotonde Leeghwaterplein;

dat hiermee de bestemmingen in dit deel van het Laakhaven-gebied voor het autoverkeer bereikbaar blijven;

dat de kruising Rijswijkseweg/Waldorpstraat ondanks deze maatregel een te lange cyclustijd kent om al het verkeer zonder lange wachtrijen te verwerken;

dat de linksaf-beweging vanaf de Rijswijkseweg in aantal autobewegingen relatief klein is maar van grote invloed is op de verkeersafwikkeling;

dat het instellen van een linksaf-verbod (Rijswijkseweg/Waldorpstraat) de verkeersafwikkeling positief beïnvloedt;

dat het gebied bereikbaar blijft vanaf de kruising Rijswijkseweg/Neherkade via de route met de rotonde Leeghwaterplein;

dat het busverkeer wel gebruik kan blijven maken van de linksaf-stroken op de betreffende kruisingen en daarmee de bereikbaarheid van station Den Haag HS per bus niet wijzigt;

dat door het linksaf-verbod voor autoverkeer op de Rijswijkseweg in de richting van de Waldorpstraat de kans op verstoringen voor het tramverkeer afneemt;

dat de overige verkeersbewegingen voor autoverkeer op beide kruisingen mogelijk blijven;

dat gezien het gestelde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer juncto artikel 2 Wegenverkeerswet kan worden opgemerkt dat met het nemen



van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het volgende wordt nagestreefd:

het verzekeren van de veiligheid op de weg; het instandhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan; het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid/doorstroming van het verkeer; dat het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen op de voorgescreven wijze is gepubliceerd en gedurende een periode van vier weken ter inzage heeft gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken; dat zienswijzen zijn ingekomen; dat naar aanleiding van de zienswijzen een voorgenomen verkeersmaatregel, te weten het linksafverbod vanaf de Rijswijkseweg in de richting van de Waldorpstraat is ingetrokken (onderdeel XIII van het concept-verkeersbesluit) aangezien: het blijkt niet mogelijk elders op de Rijswijkseweg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Van Leeuwenhoekstraat, een verkeersveilige keermogelijkheid te introduceren zodat de bewoners de parkeergarages onder hun woningen aan de Fijnjekade kunnen bereiken of bij het verlaten van de wijk niet al te grote omwegen hoeven te rijden. Hiermee komt het plan tegemoet aan de wensen vanuit een groot aantal zienswijzen van bewoners en ondernemers uit de omgeving Goudriaankade/Fijnjekade; uit het NVU Haagvlietpoort (RIS 301941) blijkt dat er in de Waldorpstraat de komende jaren enkele grootschalige bouwprojecten worden ontwikkeld. Voor de bouwlogistiek is het aan- of weggrijden van de locaties vanaf de Mercuriusweg en Rijswijkseweg waarschijnlijk een noodzaak. Daarmee is het verstandiger om nu geen linksaf verbod in te stellen terwijl dit op korte termijn weer langdurig zou moeten worden opgeheven; uit het NVU Haagvlietpoort (RIS 301941) blijkt tevens dat over een aantal jaar, na het afronden van de diverse bouwprojecten, de Waldorpstraat zal worden heringericht. In dat kader kan besloten worden tot een verkeersluwe inrichting van de Waldorpstraat waardoor het verkeersaanbod wordt beperkt. Daarmee vervalt de meerwaarde van een linksaf verbod op de verkeersafwikkeling op de kruising; dat de zienswijzen en het antwoord op de zienswijzen zijn opgenomen in een Nota van Beantwoording, zoals gevoegd bij dit besluit, de Nota van Beantwoording maakt derhalve deel uit van dit besluit; dat ten aanzien van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het overleg als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer heeft plaatsgevonden; dat de betreffende weggedeelten in beheer zijn bij de gemeente Den Haag en zijn gelegen binnen de bebouwde kom van die gemeente; gelet op de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van Den Haag en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit; gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 1, artikel 4 eerste lid, artikel 12 onder a en b, artikel 18, artikel 21 en 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 460, 1990); **BESLUITEN:** door het treffen van een fysieke maatregel ter regeling van het verkeer op het Oranjeplein ter hoogte van nummer 56a de doorgang in beide richtingen af te sluiten voor alle verkeer en wel door het aanbrengen van een afzetting in de vorm van vaste palen, dit zoals aangegeven op de hiernagenoemde situatietekening; door het treffen van een fysieke maatregel ter regeling van het verkeer op DESluispolder (ter hoogte van de Spinozastraat en ter hoogte van de Slijpmolenhuisnummer 3) de doorgang in beide richtingen af te sluiten voor alle verkeer met uitzondering van fietsers en bromfietsers en wel door het aanbrengen van een afzetting in de vorm van vaste palen, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het treffen van een fysieke maatregel ter regeling van het verkeer op de Hoefkade (ter hoogte van huisnummer 99) de doorgang in beide richtingen af te sluiten voor alle verkeer met uitzondering van fietsers en bromfietsers en wel door het aanbrengen van een afzetting in de vorm van beweegbare pollers, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het treffen van een fysieke maatregel ter regeling van het verkeer op de Parallelweg (tussen huisnummer 20 en huisnummer 21) de doorgang in beide richtingen af te sluiten voor alle verkeer met uitzondering van fietsers en bromfietsers en wel door het aanbrengen van een afzetting in de vorm van beweegbare pollers, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model C02 en C03 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB 54, het (partieel) eenrichtingsverkeer te wijzigen/om te draaien op de **Falckstraat (tussen de Hoefkade en de Naaldwijksestraat), rijrichting in de richting van de Hoefkade gezien vanaf de Naaldwijksestraat 50**, dit zoals aangegeven op de hiernagenoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model C02 en C03 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB 54, (partieel) eenrichtingsverkeer te wijzigen/om te draaien op de **Naaldwijksestraat (tussen de Naaldwijksestraat nr 50 en nr. 126), rijrichting in de richting van de Hoefkade gezien vanaf de Parallelweg**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model C02 en C03 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB 54, het (partieel)



eenrichtingsverkeer te wijzigen/om te draaien op de **Wolterbeekstraat**(tussen de **Parallelweg** en de **Hoefkade**), **rijrichting in de richting van de Parallelweg** gezien vanaf de **Hoefkade**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model D06r van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) een **gebod in te stellen tot het volgen van een van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer op de Calandstraat voor het kruispunt met de Waldorpstraat (gezien richting Neherkade) de verplichting om rechtdoor of rechtsaf te gaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model D06r van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) een **gebod in te stellen tot het volgen van een van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer op de Hoefkade (in de richting van de Stationsweg) voor het kruispunt met de Koningstraat de verplichting om rechtdoor of rechtsaf te gaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model D05r van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) een **gebod in te stellen tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer op de Hoefkade (in de richting van de Stationsweg) voor het kruispunt met de Naaldwijksestraat de verplichting om rechtsaf te gaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model D05l van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) een **gebod in te stellen tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer op de Naaldwijksestraat voor het kruispunt met de Hoefkade de verplichting om linksaf te gaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model D05l van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met een onderbord volgens model OB54, een **gebod in te stellen tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer op de Wolterbeekstraat voor het kruispunt met de Parallelweg de verplichting om linksaf te gaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model D04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) een **gebod in te stellen tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven voor het gemotoriseerde verkeer op de Rijswijkseweg voor het kruispunt met de Waldorpstraat (in de richting van het Rijswijkseplein de verplichting om rechtdoor te gaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model G12a en G12b van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB505, de **Hoefkade, gedeeltelijk, tussen de Fannius Scholtenstraat en de Naaldwijksestraat** aan te wijzen als **verplicht (brom-)fietspad in twee richtingen**, fysiek ondersteund door het aanbrengen van beweegbare pollers, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model G12a en G12b van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB505, de **Parallelweg, gedeeltelijk, tussen de Wolterbeekstraat en de Parallelweg thv. nr. 21** aan te wijzen als **verplicht (brom-)fietspad in twee richtingen**, fysiek ondersteund door het aanbrengen van beweegbare pollers, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model G12a en G12b van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB505, de **Slijpmolen, gedeeltelijk, tussen de Spinozastraat en de Slijpmolenthv. nr. 3, in het verlengde van de Repelaerstraat** aan te wijzen als **verplicht (brom-)fietspad in twee richtingen**, fysiek ondersteund door het aanbrengen van vaste palen, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model B03, B04, B05 en B06 6 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en door het overeenkomstig artikel 1, onder p, van genoemd Reglement aanbrengen van voorrangsdriehoeken (haaiantanden) in of op het wegdek een **voorrangsregeling te treffen op het kruispunt van de fietsdoorsteek Spinozastraat/Slijpmolen en de Repelaerstraat**, en wel zodanig dat het verkeer vanaf de fietsdoorsteek voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Slijpmolen en aan het verkeer op de Spinozastraat, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van borden volgens model A0130 zb en A0230 ze, waarop aangegeven het getal 30, van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) op de **Parallelweg vanaf de Naaldwijksestraat tot de Wolterbeekstraat** (aansluitend op het bestaande 30 km/uur-gebied) een **30 km/uur-gebied in te stellen** zodat daar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; door het plaatsen van een bord volgens model E08 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met een onderbord met de tekst: "uitsluitend politievoertuigen (3x) ", en door het



aanbrengen van kruismarkeringen, **drie parkeervakken op de Naaldwijksestraat ter hoogte van en aan de zijde van het perceel Naaldwijksestraat 7** aan te wijzen als drie parkeerplaatsen/parkeergelegenheid bestemd uitsluitend voor politievoertuigen (24 uur per dag), dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen de borden volgens model C02, C03 en C04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en de bijbehorende onderbordenvolgens model OB54 op de Hoefkade (tussen de Koningstraat en de Fannius Scholtenstraat) op te heffen het (partieel) eenrichtingsverkeer, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen de borden volgens model C02, C03 en C04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en de bijbehorende onderbordenvolgens model OB54 op de Naaldwijksestraat (tussen de Parallelweg en de Naaldwijksestraat nr. 50) op te heffen het (partieel) eenrichtingsverkeer, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen de borden volgens model C02, C03 en C04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en de bijbehorende onderbordenvolgens model OB54 op het Oranjeplein (tussen de Falckstraat en de Fannius Scholtenstraat) op te heffen het (partieel) eenrichtingsverkeer, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen de borden volgens model C02, C03 en C04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en de bijbehorende onderbordenvolgens model OB54 op de Slijpmolen (tussen de Gortmolen en de Spinozastraat) op te heffen het (partieel) eenrichtingsverkeer, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen de borden volgens model C02, C03 en C04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en de bijbehorende onderbordenvolgens model OB54 op de Wolterbeekstraat (tussen de Parallelweg en de Hoefkade) op te heffen het (partieel) eenrichtingsverkeer, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen het bord volgens model E04 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderbord met de tekst: "uitsluitend politievoertuigen (3x)", en de kruismarkeringen, en op te heffen de drie parkeervakken op de Hoefkade ter hoogte van en aan de zijde van het perceel Hoefkade 350 (politie-bureau) en op te heffen drie parkeerplaatsen/parkeergelegenheid bestemd uitsluitend voor politievoertuigen, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen het bord volgens model D05r van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) op de Falckstraat voor de kruising met de Hoefkade, gezien in de richting van de Hoefkade en op te heffen het gebod tot het volgen van de op het bord aangegeven rijrichting (op te heffen de verplichting voor het gemotoriseerd verkeer om ter plaatse rechtsaf te gaan), dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen het bord volgens model D05r van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) op de Hoefkade voor de kruising met de Koningstraat, gezien in de richting van de Stationsweg en op te heffen het gebod tot het volgen van de op het bord aangegeven rijrichting (op te heffen de verplichting voor het gemotoriseerd verkeer om ter plaatse rechtsaf te gaan), dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; te verwijderen het bord volgens model D05l van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) op de Koninginnestraat voor de kruising met de Hoefkade, gezien in de richting van de Hoefkade en op te heffen het gebod tot het volgen van de op het bord aangegeven rijrichting (op te heffen de verplichting voor het gemotoriseerd verkeer om ter plaatse linksaf te gaan), dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening; dat als gevolg van de bovenomschreven verkeersmaatregelen alle eerder genomen verkeers-verkeersmaatregelen/-verkeersbesluiten die hierop betrekking hebben, worden ingetrokken (en de daarmee samenhangende verkeerstekens worden verwijderd) en wel voor zover het gestelde daarin direct betrekking heeft op hetgeen thans opnieuw wordt geregeld; dat bovengenoemde maatregel(en) gelden op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening, die kan worden ingezien bij het Haagse Informatiecentrum, Spui 70, Den Haag; Burgemeester en wethouders van Den Haag, [Geanonimiseerd] Afdruk aan: 1* DPZ / Wegbeheer Stadsdeel Centrum 1* DPZ / Wegbeheer Stadsdeel Laak 1* Politie Haaglanden, Team Verkeer (DHG.Infra.ABC@politie.nl) 1* DSB/IBDH (VOV@denhaag.nl) 1* DSO Mobiliteit (secretariaatmobiliteit@denhaag.nl) **BEZWAARSCHRIFT** Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? Dan kunt u een bezwaarschrift indienen. **Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de datum bekendmaking van het besluit in.** Maakt u gebruik van internet? Dien uw bezwaarschrift dan in via www.denhaag.nl/bezwaar. U heeft hiervoor DigiD nodig. Op www.denhaag.nl/bezwaar vindt u meer informatie. E-mailen kan niet. Beschikt u niet over internet, dan kunt u het bezwaarschrift ook opsturen naar het volgende adres: Burgemeester en wethouders van Den Haag, AWB / bezwaar.Postbus 12 600 2500 DJ DEN HAAG Vermeld in uw bezwaarschrift: naam,



adres, telefoonnummer (waar wij u overdag kunnen bereiken) en e-mailadres; de datum en handtekening; een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt. Stuur een kopie van het besluit mee en noem het kenmerk; de argumenten voor bezwaar. Dient u namens iemand anders het bezwaar in? Stuur dan een schriftelijke en ondertekende verklaring (volmacht) mee waaruit blijkt dat u namens die persoon het bezwaar mag indienen. Bij een spoedeisend belang kunt u na het indienen van een bezwaarschrift een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij Rechtbank Den Haag.