



Beantwoording Inspraak

Voorontwerp Noordwal-Veenkade met Volautomatische Autoberging

Dienst Stedelijke Ontwikkeling; Directie Beleid
Verkeer en Infrastructuur; Team Projecten





Inhoud

1	Inleiding en leeswijzer	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Het concept-voorontwerp vóór inspraak.....	5
2.1	Uitgangspunten van het ontwerp	5
2.2	Openbare ruimte en ruimte verkeersdeelnemers	5
3	Inspraak: organisatie en reacties	7
3.1	Inspraakavonden.....	7
3.2	Binnengekomen reacties.....	7
4	Beantwoording van de reacties.....	10
4.1	Het Verkeerscirculatieplan en de gevolgen voor de Noordwal-Veenkade e.o.....	10
4.2	De verkeerscirculatie in de directe omgeving	11
4.3	Verkeersveiligheid	16
4.4	Parkeren op straat.....	19
4.5	Fietsen en fietsen stallen	21
4.6	Laden en lossen.....	22
4.7	De Volautomatische Autoberging (VAB).....	22
4.8	Uitvoering en werkzaamheden.....	23
4.9	Openbare ruimte	24
4.10	Algemene vragen en opmerkingen planvorming	27
4.11	Overige vragen, opmerkingen en reacties	29
5	Aanpassingen aan het voorontwerp na inspraak.....	31



1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft op 14 juni 2007 besloten in te stemmen met het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied. Een onderdeel van het Verkeerscirculatieplan is de herinrichting op de Noordwal-Veenkade. De verkeersmaatregel komt neer op het voor doorgaand autoverkeer afsluiten van de korte Veenkade tussen de Toussaintkade en de Bilderdijkstraat (Torenstraatbrug). Op deze manier worden verkeersstromen uit elkaar getrokken omdat in de andere richting de Elandstraat eenrichtingsverkeer heeft gekregen. Hierdoor wordt de route minder aantrekkelijk voor automobilisten, maar blijven alle bestemmingen bereikbaar.

De korte Veenkade wordt autoluw ingericht. De verbinding blijft bruikbaar voor fietsers in twee richtingen en voor nood- en hulpvoertuigen. Bovendien is bij amendement in de plannen ingebracht dat de overkluizing tussen de Veenkade en de Noordwal wordt verwijderd waardoor het water en de continuïteit van de gracht terugkeren in het straatbeeld. Dit heeft tot gevolg dat er in het gebied zo'n 69 parkeerplaatsen verdwijnen.

Voor bovenstaand project is eind 2008 een inspraakprocedure doorlopen. Uit deze inspraakronde bleek dat belanghebbenden zwaar tillen aan het vervallen van de parkeerplaatsen. Zeker omdat in het gebied voor uitvoering van het project al sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen, vooral voor bewoners. Dit is vastgesteld in de door de gemeenteraad vastgestelde Parkeerbalans Binnenstad, en geconcludeerd uit aanvullende parkeerdrukmetingen in de aangrenzende Zeeheldenbuurt. Tijdens de planuitwerking is daarom de haalbaarheid onderzocht van een Volautomatische Autoberging (VAB) onder het nieuwe grachtgedeelte. Uitkomst is dat het mogelijk is om een VAB van ongeveer 154 plaatsen te realiseren, bedoeld voor bewoners, ondernemers en werkenden uit de omgeving. De VAB, waarvan de bouwconstructie in grote lijnen samenvalt met het nieuwe grachtgedeelte, is vergelijkbaar met de autoberging op de Apeldoornselaan. Op 2 juni 2009 heeft het college besloten om de plannen zonder VAB op te schorten, en een nieuw voorontwerp met VAB te maken.

Daarop is een tweede inspraakprocedure doorlopen voor het ontwerp van de openbare ruimte.

Deze Nota Beantwoording Inspraak geeft alle zienswijzen (vragen, opmerkingen en andere reacties) van beide inspraakprocedures weer. Alle achtergronden van het ontwerp en andere onderdelen van het project en het proces zijn terug te vinden in de Plantoelichting. Deze vormt samen met deze nota een bijlage van het Concept-Raadsbesluit aangaande vaststelling van het Voorontwerp Noordwal-Veenkade met Volautomatische Autoberging. Alle openbare stukken zijn terug te vinden in het RIS (Raads Informatie Systeem) van de Gemeente als gezocht wordt op de trefwoorden 'VAB Veenkade'.

1.2 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 van dit rapport wordt het ontwerp met Volautomatische Autoberging vóór inspraak behandeld. Hoofdstuk 3 gaat in op de inspraakprocedure met in paragraaf 3.1 een korte weerslag van de informatieavond. Paragraaf 3.2 geeft een overzicht van de binnengekomen zienswijzen. Hoofdstuk 4 beantwoordt de vragen in elf categorieën. Hoofdstuk 5 gaat in op de wijzigingen in het ontwerp naar aanleiding van de inspraak.



De rapportage is zo opgebouwd dat iedere bijlage of iedere paragraaf zoveel mogelijk afzonderlijk te lezen is. Dit heeft consequenties voor de opzet van het rapport. Zo kan het enerzijds voorkomen dat een tekst in meer rubrieken wordt herhaald en anderzijds dat in een tekst voor aanvullende informatie alsnog wordt verwezen naar een andere paragraaf.



2 Het concept-voorontwerp vóór inspraak

2.1 Uitgangspunten van het ontwerp

De maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied vormen een belangrijke randvoorwaarde: de Korte Veenkade (tussen de Toussaintkade en de Torenstraatbrug) wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Uitgezonderd zijn nood- en hulpvoertuigen en auto's voor het innamehuisje. Fietsers kunnen in twee richtingen over de Veenkade blijven rijden. De Korte Noordwal (tussen de Torenstraatbrug en de Prinsestraat) behoudt zijn verkeersfunctie met eenrichtingsverkeer voor auto's in de richting van de Prinsessewal.

Vooropgesteld wordt dat de innamehuisjes van de autoberging zo weinig mogelijk aanwezig moeten zijn in het ontwerp, ze moeten zo weinig mogelijk de aandacht trekken. De huisjes krijgen om deze reden een bescheiden architectuur. De afmetingen zullen zoveel mogelijk worden beperkt, en voor zover mogelijk zal sprake zijn van een transparante vormgeving in glas en staal.

De overige voorzieningen van de VAB die zichtbaar zijn in de openbare ruimte zijn ventilatieroosters, toegangsluiken voor personeel en noodluiken. Voor de ventilatieroosters gaat de voorkeur uit naar montage in de kaderand waarbij ze met de bakstenen of materiaal in dezelfde kleurstelling worden gecamoufleerd. Er komen een aantal toegangsluiken, voor personeel en materiaal. Al deze voorzieningen worden zoveel mogelijk weggewerkt en voorzien van plaveisel in dezelfde materialisatie als de rest van de openbare ruimte.

2.2 Openbare ruimte en ruimte verkeersdeelnemers

Op de Korte Noordwal komt een profiel met een verhoogd liggende strook langs de gevel van 1,50 m breed, een fietsstrook van 1,50m en een rijstrook van 3,25m. Voor een vrijliggende fietsvoorziening ontbreekt helaas de ruimte. Tussen het innamehuisje en de rijstrook komt een schrikstrook van ongeveer 2 meter breed. Het bouwwerk van ongeveer 4 meter breed zal weliswaar op de kade staan, maar omdat sprake is van een doorlopende kaderand wordt de kade visueel benadrukt. Vóór het innamehuisje, dus in de richting van de Torenstraat, zal een uitvoegstrook/opstelstrook komen waarop maximaal drie auto's kunnen wachten voor inname in de VAB. Deze strook is 3 meter breed en zal in hetzelfde materiaal worden uitgevoerd als de kade ernaast. Tussen de uitvoegstrook en de eigenlijke kaderand zal nog een trottoir / bomenstrook liggen van 2,5 meter breed.

Op de Korte Veenkade komt ook een innamehuisje, ondanks de afsluiting voor autoverkeer. De Veenkade wordt een autoluwe straat. Vanaf de gevel gezien is er een trottoir van 1,50m en een rijloper langs het innamehuisje van ongeveer 3,50m. Zoals al eerder gezegd is deze autoluw (bestemd voor voetgangers en fietsers in beide richtingen) maar eveneens beschikbaar voor nood- en hulpdiensten. Voor het innamehuisje komt een uitvoegstrook die iets korter is dan die op de Noordwal. De auto's rijden uit via bovenstaande rijloper richting Torenstraatbrug. Op de Veenkade zal helaas niet veel ruimte meer zijn voor terrassen. Dit kan worden ondervangen door een terrasboot in de gracht.

De korte Veenkade wordt aan het begin en het einde afgesloten met behulp van verzinkbare palen (pollers). Gebruikers van de VAB krijgen ontheffing voor deze pollers met hun abonnementspas.



De twee nieuwe bruggen krijgen een bij de omgeving passende vormgeving. De Torenstraatbrug behoudt de bestaande monumentale uitstraling aan de zuidwestzijde en kan aan de kant van de nieuwe gracht op dezelfde manier worden uitgevoerd. Hiervoor kan het metalen hekwerk wat zich nu op het andere uiteinde van de overkluizing bevindt, worden gebruikt. Ook de brug tussen de Toussaintkade en de Prinsessewal zal zorgvuldig worden ingepast in het ontwerp van de kademuren (historiserend ontwerp).

Voor verdere informatie over het ontwerp wordt verwezen naar de plantoelichting, die eveneens bijlage vormt bij het raadsbesluit.



3 Inspraak: organisatie en reacties

De inspraakperiodes hebben in beide gevallen 6 weken geduurd, zie onderstaande tabel.

	Periode	Inspraakavond
Eerste periode, ontwerp zonder VAB	27 oktober t/m 5 december 2008	5 november 2008
Tweede periode, ontwerp met VAB	28 september t/m 8 november 2009	14 oktober 2009

3.1 Inspraakavonden

De inloopbijeenkomsten zijn bezocht door ongeveer 165 mensen, 100 mensen de eerste bijeenkomst op 5 november 2008 en 65 mensen de tweede op 14 oktober 2009. De bezoekers hebben hun gegevens op een lijst van aanwezigen genoteerd om verdere informatie te ontvangen.

Er was gezorgd voor grote tekeningen in kleur die op expositieborden hingen:

- ontwerp: zowel in kleur als in zwart-wit; in de zwart-wit-tekening was ook de huidige situatie weergegeven
- enkele profieldoorsneden
- 'pijlenkaart' met (nieuwe) rijrichtingen in de omgeving
- luchtfoto van de huidige situatie
- voorlopige constructietekeningen van de VAB
- 'artist impressions' van de nieuwe situatie.

Op de tweede avond was op een groot scherm een animatiefilmpje van de VAB in het nieuwe maaiveld te bekijken, waarin een auto het lifthuisje binnenrijdt en vervolgens door het parkeersysteem op de juiste plaats wordt gebracht.

Rond de publicatieborden waren diverse medewerkers van de gemeente beschikbaar om toe te lichten en vragen te beantwoorden. Het betrof medewerkers van de afdeling Verkeer en Infrastructuur en van het Ingenieursbureau. Het was mogelijk om op de inspraakavond een reactieformulier in te vullen waarbij men vragen en opmerkingen kon inbrengen als zienswijze. Deze vragen en opmerkingen worden in het resterende gedeelte behandeld.

Behalve met een reactieformulier was het ook mogelijk om een schriftelijke reactie in te sturen. Het was ook mogelijk om gebruik te maken van e-mail. Hiervoor is een speciaal tijdelijk e-mailadres geopend waar tot een week na de afloop van de inspraaktermijn diverse reacties binnenkwamen.

De bijeenkomst is goed verlopen, in een prettige sfeer. Gemiddeld bleven mensen ongeveer 15 minuten aanwezig.

3.2 Binnengekomen reacties

Dit gedeelte gaat in op de schriftelijke vragen en opmerkingen. In onderstaand overzicht staan alle schriftelijk ontvangen inspraakreacties op alfabetische volgorde van de achternaam van de afzender. Achter de naam staan paragraafnummers. Deze verwijzen naar de rubrieken in deze rapportage waarin de gemeente een toelichting op de opmerking en/of antwoord op de vraag geeft.



Bijvoorbeeld:

Achternaam	Voorletter	Paragraaf
Jansen	A.A.	4.5; 4.9

De antwoorden of toelichting op de reactie van de heer of mevrouw A.A. Jansen zijn terug te vinden paragraaf 4.5 en 4.9.

In totaal zijn 60 inspraakreacties binnengekomen voor de eerste, en 23 voor de tweede inspraakronde. De gemeente heeft met deze ontvangen inspraakreacties de vrijheid genomen ten behoeve van de leesbaarheid van deze rapportage de teksten in voorkomende gevallen in te korten of samen te vatten, met behoud van de strekking. Waar vragen inhoudelijk overeenkomen zijn ze gecombineerd. Reacties zijn ook gesplitst wanneer ze in meerdere categorieën vallen (in dat geval staan er dus meerdere paragraafnummers).

Alle oorspronkelijke reactieformulieren en ingezonden brieven liggen voor het bestuur ter inzage.

Getracht is in de lijst van alle inspraakreacties de namen zo goed mogelijk te noteren. Omdat de meeste reactieformulieren met de hand zijn geschreven, kan het voorkomen dat een naam niet juist is overgenomen. Hiervoor wordt begrip gevraagd.

Soort reactie

	Eerste inspraakronde	Tweede inspraakronde
Reactie ontvangen tijdens informatieavond	1	4
Reactie per e-mail	2	5
Reactie per post	3	6

Lijst van schriftelijke reacties inclusief verwijzing

Achternaam / Instantie	Voorletter	Soort reactie	Behandeld in paragraaf
Albers	E.A.M.	1, 4	4.4; 4.7; 4.11
Baldew		2	4.9; 4.11
Bewoonster van Heemskerkstraat		2	4.2
Bruls	J.	2	4.4
Burgers	G.	2	4.4; 4.10; 4.11
Cole	T.	2	4.4; 4.7; 4.10
Daalen, van	A.J.	1	4.9
Daalen-Hakker, van	A.J.	6	4.1; 4.2; 4.9
Dalen, van		4	4.6; 4.7; 4.8; 4.9; 4.10
De Groene Eland		2	4.1; 4.2; 4.4; 4.7; 4.9; 4.10; 4.11
Dronkers	T.D.T.	4	4.5; 4.11
Duivesteijn	P.	1	Nvt
Faber	A.	1	4.1; 4.2; 4.4
Fietsersbond		3, 6	4.4; 4.5; 4.7
Firma Alter BV		4	4.4; 4.6
Flinterman		4	4.1; 4.5; 4.10
Gelauff	P.	1	4.1; 4.2
Groene Eland		5	4.7; 4.8; 4.9
Groot, de	K.	5	4.5; 4.7; 4.8; 4.11
Hansen		3	4.10
Helm, van der	J.A.	2, 3, 6	4.2; 4.7; 4.11
Hemert, van	J	2	4.3



Achternaam / Instantie	Voorletter	Soort reactie	Behandeld in paragraaf
Hooijdonk, van	M.	1	4.2; 4.10; 4.11
Jan	P.	2	4.7; 4.11
Jansen	J.	1	4.2; 4.4
Jansen	V.	1	4.2; 4.11
Janssen	V.	4	4.2
Kaper	G.A.	3	4.3
Ketting, cafe de Bieb	R.	2	4.1; 4.2
Klankbordgroep verkeerscirculatieplan		2	4.1; 4.2
Krispijn, dansschool salsaventura	M.	2	4.1; 4.2
Kuijer	B.	2	4.1; 4.2
Larijssen	D.L.	1	4.2
Lieverse	N.	2	Nvt (vragen mondeling beantwoord)
Loman	M.	1	4.2; 4.4
Looijestein, Hoogeveen & Co. BV		2	4.1; 4.2
Loos, van der	G.P.	3	4.4; 4.7
Luggi	M.	1	4.1; 4.2; 4.4
Lugtigheid	J.P.	3	4.2; 4.10; 4.11
Mackenbach	J.P.	3	4.9
Malagoli		1	4.1; 4.2; 4.4
Messersmid	T.	1	4.11
Metzelaar	D.	2	4.11
Molenwijk		4	4.7; 4.9; 4.11
Morris	A.J.G.	5	4.4; 4.7; 4.8
Oijen van	T.	6	4.7; 4.11
Onderwater	M.	2	4.2
Orie		1	4.11
Overbeek	G.	2	4.2
Peet, van der	F.J.H.	2	4.2
Piek	E.	2	4.2
Salsaventura		5	4.10
Sanderink		1	4.1; 4.2; 4.4; 4.7; 4.11
Sandrink		4	4.7
Schotel	B.	2	4.11
Slegers	A	2	4.2
Spikker	E.V.	1, 3, 4	4.1; 4.2; 4.4
Stelloo		1	4.2; 4.4
Stichauer	L.	2	4.1; 4.2
Tellingen, van		3	4.10
Terlage	A.	2	4.2
Toorn, van der en Stolp		2	4.4; 4.6
Unger	E.	5	4.9
Varekamp, KvK	M.J.	3	4.1; 4.2
Veen, van der	I.	4	4.1; 4.2; 4.11
Vegte, van der	B.	1	4.4
Voom	P.	3	4.10; 4.11
Wekker	R.	1	4.2
Wester	J.T.	4	4.4; 4.5
Yntema	A.	5	4.1; 4.7



4 Beantwoording van de reacties

4.1 Het Verkeerscirculatieplan en de gevolgen voor de Noordwal-Veenkade e.o.

- Inspreker verwacht een drukke sluiproute de stad uit: Noordwal-Prinsestraat-Hoge Wal-Mauritskade. Bewoners uit Regentessekwartier, de nieuwbouwwijk rond de EON fabriek / park Welgelegen, bewoners Waldeck Pymontkade zullen hier waarschijnlijk gebruik van gaan maken. Effecten: Veel onnodig autoverkeer in binnenstad + overlast bewoners+autogassen. Veel autoverkeer (en onveilig) op straten waar in de spits veel fietsers zijn (Noordwal/prinsenstraat/kruispunt Hogestraat/Zeestraat).

Suggesties:

1. Noordwal blokkeren voor verkeer dat niet afkomstig is van Veenkade dus niet mogelijk vanaf Waldeck Pymontkade (beide richtingen) en Constant Rebecquestraat/EON fabriek via de Noordwal te rijden.
2. Noordwal een onaantrekkelijk maken voor auto's: veel drempels en stoplichten (einde Noordwal) zeer traag opstellen (kruising Noordwal/Torenstraat)

Op de route via de Noordwal-Prinsessewal-Hoge Wal-Mauritskade kan het inderdaad wat drukker worden. Dit zal scherp in de gaten worden gehouden. Voor alsnog worden geen maatregelen genomen om deze route minder aantrekkelijk te maken. Wel wordt de doorstroming op de CentrumRing met een aantal maatregelen verbeterd, waardoor de routes via de Laan van Meerdervoort en de Laan Copes van Cattenburgh aantrekkelijker worden. De verkeerslichten op de CentrumRing worden beter op elkaar afgestemd en een aantal kruispunten wordt heringericht waardoor de rechtdoor-richting langer groen krijgt.

- Taxi's zijn een soort luxe openbaar vervoer. Veel bewoners zouden het prettig vinden als ze echt gebruik van de taxi kunnen maken dus van deur tot deur.

Taxi's krijgen geen ontheffing voor het stuk Veenkade tussen de Toussaintkade en de Bilderdijkstraat dat wordt afgesloten voor autoverkeer. Alleen nood- en hulpdiensten en parkeerders met een abonnement van de VAB krijgen toegang tot dit deel van de Veenkade. De binnenstad blijft wel deels toegankelijk voor taxi's, zij krijgen een ontheffing voor de pollers. Maar ook daar mogen taxi's niet overal rijden.

Overigens behoren reguliere taxi's tot het besloten vervoer, al hebben ze wel bepaalde privileges. Er komt ook geen openbaar vervoer te rijden op de Korte Veenkade. De te lopen afstand is hoogstens 30 meter.

- Inspreker vindt het lastig om totaalplaatje te zien van maatregelen omdat totaaloverzicht van vcp-maatregelen ontbreekt. Gezien laatste opmerkingen verzoekt inspreker tot een nauwkeurige monitoring.

In de periode tussen het besluit rond het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied (juni 2007) en de invoering (november 2009) is het wat rustiger geweest op het front van het totaalplan omdat de nadruk lag op de individuele plannen. Die worden per deelplan in de inspraak gebracht omdat dat logische, samenhangende onderdelen zijn. Het zou geen hout snijden om die allemaal tegelijk met belanghebbenden te bespreken, ook al hangen ze qua verkeerscirculatie natuurlijk wel samen. Om deze reden werden / worden in deze individuele inspraakrondes vragen en opmerkingen over de circulatie wel behandeld (ook al staan de ontwerpen centraal). In oktober 2009 is de voorlichtingscampagne van het algehele Verkeerscirculatieplan van start gegaan. De gemeente gaat ervan uit dat daarmee de informatiebehoefte wordt ingevuld.

Uiteraard gaat er een monitoring plaatsvinden, die tot 2013 gaat duren.



- Inspreker wil garantie dat de luchtkwaliteit op de Noordwal niet achteruit gaat. Bewoner wil weten of de woning bereikbaar blijft tijdens de bouw. Wat gebeurt er als blijkt dat de simulaties die dit plan ondersteunen niet kloppen.

Omdat de totale verkeersintensiteit op de Noordwal-Veenkade sterk zal verminderen (afsluiting Korte Veenkade) zal de luchtkwaliteit op de Noordwal er als gevolg van het Verkeerscirculatieplan niet op achteruitgaan.

Gegeven bovenstaande afsluiting is het tijdens de bouw in principe mogelijk om overal te blijven komen. Echter, er kan sprake zijn van kortstondige uitzonderingen. Wel zal tijdelijk meer omrijden nodig zijn.

De gevolgen van het Verkeerscirculatieplan zijn uitgebreid onderzocht. Er zijn model-simulaties uitgevoerd waaruit duidelijk is geworden dat zich nergens problematische verkeersintensiteiten voordoen. Het verkeersmodel waarvan gebruik is gemaakt voldoet aan de relevante kwaliteitsnormen en wordt geregeld gekalibreerd aan de actuele situatie (verkeerstellingen). Het heeft zijn nut in de praktijk bewezen en er wordt niet vanuit gegaan dat de werkelijke verkeersstromen zullen afwijken. Een garantie kan de gemeente helaas niet geven.

- Inspreker woont in de Korte Vleerstraat en maakt zich zorgen over de huidige en toekomstige verkeersdrukke op de Mauritskade.

De gevolgen van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied zijn uitgebreid onderzocht. Er is een modelsimulatie uitgevoerd waaruit duidelijk is geworden dat zich op enkele punten een toename van het verkeer voordoet, maar dat dat nergens tot problematische verkeersintensiteiten leidt (zie ook bovenstaande beantwoordingen).

- Inspreker spreekt haar zorgen uit over de drukke op de Amsterdamse Veerkade, dat is voor haar geen alternatief om snel thuis te komen.

Voor dit gebied zullen de Veerkades in de nieuwe situatie (na invoering Verkeerscirculatieplan) ook geen ontsluitende functie meer hebben omdat er ook afsluitingen zullen plaatsvinden op het Spui en de Grote Markt-Paviljoensgracht.

4.2 De verkeerscirculatie in de directe omgeving

- Aangezien de Firma Alter op de Toussaintkade zo een opslagruimte voor baden heeft is het stopverbod aan de huizen kant voor ons een groot probleem. Hopelijk kan dit herzien worden.

Het stopverbod is hier door een misverstand ingevoerd. De bebording zal worden verwijderd.

- Een mooi plan dus uitvoeren. Aandachtspunt: Het ontstaan van sluiproutes door bijvoorbeeld de Pieterstraat (rijrichting omdraaien?)

Voor de Prinsestraat en haar zijstraatjes is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen, maar de situatie scherp in de gaten te houden. De straten in het Hofkwartier zijn smalle verbindingen waarbij de verwachting is dat het onaantrekkelijke sluiproutes zijn. Zo nodig worden 'nieuwe' sluiproutes onmogelijk gemaakt.

- Inspreker heeft dansschool aan de Torenstraat en is verbaasd over het afsluiten van de Veenkade en het verwijderen van de parkeerplaatsen ten gunste van een klein stukje gracht. Door het afsluiten van Veenkade ontstaan veel problemen zoals toename verkeer in de Prinsestraat en Pieterstraat. Eenrichtingsverkeer in de Elandstraat zorgt voor meer verkeer in Zoutmanstraat. Komt er op de Vondelstraat ook eenrichtingsverkeer? Er zal een toename zijn van het verkeer op de Toussaintkade door omdraaien rijrichtingen straten tussen Vondelstraat en Elandstraat. Inspreker vraagt plannen niet uit te voeren en opnieuw alles te herzien.



De Torenstraat blijft goed bereikbaar via de Elandstraat en de Vondelstraat. Het weghalen van de parkeerplaatsen is inderdaad een nadelig gevolg van het terugbrengen van de gracht, maar de gemeenteraad heeft de positieve effecten de doorslag laten geven. Er komt geen eenrichtingsverkeer op de Vondelstraat.

Er worden geen toenames verwacht op de Toussaintkade (rijrichting wordt omgedraaid, het is een parallelroute van de Prinsessewal) en de Zoutmanstraat (vormt geen sluip- of omrijroute). Voor de Prinsestraat is gekozen om voorsnog geen extra maatregelen te nemen, maar de situatie scherp in de gaten te houden. Dit is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt. Zie verder de voorgaande beantwoordingen.

- Mevrouw heeft gebeld en is bang voor toename verkeersoverlast in de Zeeheldenbuurt. De gevolgen van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied zijn uitgebreid onderzocht. Er is een modelsimulatie uitgevoerd waaruit duidelijk is geworden dat zich op enkele punten een toename van het verkeer voordoet, maar dat dat nergens tot problematische verkeersintensiteiten leidt.

- Inspreker woont in Bilderdijkstraat en heeft gekozen voor deze locatie voor de goede verbinding naar uitvalswegen. Inspreker vraagt hoe zij zo snel mogelijk op de snelweg kan komen en vanaf de snelweg terug naar huis. Inspreker maakt zich zorgen over de extra kosten en de verslechtering van het milieu die het omrijden met zich meebrengt. Inspreker wil weten hoeveel extra liters brandstof en de daarmee samenhangende CO2 uitstoot deze plannen veroorzaken en hoe die extra uitstoot zorgt voor een prettige leefomgeving dit ook gezien de huidige klimaatdiscussie. Inspreker vraagt zich af hoe deze plannen het prettiger maken om te wandelen fietsen en winkelen in de binnenstad want zij ziet dat niet en is er onderzoek gedaan onder bijv. bewoners van de Vondelstraat hoe zij het vinden dat die straat éénrichtingsverkeer wordt? Inspreker vraagt wat de gemeente doet aan de verslechtering van luchtkwaliteit in de omliggende wijken en wat de werkelijke reden is achter de plannen. Inspreker verzoekt in Vondelstraat en Elandstraat tweerichtingsverkeer te behouden.

De snelweg is vanuit de Bilderdijkstraat het snelst te bereiken door linksaf de Elandstraat op te rijden, dan links de Vondelstraat op, daarna weer links via de Noordwal en de Prinsessewal richting de Hoge Wal en de Mauritskade.

De Bilderdijkstraat is vanaf de snelweg het snelst te bereiken via de Mauritskade, tot de kruising van Elandstraat met de Vondelstraat, daar de Vondelstraat in rijden en vanaf de Vondelstraat linksaf Bilderdijkstraat op.

Door het verkeer zoveel mogelijk om het centrumgebied heen te leiden ontstaat voor meer mensen in het Centrumgebied een gunstigere milieusituatie. Sommige mensen die in het centrumgebied wonen en/of werken moeten een grotere omweg maken dan momenteel het geval is en dat kan vervelend zijn. Het aantal auto's dat door het gebied rijdt, wordt een stuk minder en de leefbaarheid in de wijk wordt daardoor aanmerkelijk beter. Het lokale verkeer dat vergeleken met de huidige situatie extra moet rijden om bij haar huis te komen, weegt helaas niet op tegen het verminderde doorgaande verkeer door de VCP-maatregelen. In de Vondelstraat blijft tweerichtingsverkeer mogelijk.

- Is het straks toegestaan vanaf Vondelstraat over de Noordwal naar de Paleistuin te rijden?

Ja, dit blijft mogelijk.



- Inspreker rijdt altijd via Prinsessewal richting Torenstraat richting Geest en haar woning. Daarnaast spreekt inspreker haar zorgen uit over de onveiligheid in de Torenstraat en verzoekt plaatsing van zebra's.

U kunt na het invoeren van de nieuwe circulatie de Geest bereiken via de Elandstraat-Vondelstraat-Torenstraat. We zullen de klacht over de onveiligheid onthouden. Het is niet een straat waar veel klachten over binnenkomen, of waar veel ongevallen gebeuren. Bovendien zal er minder autoverkeer door de Torenstraat rijden, door de afsluitingen in het kader van het Verkeerscirculatieplan verderop (Grote Markt en Spui).

- Inspreker heeft een bedrijf aan de Veenkade en maakt zich zorgen over de bocht Vondelstraat rechtsaf Veenkade vrachtverkeer kan deze bocht niet nemen. Oplossing zou zijn om Veenkade korte deel open te houden voor verkeer of linksaf vanaf Torenstraat naar Veenkade toestaan.

In het ontwerp van de kruising Bilderdijkstraat/Veenkade/Noordwal/Torenstraat is rekening gehouden met het redvoertuig van de brandweer. Brandweervoertuigen en vrachtwagens van dat formaat kunnen de bocht van de Bilderdijkstraat richting de Veenkade prima maken. Het afsluiten van de korte Veenkade is een essentieel onderdeel van het Verkeerscirculatieplan. Het is geen op zichzelf staande maatregel. Het afsluiten van de Veenkade is onderdeel van het onaantrekkelijk maken van de route Elandstraat-Mauritskade voor doorgaand verkeer. Dit wordt gedaan door twee keer eenrichtingsverkeer in te stellen; op de Elandstraat en op de Noordwal. De afsluiting houdt dus nadrukkelijk verband met wat er op de Elandstraat gaat gebeuren, en de routing van het overige verkeer hier en elders in het Centrumgebied.

- Door afsluiten Veenkade worden de Prinsestraat en de Elandstraat alternatief voor Centrumring. Waarom geen remmende maatregelen op de Veenkade om doorgaand verkeer te ontmoedigen? Inspreker spreekt zorgen uit over de draai van Elandstraat naar Vondelstraat voor vrachtwagens. Gewijzigd eenrichtingsverkeer op de Bilderdijkstraat levert extra omrijkilometers op.

Remmende maatregelen op de Veenkade zal veel autobestuurders er niet van weerhouden om toch de vertrouwde route via de Veenkade te nemen. Een volledige afsluiting van de korte Veenkade is volgens de gemeente essentieel voor het weren van doorgaand verkeer.

- Inspreker woont aan het Prins Hendrikplein en maakt zich grote zorgen over de toename van het aantal verkeersbewegingen op het Prins Hendrikplein en de mogelijkheid in de spits de stad uit te rijden. Inspreker wil inzage in de stukken die gaan over veranderde verkeersbewegingen.

De gevolgen van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied zijn uitgebreid onderzocht. Er is een modelsimulatie uitgevoerd waaruit duidelijk is geworden dat zich op enkele punten een toename van het verkeer voordoet, maar dat dat nergens tot problematische verkeersintensiteiten leidt. Diverse rapporten kunnen worden ingezien / gedownload via www.denhaag.nl/vcp, doorklikken op 'Rapporten en raadsstukken'.

- Inspreker maakt zich zorgen over verkeer dat op zoek gaat naar een parkeerplaats in straten tussen Vondelstraat en Elandstraat; dit verkeer moet na invoering Verkeerscirculatieplan verder omrijden. Verder maakt inspreker zich zorgen over de smalle toegang naar de Bilderdijkstraat en de toename van de verkeersdruk in de Prinsestraat en Pieterstraat. Ook maakt inspreker zich zorgen over de toename van de verkeersdruk in zijn deel van de buurt omdat er op de Veenkade/Noordwal parkeerplaatsen verdwijnen.

Het is niet te vermijden dat al het verkeer anders gaat rijden, dus ook verkeer dat naar een parkeerplaats zoekt. De gemeente is zich bewust van deze consequentie. De Bilderdijkstraat blijft na het veranderen van de richting breed genoeg. De bocht is breed genoeg om brandweerwagens vrije doorgang te bieden. Als deze smaller zou worden gemaakt, dan zullen auto's met hogere snelheid de Bilderdijkstraat inrijden.



Voor de Prinsestraat / Pieterstraat is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen, maar de situatie scherp in de gaten te houden. De Prinsestraat is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt. Het verlies van parkeerplaatsen door de maatregelen en het nieuwe grachtgedeelte wordt gecompenseerd met de ondergrondse autoberging onder de nieuwe gracht. Deze zal alleen voor abonnementshouders zijn (bewoners, bedrijven), dus niet voor kortparkeerders. Elders, bijvoorbeeld in de Torengarage en ook op straat, komt dan ruimte vrij voor kortparkeren.

- Probleem eenrichtingsverkeer Vondelstraat is alle straten zelfde richting niet handig bij zoeken naar parkeerplek. Suggestie om parkeerduur (naar 24 uur per dag) te verlengen Zie vorige beantwoording. De vraag over de parkeerduur wordt beantwoord bij het onderdeel 'Parkeren op straat'.
- Inspreker maakt zich zorgen over toename verkeersdruk in Prinsestraat door handhaven twee richtingen verkeer Prinsessewal. Oplossing is om Prinsessewal ook eenrichtingsverkeer te maken.

Het is voor de circulatie niet nodig om de Prinsessewal eenrichtingsverkeer te maken. Zie verder voorgaande beantwoordingen.

- Inspreker heeft er moeite mee en maakt bezwaar tegen het feit dat onderdelen uit bredere plannen in concrete vormgeving worden voorgelegd, terwijl onderbouwing en argumentatie ontbreekt en de gevolgen van de ingreep voor omliggende straten en gebieden onduidelijk zijn. Doorgaand verkeer blijft mogelijk, de bereikbaarheid van woon- en winkelgebied wordt slechter en op enkele punten (met name de kruising Elandstraat-Zoutmanstraat-Vondelstraat) wordt de verkeersveiligheid slechter, vooral voor fietsers. Inspreker is aldus tegen een aantal maatregelen uit het Verkeerscirculatieplan, plaatst vraagtekens bij aspecten van het ontwerp voor de Elandstraat en doet een voorstel voor een alternatief circulatiemodel:
 - tegengesteld eenrichtingsverkeer op het gedeelte tussen Waldeck Pyramontkade en de Albert Heijn
 - de rijrichting op de Lange Veenkade tussen Zorgvlietstraat en Bilderdijkstraat omkeren
 - geen afsluiting op de Korte Veenkade maar doorgaand verkeer ontmoedigen
 - op het Koningin Emmaplein een rechtsafverbod instellen richting Noordwal
 - om doorgaand verkeer richting Westeinde te voorkomen, een linksafverbod instellen op de kruising Westeinde-Jan Hendrikstraat

De gevolgen van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied zijn uitgebreid onderzocht. Er is een modelsimulatie uitgevoerd waaruit duidelijk is geworden dat zich op enkele punten een toename van het verkeer voordoet, maar dat dat nergens tot problematische verkeersintensiteiten leidt. Inderdaad moeten mensen anders gaan rijden, soms een grotere omweg maken dan momenteel het geval is en dat kan vervelend zijn.

De economische effecten van het Verkeerscirculatieplan zijn uitgebreid onderzocht door een onafhankelijk adviesbureau (Goudappel Coffeng). De uitkomsten gaven een lichte omzetsdaling van de detailhandel in het Zeeheldenkwartier te zien en een verbetering in de binnenstad en omgeving Noordeinde.

De gemeente heeft afgezien van een rigoureuze maatregel als een volledige afsluiting ter hoogte van het Piet Heinplein, en deze vervangen door tweemaal eenrichtingsverkeer waardoor doorgaand verkeer niet onmogelijk wordt, maar ontmoedigd wordt. Deze keuze brengt inderdaad met zich mee dat niet al het doorgaand verkeer verdwijnt. Bestreden wordt dat de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden slechter wordt.

Het afsluiten van de Veenkade is een belangrijk onderdeel van het verkeerscirculatieplan. Voor de Prinsestraat is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen, maar de situatie scherp in de gaten te houden. De Prinsestraat is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt.



De gemeente is van mening dat een met het Verkeerscirculatieplan afgewogen beslissing is gemaakt. De gemeente bestrijdt dat onderbouwing en argumentatie ontbreken en dat de gevolgen van de ingreep niet in beeld zijn gebracht. Het gekozen circulatiemodel heeft zeker ook nadelen, maar die wegen niet op tegen de positieve effecten: minder doorgaand verkeer door het Centrumgebied, het totaal aantal mensen in het Centrumgebied dat wordt blootgesteld aan te hoge concentraties luchtvervuiling neemt af en er is een significante verfraaiing van de openbare ruimte.

- Vanaf Elandstraat kun je niet meer linksaf naar de Vondelstraat, in dat is zeer oneconomisch. Inspreker maakt zich zorgen over het verdwijnen van parkeerplaatsen en de toenemende verkeersdruk in de Vondelstraat.

Het blijft mogelijk om vanuit de Elandstraat de Vondelstraat in te rijden. Er ligt in de nieuwe situatie zelfs een aparte linksaf-strook in de Elandstraat richting de Vondelstraat. Uit de modelstudies blijkt dat, als gevolg van een afname van doorgaand verkeer en andere routekeuze, de verkeersdruk op de Vondelstraat afneemt met circa 40 procent (DGMR, luchtkwaliteit Verkeerscirculatieplan, juni 2007). Er verdwijnen inderdaad parkeerplaatsen op de overkluizing en omgeving. Het verlies van parkeerplaatsen door de maatregelen en het nieuwe grachtgedeelte wordt gecompenseerd met de ondergrondse autoberging onder de nieuwe gracht. Deze zal alleen voor abonnementshouders zijn (bewoners, bedrijven), dus niet voor kortparkeerders. Elders, bijvoorbeeld in de Torengarage en ook op straat, komt dan ruimte vrij voor kortparkeren.

- Is het toegestaan vanaf Vondelstraat linksaf te slaan naar de Noordwal richting Prinsessewal?

Ja, dat is en blijft toegestaan.

- Niet logisch om Piet Heinstraat en Elandstraat zelfde richting te laten rijden, ook omdraaien rijrichtingen straten tussen Vondelstraat en Elandstraat niet zinvol omdat bewoners nu om moeten rijden.

Wanneer de rijrichting in de Piet Heinstraat zou worden omgedraaid, zou het een stuk drukker worden. Dit zou dan namelijk een aantrekkelijke route worden richting Mauritskade. Dit is niet wenselijk voor een woon/winkelstraat als de Piet Heinstraat, en gaat tevens in tegens de principes van het Verkeerscirculatiegebied.

- Ondanks huidige verbod slaat toch veel verkeer linksaf vanaf Torenstraat naar Veenkade. Kan hier wat aan gedaan worden? Bewoner wil graag verkeersdrempel en zebra.

Fysiek kunnen er geen maatregelen worden getroffen om de illegale linksafbeweging richting de Veenkade onmogelijk te maken. Door meer op deze verboden afslagbeweging te handhaven, kan het misbruik worden verminderd.

Verkeersdrempels zijn al aanwezig op de Veenkade. In de Torenstraat en Bilderdijkstraat kunnen geen drempels aangelegd worden omdat zij onderdeel uitmaken van de hoofdroute voor nood- en hulpdiensten.

De gemeente Den Haag heeft het beleid om geen zebra's aan te leggen in 30 km/uur straten, zoals de Veenkade. In dit soort straten kan men over het algemeen eenvoudig oversteken.

- Reactie van KvK samen met Binnenstad Ondernemers Federatie (BOF). Men maakt zich zorgen over bereikbaarheid woonwijk Kortenbos en winkelgebied Torenstraat - Jan Hendrikstraat door afsluiten Veenkade. Ook de bereikbaarheid van parkeergarage Laan en Torenstraat verslechtert. Tevens maakt inspreker zich zorgen over toename verkeersdruk Prinsstraat. Inspreker pleit ervoor om Veenkade open te houden maar wel de gracht terug te brengen.

Door de maatregel is er geen onaanvaardbare verslechtering / afname van de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden (inclusief parkeergarages) en dit is een belangrijk punt.

Inderdaad moeten automobilisten anders gaan rijden, soms een grotere omweg maken dan momenteel het geval is en dat kan vervelend zijn.



Op enkele punten zullen verhoogde verkeersintensiteiten ontstaan, maar deze zijn goed te accommoderen. Voor de Prinsestraat is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen, maar de situatie scherp in de gaten te houden. De Prinsestraat is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt. Het afsluiten van de korte Veenkade is een essentieel onderdeel van het Verkeerscirculatieplan. Het is geen op zichzelf staande maatregel. De afsluiting houdt nadrukkelijk verband met wat er op de Elandstraat gaat gebeuren, en de routing van het overige verkeer hier en elders in het Centrumgebied.

- Door verwijderen parkeerplaatsen op de Noordwal-Veenkade wordt de leefbaarheid aangetast. Het college jaagt hiermee burgers weg de stad uit. Door maatregelen ontstaat veel verkeer in omringende straten bijv. Prinsestraat. Gezien toename verkeersdruk en onveiligheid voor fietser verzoek tot verhoging frequentie lijn 17.

Het terugbrengen van de gracht is een al langer levende wens bij grote groepen in de bevolking en de politiek. Het idee is dat de leefbaarheid juist verbetert door de doorgaande gracht, bomen en minder verkeer. Vanwege de nieuwe verkeerscirculatie zal er minder verkeer door de buurt rijden, ook al liggen de nieuwe routes anders.

Momenteel rijdt tramlijn 17 van 4 maal per uur op zondag tot 8 maal per uur in de ochtendspits. De afspraken tussen het stadsgewest Haaglanden als opdrachtgever van het openbaar vervoer en de HTM als vervoerder zijn zodanig dat als de drukte in de tram boven een bepaalde waarde komt de frequentie van de tram verhoogd wordt.

In de nota 'Netwerk RandstadRail' en de Lijnennetnota van het Stadsgewest Haaglanden worden verbeteringen van het tramnet voorgesteld op het gebied van capaciteit, doorstroming, regelmaat, instapcomfort, informatie en frequentie. Niet alleen de capaciteit, maar ook het comfort en de doorstroming worden zodoende verbeterd. De aantrekkelijkheid om van het OV gebruik te maken wordt daarmee groter.

4.3 Verkeersveiligheid

- Parkeerplaatsen aan de zijde van droogloop onder Bieb / bij Rabarber leveren evident gevaar voor fietsers, tevens hinder voor de tram. In de nieuwe plannen blijken deze plaatsen gewoon gehandhaafd; ieder is bekend met het gevaar aldaar. Politie treedt continu corrigerend op. Verwijder deze parkeerplaatsen uit het plan (parkeergarage compenseert ruim voldoende) en creëer verderop in de Vondelstraat een afzetgelegenheid voor Rabarber. "Ruimte voor de fiets".

Dit gedeelte vast buiten de plangrenzen van dit project. Het is geen onderdeel van de plannen om in dit stadium openbare parkeergelegenheid te verwijderen, waar dit niet noodzakelijk is. De gevaarlijke situatie is bij de gemeente zeker bekend. Helaas is er in het kader van dit project geen verbetering mogelijk.

- Inspreker wijst de gemeente op een gevaarlijke fietssituatie in de Bilderdijkstraat. Verwijst door naar website 'fiets in de knel' en heeft foto toegevoegd.

Zie vorige beantwoording.

- Inspreker wil graag meer zebrapaden in de torenstraat, vooral nabij de AH. De Albert Heijn valt buiten de plangrenzen van dit gebied. Wel kan gezegd worden dat de gemeente in het kader van de Hofkwartier-ontwikkelingen een herinrichting overweegt van het 'Torenpleintje' en omgeving. Daarbij wordt ook gedacht aan de loopverbinding met de Torengarage waarbij een zebrapad tot de mogelijkheden behoort. Wanneer hiertoe besloten wordt, en wanneer de uitvoering zou plaatsvinden, is echter nog onduidelijk.



- Inspreker vraagt aandacht voor de inrichting kruispunt Prinsessewal, Veenkade, Noordwal en Prinsestraat vooral gezien verkeersveiligheid.

Dit punt wordt geheel opnieuw ingericht. Er is speciaal aandacht aan de veiligheid van de fietsers gedacht (beide richtingen Prinsessewal – Torenstraat) en er komt een zebra voor mensen richting Zeeheldenbuurt.

Er komt een brug voor lokaal verkeer tussen de Toussaintkade en de Prinsessewal die in de andere richting alleen voor nood- en hulpvoertuigen mag worden gebruikt.

- De herinrichting gaat ten koste van de veiligheid van het fietsverkeer. Het uitgangspunt bij de herinrichting is het autoverkeer en daarvoor moet het fietsverkeer (veilige) ruimte inleveren.
 1. Het water komt terug op de kades tussen de Prinsessewal en de brug bij de Torenstraat/Bilderdijkstraat. In het Voorlopig Ontwerp d.d. 03-07-08/18-07-08 blijft het huidige fietspad op de Noordwal bestaan. Het voorstel voor het bouwen van een ondergrondse autoparkeergarage leidt ertoe dat de rijbaan voor het autoverkeer verschoven wordt richting gevelwand (Voorlopig Ontwerp z.d. tekening nr. 08-6158). Dit betekent het opgeven van het ruim 2 m brede fietspad. In plaats daarvan komt er een fietsstrook van 1½ m breed, direct gelegen naast het trottoir. Voor een aantal automobilisten is dat een feest, want zo'n strook is een handige parkeerstrook (in de Torenstraat en elders gebeurt dit om de haverklap). Dit alles komt de veiligheid van het fietsverkeer niet ten goede.
 2. De bouw van deze parkeergarage zou ertoe moeten leiden dat de Prinsestraat gevrijwaard wordt van geparkeerde auto's (buiten de venstertijden). Dit komt de kwaliteit en uitstraling van deze winkelstraat zeer ten goede, maar ook de veiligheid van het fietsverkeer. Veel fietsers verkiezen deze straat nu al, omdat deze als prettiger wordt ervaren dan de Torenstraat.
 3. Nog gevaarlijker voor het fietsverkeer wordt de herinrichting van de kruising Noordwal/Torenstraat. Veel fietsers rijden door de Torenstraat over de veel te smalle fietsstroken (zelfs naast langsgeparkeerde auto's), vaak op een paar decimeter afstand van de tramrails, omdat een veilig alternatief niet voorhanden is. Na de herinrichting mag het fietsverkeer vanuit de Torenstraat niet meer via een OFOS in één keer linksaf slaan richting Noordwal. Zij worden geacht zich op te stellen op een benauwd opstelstrookje te midden van het rechtdoor gaande fietsverkeer. Als ze dan de gelegenheid krijgen om over te steken dan kruisen ze een behoorlijke oppervlakte waar ze optrekkend verkeer vanuit de Bilderdijkstraat en iets later vanuit de Noordwal tegen komen.

De huidige situatie is veilig en dient gehandhaafd te blijven. Het tegemoet komende verkeer uit de Bilderdijkstraat krijgt iets later groen licht. De fietser kan veilig en in één keer linksaf slaan. Staat er een tram bij de halte? Deze krijgt eerst groen licht. Daarna lukt het niet meer om in één keer af te slaan, maar er is voldoende veilige opstelruimte om het tegemoet komende verkeer voorbij te laten rijden: de breedte van de tramhalte + die van de vrije trambaan.

De Fietzersbond heeft nooit klachten gehad over dit punt. FOS 123 (fietsindeknel.nl) ging over de belijning op het wegdek die vrijwel versleten en dus onzichtbaar was geworden.
 4. (Vracht)autoverkeer dat vanuit de Torenstraat rechtsaf de Noordwal op wil vormt een groot gevaar voor het vele fietsverkeer, of dit nu rechtdoor rijdt of rechtsaf slaat. Ook voor voetgangers wordt de situatie precair. Met de verschuiving van de rijbaan op de Noordwal wordt de hoek nog haakser. De Fietzersbond heeft al eerder laten weten dat de kans op een dode-hoek-ongeval hierdoor aanmerkelijk toeneemt.

Om die kans daarop te verminderen moet minstens het volgende in overweging genomen worden.

A. De aanrijstrook in de Torenstraat moet verbreed en van een beter wegdek voorzien worden. Het wegdek leidt nu te veel af.



- B. De OFOS moet over de hele breedte van de Torenstraat blijven liggen, van trottoir tot tramhalte, en verlengd worden tot minstens 6 meter.
- C. Fietsers en overstekende voetgangers krijgen eerder groen licht, dus een apart verkeerslicht voor fietsers (geregeld via een detectielus).
- D. Het rode asfalt voor fietsverkeer dient over de kruising heen doorgetrokken te worden. Ook voor het rechtsaf slaande fietsverkeer dient op de hoek een rode fietsstrook aangelegd te worden. Zo wordt het een waarschuwing voor (vracht)autobestuurders: 'pas op, dit is een fietsroute.'
- E. Te overwegen valt om van dit kruispunt een 'alle fietsers tegelijk groen'-kruispunt te maken.

Het kwetsbare fietsverkeer mag niet lijden onder het argument 'er is te weinig ruimte'.

- 5. De Fietsersbond is een voorstander van een fietsroute (onderdeel sternet) over de Noordwal (een voldoende breed tweerichtingen-fietspad van het Koningin Emmaplein tot aan de Prinsestraat). De Prinsestraat dient gevrijwaard te worden van geparkeerde auto's (buiten de venstertijden) en wordt daarmee een (letterlijk) aantrekkelijke fiets- en voetgangersroute, zonder fietsvoorzieningen in de vorm van paden of stroken, maar wel met een aanmerkelijke uitbreiding van de stallingsmogelijkheden voor de fiets.
- 6. Regelmatig komt de Fietsersbond de term 'Ruim baan voor de fiets' tegen. Het wordt, zo vinden wij, tijd dat dit eens waar gemaakt wordt. Een fietser is kwetsbaar. Daar is ruimte voor nodig. Meer mensen op de fiets schept ruimte voor het noodzakelijke autoverkeer, zei Bruno Bruins, maar liet het daarbij.

De Fietsersbond hoopt dat er daadwerkelijk meer en veilige ruimte voor de fiets komt. Het huidige fietsgebruik in Den Haag is laag vergeleken bij het landelijke gemiddelde.

- Ad 1 In het profiel is naast de gracht op de kaden beperkt ruimte voor een bomenrij, opstelgelegenheid voor de VAB, een rijbaan met fietsstrook en een voetpad. De rijbaan wordt gebruikt door als doorgaande hulpdienststroute en dient een minimumbreedte te krijgen. Voor een rijbaan én een vrijliggend fietspad is onvoldoende ruimte in het profiel beschikbaar tegen de achtergrond van de toevoeging van de autoberging in het plan. Bij behandeling in het VOV¹ is dit ook geconstateerd en is het ontwerp met fietsstrook geaccordeerd. Inderdaad gaat dat ten koste van de ruimte voor de fietser. Nadere studie heeft de mogelijkheid opgeleverd om het fietspad 'verhoogd aanliggend' uit te voeren (zie het laatste hoofdstuk).
- Ad 2 De Torenstraat wordt in het kader van het Plan van Aanpak Hofkwartier in 2010 heringericht. Er is voor gekozen om de winkelstraatregeling te behouden. Het betreft een heel andere doelgroep (kortparkeren) als de VAB (langparkeren).
- Ad 3 Het ontwerp ondersteunt het standaard-principe van een grachtenprofiel. Dit houdt in dat het verkeer, incl fietsers, 'rechts' van de gracht rijdt. Vanwege het tweerichtingen fietsverkeer wordt het linksafslaan naar het fietspad op de Noordwal niet tegengegaan. Het voorlangs laten rijden van fietsers is eerder gevaarlijk als een veilige oplossing. Dit is eerder in het kader van Fiets Onvriendelijke Situaties (FOS) afgesproken.
- Ad 4 De hoek wordt niet haakser, maar is er in de binnenbocht wel minder ruimte voor de voetganger. In de buitenbocht krijgt de vrachtwagen meer ruimte waardoor de chauffeur gemakkelijker de bocht kan nemen en beter op de andere verkeersdeelnemers kan letten.
- Ad 4a De aanrijstrook zelf wordt niet verbreed of aangepast, omdat dit buiten het project valt.

¹ VOV = Vooroverleg Verkeerszaken, een overlegorgaan met vertegenwoordigers binnen en buiten de gemeentelijke organisatie, adviseert over de verkeerskwaliteit van de openbare ruimte



- Ad 4b Zie antwoord 4a; wel kan de diepte van de OFOS vergroot worden zodat er meer ruimte is voor de fietsers om zich op te stellen (zie het laatste hoofdstuk).
- Ad 4c Deze oplossing is voordelig voor fietsers maar draagt om twee redenen niet bij aan verkeersveiligheid. Ten eerste zullen fietsers geneigd zijn om vlug voorlangs tegemoetkomend verkeer linksaf te schieten, wat gevaarlijke situaties juist in de hand werkt (zie bij Ad 3). Ten tweede, als fietsers in dezelfde richting eerder groen krijgen dan auto's, dan is er altijd een kans dat dat door het gemotoriseerde verkeer niet geaccepteerd en opgevolgd zal worden. Auto's kunnen dan tegelijkertijd met de fietsers gaan optrekken waardoor het voordeel voor de fietser tenietgedaan wordt.
- Ad 4d Het rode asfalt kan volgens voorstel worden uitgevoerd, maar het is door de dunne laagjes en smalle stroken wel vrij kwetsbaar en daarmee onderhoudsgevoelig (zie laatste hoofdstuk).
- Ad 4e De meningen over 'Alle fietsers tegelijk groen' zijn nog verdeeld. Alleen in specifieke situaties is het goed toepasbaar en ook dan wordt getwijfeld aan het rendement. Gegeven de reactie onder 2, en dit principe, dat het systeem vooral voor afslaande fietsers bedoeld is, is deze situatie met beperkte ruimte niet de goede locatie om te experimenteren. Bovendien gaat het hier om fietsstroken, niet om vrijliggende fietspaden.
- Ad 5 Op het korte deel tussen de Torenstraat en Prinsestraat is onvoldoende ruimte voor een tweerichtingen fietspad. Daarnaast wordt gestreefd naar een standaard-grachtenprofiel waarbij rechts, aan weerszijden van de gracht gereden wordt. In dat geval is de Noordwal/Veenkade een onderdeel van de fietsroute.

4.4 Parkeren op straat

- De Prinsestraat heeft nu al veel last van gebrek aan parkeerplaatsen door plannen nog meer overlast. Inspreker wil graag speciale bewonersparkeerplaatsen. Inspreker is bang voor toename verkeer in de Prinsestraat en stelt voor de Veenkade open te houden voor verkeer.

De Volautomatische Autoberging is juist bedoeld als stallingsgarage voor bewoners en werkenden / ondernemers. De winkelparkeer-regeling is bedoeld om juist voor het winkelend publiek overdag plaatsen vrij te houden. Voor de Prinsestraat / Pieterstraat is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen, maar de situatie scherp in de gaten te houden. De Prinsestraat is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt.

- Waarom in gedeelte Zeeheldenkwartier nog steeds geen avond en weekend parkeermeter (zoals Toussaintkade o.a.). Gaat om Vondelstraat / Bilderdijkstraat / Tollenstraat / 1^e en 2^e De Riemerstraat. In het weekend kan iedereen hier gratis staan. Wij betalen ervoor omdat we hier wonen maar voor ons is geen plaats. In dit gedeelte worden de bewoners gewoon gediscrimineerd. Ik ga dus niet in de evt. parkeergarage staan (voor veel geld) terwijl iedereen het hele weekend gratis kan parkeren. Hier klopt dus niets van!

In 2010 start het project 'Uniformering parkeerregeling Centrum', waarbij de parkeerregeling in de binnenstad geëvalueerd wordt. Hierbij zal ook het Zeeheldenkwartier en de Stationsbuurt betrokken worden. Om dit onderzoek goed uit te kunnen voeren worden in december 2009 parkeertellingen gehouden. Via de parkeertellingen zal onderzocht worden in hoeverre er parkeeroverlast is buiten de werkingstijden van het betaald parkeren en zo ja, dan zal er een voorstel worden gedaan voor verlenging van de werkingstijden.



- Kosten graag niet te hoog omdat de bewoners toch de dupe zijn van het verdwijnen van de straatparkeerplaatsen. Bezoek moet ook ergens staan.

Voor kortparkeren zullen de kosten in dit gebied vanwege de VAB niet hoger worden dan in vergelijkbare gebieden rondom de binnenstad. Het tarief voor de VAB zal zeker hoger zijn dan voor een plaats op straat, maar daar staat ook een veel kwalitatievere voorziening tegenover en een gegarandeerde parkeerplaats (niet meer zoeken). In vergelijking met een commerciële parkeergarage zal het om een laag tarief gaan.

- Is een kaart voor de parkeergarage tevens geschikt om in de buurt kort te parkeren op straat of kan dat anders worden opgelost? (bijv. om even boodschappen te doen in onze zone)

Nee, een abonnement voor de parkeergarage is geen geldig bewijs voor het parkeren op straat. Het is wel mogelijk even te stoppen om te laden en lossen op straat, maar voor kort parkeren moet u betalen bij de parkeermeter.

- Verder vraagt inspreker zich af wat er gebeurt met het verlies van de parkeerplaatsen. De Gemeente is van plan een VAB te realiseren onder de nieuwe gracht en brug. Hierdoor ontstaan voldoende nieuwe parkeerplaatsen voor abonnementshouders (langparkeren). Daarnaast wordt binnenkort het nieuwe parkeerkader vastgesteld. Dit kader biedt mogelijkheden om iets te doen aan de vele lang parkeerders op straat.

- Inspreker maakt bezwaar omdat er tussen de 35 en 50 parkeerplaatsen verdwijnen die nu al volledig bezet zijn.

Zie de vorige vraag.

- Inspreker is het niet eens met het weghalen van de parkeerplaatsen dit zorgt niet voor een verbetering van de leefbaarheid.

Zie vorige beantwoording(-en).

- Mooi plannen maar alternatief voor verloren parkeerplaatsen mist. Met name ondernemers zien hier graag een oplossing voor.

Zie vorige beantwoording(-en).

- Komen er vervangende parkeerplaatsen in plaats van de huidige parkeerplaatsen?

Zie vorige beantwoording(-en).

- Met het abonnement komt ook een sleutel om door de poller te rijden op de Veenkade. Moet de gemeente bij het opheffen van de parkeerplaatsen net als bij nieuwbouw een storting doen in het parkeerfonds?

Er kan in de poller-installatie een verplichte wachttijd worden ingevoerd van 3 minuten. Hierdoor zou sluipen over de Veenkade voor VAB-pashouders onaantrekkelijk worden. De gemeente hoeft geen storting te doen omdat er geen verkeersaantrekkende voorzieningen, maar wel parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

- Inspreker is negatief over voorstel omdat er te veel parkeerplaatsen verloren gaan en het in de Prinsestraat te druk wordt.

Zie vorige beantwoording(-en) over de afmetingen.

Voor de Prinsestraat/Pieterstraat is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen. De Prinsestraat is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt. De verkeerssituatie zal scherp in de gaten worden gehouden, zo nodig wordt er ingegrepen.



- Eigenaar van IJzerwaren handel op hoek Prinsestraat/Noordwal en spreekt zorgen uit over het verlies aan parkeerplaatsen. Omdat de meeste klanten aannemers zijn die kort parkeren is voor die doelgroep de parkeergarage in de Torenstraat geen alternatief. Het is nu al een groot probleem om te parkeren. Inspreker verzoekt een laad en los zone van 3 parkeerplaatsen voor de deur van het winkelpand.

De Prinsestraat is een winkelstraat waarbij de parkeerplaatsen voorbehouden zijn voor kortparkeren. Dit blijft in de nieuwe situatie zo. Een laad- en loszone zou het aantal plaatsen verder beperken wat niet aansluit bij het karakter als exclusieve winkelstraat. Bovendien zou de zone snel worden misbruikt. Voldoende parkeerplaatsen zijn voorhanden op de Prinsessewal.

- Verzoek tot uitbreiding parkeerduur.

De gemeente is de parkeersituatie in de Zeeheldenbuurt nader in beeld aan het brengen. Mogelijk wordt het parkeerregime aangepast. In 2010 start het project 'Uniformering parkeerregeling Centrum', waarbij de parkeerregeling in de binnenstad geëvalueerd wordt. Hierbij zal ook het Zeeheldenkwartier en de Stationsbuurt betrokken worden. Om dit onderzoek goed uit te kunnen voeren worden in december 2009 parkeertellingen gehouden. Via de parkeertellingen zal onderzocht worden in hoeverre er parkeeroverlast is buiten de werkingstijden van het betaald parkeren en zo ja, dan zal er een voorstel worden gedaan voor verlenging van de werkingstijden.

- Inspreker is het oneens met de opheffing van parkeerplaatsen tbv taxi en touringcars Prinsessewal

Deze plaatsen worden opgeheven omdat bij deze toegang tot de binnenstad en het Hofkwartier, het nodig is om plaatsen aan deze doelgroepen te bieden. Voor de touringcars geldt het parkeerverbod alleen tussen 8.00 en 16.00 uur, daarbuiten kunnen de parkeerplaatsen wel worden gebruikt.

4.5 Fietsen en fietsen stallen

- Denkt u a.u.b. vanaf het begin aan het fietsenstallingen (niet tegen de mooie nieuwe brugleuning!).

Een goede suggestie, waarop gestudeerd moet worden (vervolgfase). Bij voorkeur inpandige stallingen maken op vanzelfsprekende locaties. In de verdere planuitwerking (definitief ontwerp) zullen mogelijkheden in het openbare gebied onderzocht worden. Bovendien worden in het kader van de Hofkwartier-ontwikkelingen de mogelijkheden voor inpandige stallingen onderzocht.

- Een mooi plan. Maar voorzieningen voor het stallen van fietsen ontbreekt nog. Een volautomatische fietsenberging (VAF) lijkt een logische toevoeging. Of het inplannen van stallingen/stallingsruimte al dan niet mobiel. U zult rekening moeten houden dat 1. er veel fietsen zullen staan tegen het hekwerk van de gracht. 2. Zwerffietsen. 3. Fietsen in de gracht. Fietsenstallingen bewijzen dat er een gebrek is aan stallingsvoorzieningen in een rond het Hofkwartier.

Zie vorige beantwoording. In de vervolgplanvorming zal goed naar (inpandige) fietsenstallingsgelegenheid worden gekeken.

- Hoe zit de gestalde fietser in het plan hoe houdt de gemeente rekening in het ontwerp met de gestalde fietser.

Zie vorige beantwoordingen.



- Fietzersbond verwacht dat voetgangers en fietsers centraal staan bij de uitvoering van het vcp in dit voorstel wordt het tegendeel bewezen. De OFOS kruispunt Torenstraat richting Noordwal/Veenkade wordt opgeheven wat niet bijdraagt tot de verkeersveiligheid. Bilderdijkstraat afslaand fietsverkeer naar Veenkade is ook geen OFOS terwijl daar veel afslaand verkeer is. Inspreker maakt zich zorgen over de toename van verkeersdruk in de prinsestraat en dat terwijl de fietser al weinig ruimte heeft. Voorstel is om OFOS aan te leggen Torenstraat. Fietsstroken doortrekken over kruising Noordwal/Veenkade. Apart groen voor fietsers, nog beter is alle fietsers uit alle richting tegelijk groen (succesvol in bijv. Groningen en Enschede). Tram aparte voorrangregeling. Zie beantwoordingen bij paragraaf 4.3 (verkeersveiligheid).

- Inspreker vraagt of fietser wel alle richting op mag blijven rijden. Op de Veenkade blijft de situatie bij het oude, dus vanaf de Prinsessewal richting Kortbosch fietst men over de Veenkade. Aan de andere zijde van de Torenstraat kan aan beide zijden van het water richting Koningin Emmaplein worden gefietst.

4.6 Laden en lossen

- Een laad en loszone? Waar is dit voor nodig? Waarom kan men niet voor eigen deur laden en lossen?

Omdat de Veenkade wordt afgesloten voor autoverkeer (voetgangersgebied) komen er aparte laad- en loszones nabij de grenzen van dit pollergebied. Het afgeven van goederen en het halen en brengen van bezoekers van de plaatselijke horeca kan dus niet voor de deur gebeuren. Hiervoor worden 2 geschikte laad-en losplaatsen in de directe nabijheid gecreëerd (Tousaintkade en Bilderdijkstaat). De loopafstand bedraagt ten hoogste 30 meter.

4.7 De Volautomatische Autoberging (VAB)

- Wat gaat het ontgraven van de gracht kosten en wat gaat het bouwen van de garage kosten?

Voor beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de plantoelichting.

- Het alternatiefplan voor een VAB op deze locatie in verband met een tekort aan parkeerplaatsen is, volgens mij, niet de juiste oplossing, en ook niet de beste oplossing. Waarom:
 - De kosten van een VAB zijn per gecreëerde parkeerplek ZEER hoog. - Een VAB is niet de juiste soort parkeergelegenheid voor deze omgeving gezien, onder andere het groot aantal automobilisten dat gelijk in of uit willen rijden in de spits.
 - Na het herinrichten van een aantal wegen in de stad (Elandstraat enz.) in verband met de VCP zou de bouw van de VAB en de nieuwe bruggen maandenlang voor een enorme verkeerschaos in de binnenstad zorgen.

Mag ik iets anders voorstellen.

1. Verbreden van de Tousaintkade. Als men deze weg met ongeveer drie meter zou verbreden middels een nieuwe kademuur zou het mogelijk zijn om aan beide zijde van deze straat te parkeren.
2. Twee gewone parkeergarage onder de gracht tussen de rest van het Veenkade en Noordwal: de ene tussen de Bilderdijkstraat en de Hemsterhuisstraat (de draaibrug) de andere tussen de Heemsterhuisstraat en de Koningin Emmaplein EN de bouw van deze parkeergarages combineren met het herstellen van de kademuren.



Omdat de gemeente 'werk met werk maakt' en de VAB meelift met het terugbrengen van de gracht) zijn de meerkosten lager dan een 'stand alone' autoberging (zie de plantoelichting). Dit omdat de ruwbouw van de garage grotendeels samenvalt met de bouwkuip van het nieuwe grachtgedeelte. Het zou per plaats juist duurder zijn om op deze locatie een gewone parkeergarage te realiseren. Daarvoor is namelijk veel meer manoeuvreerruimte nodig voor het handmatig parkeren van de auto's (er kunnen dus veel minder auto's in). Bovendien zijn hellingbanen en liften / trappen / toegangsgebouwtjes voor personen nodig.

De gevolgen van het bouwproject voor de verkeerscirculatie zullen zeker gedurende een tijd merkbaar zijn, maar er wordt geen verkeerschaos verwacht. Zeker omdat er veel minder doorgaand verkeer de binnenstad in- en uitrijdt na invoering van het Verkeerscirculatieplan. De bouwfasering wordt in de komende tijd verder uitgewerkt.

Indien de genoemde suggesties zouden worden gerealiseerd, zouden deze consequenties ook optreden (mogelijk erger, bij twee garages). Bovendien zouden de gevolgen van de genoemde suggesties veel groter zijn. Het betreft dan het opbreken van goede kademuren of kademuren die bijvoorbeeld pas over 10-15 jaar aan de beurt zijn, het rooien van vele gezonde bomen, en een veel grotere bouwplaats die overlast geeft voor grotere groepen omwonenden en andere belanghebbenden.

Vastgesteld is dat het compenseren van deze parkeerplaatsen op straat niet mogelijk is, maar gezien de druk op de stedelijke ruimte en de wensen/eisen aan stadskwaliteit ook niet wenselijk. Tegen dezelfde achtergrond zal het versmallen van het water langs de Toussaintkade met drie meter zeker ook op weerstand stuiten. Versmalling van de gracht is vanuit openbare ruimt perspectief en water-management (Hoogheemraadschap) dus niet aan de orde.

- Hoeveel wordt de huur van een ondergrondse parkeerplaats? Voor hoe lang geldt deze huur? 1, 5 of 10 jaar?

Dat is nog niet bekend, op dit moment wordt dit onderzocht. Zodra hierover meer bekend is zal hierover worden gecommuniceerd door de gemeente. Voor de VAB op de Apeldoornselaan geldt een looptijd van een abonnement van minimaal 12 maanden. Daarna kan per kalendermaand opgezegd worden.

- Prima plan. Parkeergarages is echt noodzakelijk, mooi systeem. Ik hoop dat het plan snel gerealiseerd wordt. Waar kan ik me aanmelden voor een parkeerplaats in de geplande autoberging?

Te zijner tijd zal dit worden aangekondigd. Algemene informatie over parkeren is te vinden op www.denhaag.nl/parkeren.

- Positief terugbrengen gracht; benieuwd naar het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de VAB voor bewoners van het Hofkwartier; verzoek tot meer informatie over werking VAB; kosten abonnement irt huidige parkeervergunning graag zorgen voor een toekomstvast tarief.

Er komen 160 parkeerplaatsen. De werking van de VAB en de exploitatie (incl tarieven) wordt beschreven in de plantoelichting en is te zien in het filmpje via de website van de gemeente <http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Deelproject-NoordwalVeenkade.htm>

4.8 Uitvoering en werkzaamheden

- Wordt het grondwaterpeil verlaagd?

Gedurende korte tijd wordt het grondwaterpeil beperkt verlaagd voor het slopen van de huidige betonnen watergang. De ontgraving vindt 'in den natte' plaats. Zie verder de plantoelichting.



- Verzoek om in overleg treden over de te voeren werkzaamheden en wat deze zullen betekenen voor onze bedrijfsvoering. Voornemens ons bedrijf te renoveren en herpositioneren hetgeen een hoge investering met zich meebrengt en kunnen ons het niet permitteren drie jaar in een bouwput te zitten. Graag kijken naar manieren om overlast tot een minimum te beperken.

De gemeente zal de buurt uitgebreid informeren over de bouwmethode en de gevolgen voor de omgeving. De bouwwerkzaamheden van de totale garage inclusief het terugbrengen van de gracht en de parkeergarage zullen zich wel over drie jaar uitstrekken maar de overlast zal tot een minimum beperkt blijven.

- Hoe voorkomt de gemeente verzakkingen tijdens de bouw?
Zie hiervoor de plantoelichting, hoofdstuk 3.

4.9 Openbare ruimte

- Onveilige situatie: Stoep voor Hotel het Centrum (Veenkade) wordt smaller met een fietspad en auto's die in de automatische berging gestald dienen te worden. De terrassen worden naar terrasboot verplaatst. Bediening moet uitkijken en oversteken.

Het terras kan inderdaad niet zo groot worden als in de situatie zonder autoberging.

Bedienend personeel moet uitkijken voor fietsers, maar dat was in het plan zonder VAB ook al het geval.

- Door de Gracht ontstaat een leuk uitzicht op de huizen van de Veenkade, maar dat beeld wordt ernstig verstoord door een inrijhuisje voor de garage. Lelijk gezicht. Kan dit niet elders op het andere gedeelte van de Veenkade?

Bij het ontwerp van de inrijhuisjes is veel aandacht besteed aan een onopvallend, transparant uiterlijk. De gemeente is van mening met dit ontwerp aan het bezwaar tegemoet wordt gekomen. Het betreft bovendien maar een beperkt stukje gracht. De locatie van de lifthuisjes is afgestemd op de noodzakelijke opstelgelegenheid, ritme van de bomen en de bedrijfsvoering van de VAB (zie ook de plantoelichting).

- Graag andere oplossing voor de breedte van het trottoir, nu is er een terras met omzet, straks verdwijnt dit. Het parkeerhuisje lijkt mij onhandig gesitueerd; of er moeten alternatieve voorzieningen worden aangebracht.

Er is uitgebreid geanalyseerd of de innamehuisjes ook op een andere manier / plaats gesitueerd konden worden, vanwege het zicht en de continuïteit van de gracht. Ook is de optie van twee innamehuisjes op de korte Noordwal bekeken. Dit was niet mogelijk (opstelruimte en verkeersveiligheid). Plaatsing op de hoek nabij de Paleistuiningang zou teveel gevolgen hebben voor het stadsgezicht waardoor er een innamehuisje op de Veenkade als enige optie overbleef. Zie vorige beantwoordingen.

- Verheugd over het plan en het is een positieve ontwikkeling voor de stad Den Haag. Alleen de plaatsing van de lift naar de volautomatische autoberging is een probleem. De huidige positie staat de plaatsing van een eventueel terras behoorlijk in de weg en willen graag meedenken over alternatieven.

Zie vorige beantwoording.

- Indien de woningen/percelen van de Toussaintkade geschilderd dienen te worden, dient er gesteigerd te worden. De poten van een steiger komen op de rijbaan te staan. Dit is in de huidige situatie ook al het geval, en levert normaliter geen problemen op.



- Terras niet groter dan thans: thans 7 tegels à 30 cm = 2.10 meter. Stoep ingetekend van 1.50 meter, dus 0,60 van strook van fietsers (2 richtingen) voetgangers (durven door terrassen niet op stoep) en hulpdiensten. Deze strook is ingetekend voor 3.75 meter. Blijf $3.75 - 0,60 = 3.15$ meter. De brandweerauto, met behoorlijk snelheid, kan niet rakelings langs terrassen en liftgebouw scheuren. Aan beide zijden moet 70 cm. vrij zijn. = $2 \times 0,70 = 1,40$ meter. Blijf $3.15 - 1.40 = 1.75$ meter. Vraag: hoe breed is een brandweerauto. In de 70 cm ter weerszijden strook met fietsers en voetgangers een heenkomen zien te vinden!

Let ook op: Bomen in stroken liftgebouw. Uit- en inrijdende auto's moeten "uitzwenken", zoals op de tekening is te zien, gaat ook van de baan van de hulpdiensten af. En wat gebeurt er wanneer er verscheidene auto's voor de lift staan te wachten, deels op de strook van de hulpdiensten?

Conclusie: een theoretische tekening is aardig, maar past de praktijk zich hierbij aan?

De maatvoering is afgestemd op de breedtemaat die resteert na doortrekken van de gracht (continue gegeven). Het verkeersluwe gebied krijgt de status van voetgangers-gebied, waarop fietsen in 2 richtingen mogelijk is. Fietsers zijn dus te gast. Verder is het gebied toegankelijk voor de Brandweer en de andere hulpdiensten in geval van calamiteiten. De strook langs de gevel is overrijdbaar en tegelijk te smal voor de functie van terrassen. Voor die terrasfunctie is gedacht aan een terrasboot, waarvoor ook aan de kade nog enige terrasplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Behoudens de hulpdiensten wordt er in principe door het overige verkeer langzaam gereden waar de bediening wel rekening mee moet houden, maar wat niet per definitie als gevaarlijk moet worden beschouwd.

Er zijn twee lifthuisjes nodig voor de VAB. Vanwege de noodzakelijke verwerkingscapaciteit (aan- en afrijden en vertikaal transport) zijn deze aan weerszijden geplaatst.

De locatie van de lifthuisjes is afgestemd op de noodzakelijke opstelgelegenheid, ritme van de bomen en de bedrijfsvoering van de VAB. Het lifthuisje aan de Noordwal zal naar verwachting intensiever gebruikt worden als dat van de Veenkade. In- en uitvoegende gebruikers van de VAB moeten te allen tijde de hulpdiensten voorrang verlenen. Er is gerekend met een beperkt aantal opstelplaatsen, ook al omdat de garage steeds op wissellende tijden zal worden bezocht.

- Bezwaar tegen herinrichting Noordwal/Veenkade

Het Verkeerscirculatieplan gaat gepaard met een herinrichting van de openbare ruimte. Deze inspraakprocedure gaat in het op het ontwerp voor de herinrichting.

- Inspreker communiceert in het Engels en is blij met de aanpak van deze buurt maar vraagt zich af of er echt zoveel geld geïnvesteerd moet worden voor het terugbrengen van een gracht waarom niet een paar bomen planten en opnieuw bestraten.

Het terugbrengen van de gracht is een reeds lang bestaande wens bij diverse groepen in de Haagse bevolking. Het als amendement in een Raadsvoorstel inbrengen van een dergelijke dure ingreep getuigt daarvan. Een ruime meerderheid in de raad heeft uiteindelijk deze keuze gemaakt. Met deze keuze is afgezien van een beperkte herinrichting.

The re-establishment of the canal has been a long-standing wish of with various groups in the The Hague population. The amendment in the Council Proposal to carry out such an expensive intervention like this is a clear illustration of this. A broad majority of the council eventually made this decision. With this choice it has been decided not to carry out a limited renewal.

- De bewonersorganisatie zet vraagtekens bij de nut en noodzaak van een dergelijke investering voor het weghalen van parkeerplaatsen, en het creëren van problemen alleen voor een grachtje. Waarom moet er een nieuwe brug Torenstraat komen? En wat gebeurt er met de kademuren. De gracht wordt even breed als het lange deel daardoor wordt het deel tussen gracht en gevel hotel, café, etc., smal, wordt dit niet te smal ook gezien nood en hulpdiensten?



Het gaat hier om een investering in de stedelijke openbare ruimte waarbij esthetiek een belangrijke rol speelt: de gemeenteraad heeft deze beslissing genomen omdat men het mooi en zinnig vindt dat de gracht terugkeert in het stadsbeeld. Bij zulke investeringen kan gediscussieerd worden over nut en noodzaak. De gemeente bestrijdt echter dat hiermee meer problemen worden gecreëerd. Aan het parkeerprobleem wordt tegemoetgekomen met de VAB.

Er is een nieuwe brug nodig omdat de huidige brug een gedeelte vormt van de overkluizing. Als deze zou worden 'afgezaagd' zou het resterende gedeelte instabiel worden. Daarom moet de constructie worden vervangen.

Er worden geheel nieuwe kademuren opgetrokken. Er zitten nog niet-gesloopte gedeeltes van de oude muren onder de grond maar deze zijn niet meer bruikbaar.

De breedte tussen de gracht en gevel is voldoende voor gebruik door fietsers en de nood- en hulpdiensten.

- Totaal onnodig om overkluizing te slopen ten koste van het parkeren. Weggegooid gemeenschapsgeld. Nog erger is de aanleg van de VAB. Kosten ruim 200.000 euro per parkeerplaats (21 milj investering). Dit is een machtswellustig speeltje van de gemeente. Voorstel om op het lange deel de Veenkade te verbreden zodoende blijven bomen behouden en winst van zeker 150 parkeerplaatsen op straat.

Zie vorige beantwoording(-en).

Het toevoegen van de parkeergarage betreft maar een deel van de kosten, dus de berekening is niet correct.

Vastgesteld is dat het compenseren van deze parkeerplaatsen op straat niet mogelijk is, maar gezien de druk op de stedelijke ruimte en de wensen/eisen aan stadskwaliteit ook niet wenselijk. Tegen dezelfde achtergrond zal het versmallen van het water langs de Veenkade zeker ook op weerstand stuiten. Versmalling van de gracht is vanuit openbare ruimt perspectief en water-management (Hoogheemraadschap) dus niet aan de orde.

- Waarom moet het kleine deel Noordwal/Veenkade open gebroken worden voor een gracht. Beter is om het parkeren te handhaven. Geld kan daarmee beter besteed worden bijv. aan de fietspaden op de Loosduinseweg en de Hengelolaan.

Zie vorige beantwoording(-en).

- Inspreker is het niet eens met het geldverkwisten voor het terugbrengen van de gracht. Ook is inspreker het niet eens met een eventuele VAB onder de gracht.

Zie vorige beantwoording(-en)

Een VAB zorgt dat het parkeerprobleem niet erger wordt dan vóór het terugbrengen van de gracht. Om deze reden wordt het als een zinnige uitbreiding van het plan gezien.

- Schandalige geldverkwistende plannen. Laat parkeerplaatsen en bomen intact.

Zie vorige beantwoording(-en).

Er komen meer bomen terug dan dat er verdwijnen.

- Dit is autootje pesten, terug in de tijd waarom? Wie gaat dat allemaal betalen? Zonde van het geld. Spaar liever de 22 bomen aan de lange Veenkade voor een fractie van dit bedrag.

Zie vorige beantwoording(-en).

De bomen op de Veenkade die verdwijnen hebben met deze herinrichting niets te maken. De kap van de bomen langs het lange deel van de Veenkade is helaas noodzakelijk vanwege de benodigde vervanging van de kademuren. Dit valt buiten de maatregelen van het verkeerscirculatieplan.



- Deze plannen niet uitvoeren, en geld besteden aan verzorgingstehuizen. Geef die mensen een heerlijke oude dag waar ze recht op hebben. En laat 22 bomen op Veenkade staan.

Zie vorige beantwoording(-en). Door een ruime meerderheid in de Gemeenteraad is besloten tot deze investering. De bomen op de Veenkade bevinden zich op enige afstand van deze planlocatie.

- Inspreker wijst op bijzonder industrieel monument draaibrug Hemsterhuisstraat. Kan deze brug weer in oude glorie worden gerestaureerd?

De brug valt buiten het plangebied. De brug is vastgezet omdat hij niet meer geopend hoeft te worden door de afname van het scheepvaartverkeer.

- Nadrukkelijke aandacht materiaal-gebruik in deze historische omgeving. Hiermee is rekening gehouden, zie de plantoelichting hoofdstuk 3.

- Plan moet afgekeurd worden omdat: breedte Veenkade te smal, terrassen op de stoep in relatie met fietsers en voetgangers (hoe gaat dat opgelost worden); Waarom parkeergarage op deze plek en niet onder het nieuw te bouwen buurtcentrum 't Anker. Waarom niet eerst proberen parkeergarage Zeestraat vlot te trekken voordat de gemeente alweer een grote uitgave doet. Openbare parkeerplaatsen worden opgeheven tbv VAB

Zie voorgaande vragen.

De beoogde nieuwbouwlocatie van 't Anker ligt en ook de parkeergarage op de Zeestraat liggen op meer dan 500 meter afstand van deze planlocatie. Hierdoor zouden deze locaties geen soelaas bieden.

Het is niet zo dat openbare parkeerplaatsen worden opgeheven voor de VAB. Ze vervallen omdat de gracht terugkeert. De gemeente heeft om deze reden de VAB in de plannen verwerkt.

- Inspraakreactie gaat over ontwerp: inspreker maakt zich zorgen over Veenkade tussen Bilderdijkstraat en Toussaintkade: dit deel is met inpassing van alle functies (terras, fiets, wandel) erg smal, ook voor de bediening die naar de waterkant moet lopen niet logisch. Inspreker pleit voor een hekwerk langs de gracht voor de veiligheid.

De Veenkade tussen Prinsessewal en Torenstraat is ongeveer 9.15 m breed. Het is voetgangersgebied waarop fietsen is toegestaan. De enige automobilisten die worden toegelaten zijn gebruikers van de VAB (Volautomatische Autoberging). Ook is dit grachtenprofiel toegankelijk voor de hulpdiensten via een automatische pollerinstallatie, maar dit alleen in noodsituaties. Om deze reden is de breedte hier voldoende.

In Den Haag worden de kademuren niet uitgerust met hekwerken (zoals ook in andere steden met een grachtenring gebruikelijk is). In de Haagse traditie wordt uitgegaan van de oplettende waakzaamheid van de burger. Een rail verlaagt de veiligheid eerder, omdat het een struikелеlement is. Alleen kopse gedeelten van de gracht en bruggen worden uitgerust met gemetselde borstweringen of balustrades. Voorbeelden van terrassen aan het water zonder hekwerken zijn te vinden aan de dunne Bierkade en de Bierkade.

4.10 Algemene vragen en opmerkingen planvorming

- Het achteraf in de inspraak brengen van een eventuele parkeergarage onder de gracht wordt niet als positief ervaren.

In 2008 moest onder tijdsdruk gestart worden met de ontwerpwerkzaamheden voor het plan zonder garage. De plannen voor de garage bevonden zich toen in een heel ander stadium (haalbaarheidsstudie) dan het voorontwerp voor de openbare ruimte. Als er toen zou zijn



gewacht op de garage had dat ernstige vertraging opgeleverd. Dit was op dat moment onaanvaardbaar. In de tussentijd is ervoor gekozen om toch de garage toe te voegen aan de plannen. Omdat dit gevolgen heeft voor het ontwerp voor de openbare ruimte is een nieuwe inspraakprocedure doorlopen. Deze nota is het sluitstuk met daarin alle vragen en antwoorden.

Deze gang van zaken kan verwarring hebben veroorzaakt. Dat is natuurlijk niet de bedoeling van de gemeente, maar dit is dus het gevolg van het 'snel schakelen'.

- Hoe zijn de verkeerscirculatieplan-maatregelen uiteindelijk tot stand gekomen? Ik begrijp niet dat dit plan er democratisch, en met instemming van de ondernemers doorheen is gekomen. Hoe is het politiek gegaan, welke ondernemers zijn gekend en hoe is de (verlengde) inspraak aangaande de maatregelen verlopen? Hoe zijn de ondernemers aangehaakt gebleven na het besluit?

Begin 2007 is het eerste verkeerscirculatieplan besproken in de Raadscommissie Verkeer. Tijdens deze vergadering waren veel tegenstanders die inspreektijd hadden gereserveerd. De commissie heeft geen besluit genomen en het plan teruggedragen bij het college. Het college heeft toentertijd besloten de inspraak te verlengen en met de sprekers (sleutelfiguren) rond de tafel te gaan zitten om van de verschillende belanghebbende (groepen) te horen wat zij zien als de beste oplossing. Dit heeft geresulteerd in de verlengde inspraak die in maart 2007 is gestart en in juni 2007 is geëindigd met het raadsbesluit Verkeerscirculatieplan Centrumgebied. De verlengde inspraak bestond uit 4 grote bijeenkomsten met ongeveer 65 sleutelfiguren. Dit heeft na vele discussies geleid tot drie varianten waaruit het huidige verkeerscirculatieplan is voortgekomen. De groep sleutelfiguren bestond uit betrokken burgers, verschillende vertegenwoordigers van diverse belangengroepen zoals ondernemers, kamer van koophandel, BOF etc. Na de vier grote bijeenkomsten heeft het college van burgemeester en wethouders in mei een besluit genomen over het huidige verkeerscirculatieplan. Daarna zijn drie grote bijeenkomsten geweest waar de leden van de stuurgroep (wethouders Smit, Kool en Van Alphen) het plan in drie verschillende stadsdelen op hetzelfde tijdstip hebben toegelicht. Tijdens die bijeenkomsten zijn vele vragen gesteld waar de wethouders op geantwoord hebben. Na deze bijeenkomsten is het verkeerscirculatieplan zonder wijzigingen voorgelegd aan de commissie Verkeer die het plan met een positief advies door hebben gezonden aan de gemeenteraad. De raad heeft uiteindelijk in de nacht van 14 op 15 juni 2007 definitief ingestemd met het instellen van het verkeerscirculatieplan. Vervolgens is er een klankbordgroep ingesteld die tot en met november 2009 de gemeente heeft geadviseerd over de invoering van de verschillende onderdelen uit het verkeerscirculatieplan. De klankbordgroep bestond uit 16 betrokken personen die allen een grotere achterban vertegenwoordigen. De klankbordgroep blijft ook na de invoering van het verkeerscirculatieplan bestaan om de gemeente te adviseren op het gebied van monitoring en evaluatie.

- Is het wel zo een goed plan? Bij het condoleren van Prinses Juliana, Prins Bernard en Prins Claus heeft de overkluizing zijn nut bewezen. Deze was toen afgezet voor portocabins enz?

De overkluizing is inderdaad tot nu toe bruikbaar geweest voor Koninklijke bijzettingen en andere officiële gelegenheden. Omdat dit incidenteel gebruik betreft is de gemeente van mening dat dit de terugkeer van de gracht niet in de weg staat. Er is overigens goed overleg met relevante partijen (politie, Koninklijk Huis) over een alternatieve oplossing voor de bouwperiode en de periode daarna.

- Mooi plan / initiatief. Bewoners zijn vóór een parkeergarage en het ziet er mooi uit.
- Goedkoper alternatief: Maak van Piet Heinplein weer parkeerplaats zoals vroeger. Het Piet Heinplein is een prominente openbare ruimte ('balkon' van de Zeeheldenbuurt). Er zouden bovendien slechts weinig parkeerplaatsen resulteren die het plein zouden ontsieren (ook al verschillen de meningen over het lichtobject (triangel) op het huidige plein).



4.11 Overige vragen, opmerkingen en reacties

- Uitnodiging voor deze avond pas op 13 oktober 2009 ontvangen (Anna Paulownastraat 14b).

De brieven zijn aan een bezorgservice aangeboden op 24 september. Het is de gemeente onduidelijk dat de brief pas op 13 oktober aan is gekomen. Er zijn geen andere klachten over de bezorging van de brieven binnengekomen.

- Gezellige ontspannen ontmoetingsplek in het Centrumhotel. Ruim voldoende mensen van de gemeente aanwezig die goede duidelijke informatie verstrekken.
- Omdat op een informatieavond (inloopbijeenkomst) geen reacties van bewoners gehoord worden verzoekt de bewonersorganisatie toch te kiezen voor plenaire sessies. Inspreker vindt het mondjesmaat toedienen van deelplannen zonder het hele vcp toe te lichten niet bijdragen aan het integraal uitvoeren van het vcp.

Er is voor inloopbijeenkomsten gekozen omdat dat een methodiek is waarbij alle belangstellenden persoonlijk te woord worden gestaan.

Voor wat betreft het algehele verkeerscirculatieplan: In de periode tussen het besluit (juni 2007) en de invoering (november 2009) is het wat rustiger geweest op het front van het totaalplan omdat de nadruk lag op de individuele plannen. Die worden per deelplan in de inspraak gebracht omdat dat logische, samenhangende onderdelen zijn. Het zou geen hout snijden om die allemaal tegelijk met belanghebbenden te bespreken, ook al hangen ze qua verkeerscirculatie natuurlijk wel samen. Om deze reden werden / worden in deze individuele inspraakrondes vragen en opmerkingen over de circulatie wel behandeld (ook al staan de ontwerpen centraal). In oktober 2009 is de voorlichtingscampagne van het algehele Verkeerscirculatieplan van start gegaan. De gemeente gaat ervan uit dat daarmee de informatiebehoefte afdoende wordt ingevuld.

- Inspreker is blij met de plannen voor het verwijderen van de overkluizing. Hij vindt het een geweldige stap voor de toekomst.
- Inspreker vraagt zich af of er extra bomen in de Bilderdijkstraat komen. Verder is hij tevreden over de plannen.

De Bilderdijkstraat ligt voor het grootste gedeelte buiten de plangrenzen. Op het drukke gedeelte (waar de tram rijdt) is helaas geen plaats voor bomen.

- Uitstekend plan.
- Geweldig plan, inspreker is erg blij met het terugbrengen van de gracht. Om de buurt nog mooier te maken zou de gemeente ook kunnen overwegen om het gebouw Noordwal 4-10 te slopen.

Het oude Vestia-gebouw stamt uit de jaren '80 en is nog aan het eind van zijn levensduur.

- Waardering voor plannen. Het verlies van parkeerplaatsen wordt ruimschoots gecompenseerd door de upgrade van de omgeving ter plaatse. Verzoek om gelijk iets te doen aan het huisvuil en een ondergrondse vuilopslagcontainer te plaatsen.

Deze suggestie wordt meegenomen voor de detailplannen (definitief ontwerp) en zal worden doorgegeven aan de desbetreffende medewerkers (beheerders).

- Prachtig plan maar wel parkeergarage voor bewoners en bedrijven. Aan dit verzoek wordt voldaan.



- Fantastisch plan, ook de verkeerscirculatie is goed. Wel graag een alternatief voor de op te heffen parkeerplaatsen.

Aan dit verzoek wordt voldaan.

- Positief over terugbrengen gracht. Informatiepakketjes goed. Inloopavond goede ontvangst en service. Aandachtspunt sluiproute Pieterstraat.

Voor de Prinsestraat/Pieterstraat is gekozen om vooralsnog geen extra maatregelen te nemen. De Prinsestraat is een smalle verbinding waarbij de verwachting is dat het een onaantrekkelijke sluiproute vormt. De verkeerssituatie zal scherp in de gaten worden gehouden, zo nodig wordt er ingegrepen.

- Content met het plan

- Inspreker wil minder koopzondagen zodat de rust terug keert in het centrumgebied.

Dit is onderdeel van het detailhandelbeleid en de ontwikkelingen op rijksniveau.

- Inspreker stoort zich aan zinnen als: 'er komt een brug' in plaats van 'wij zijn voornemens...'

Er is voor dit soort formuleringen gekozen omwille van de leesbaarheid. Zo wordt formeel taalgebruik vermeden en zijn de teksten toegankelijker. Er worden alleen plannen in de inspraak gebracht die door het college zijn vrijgegeven voor inspraak; daarmee heeft de uitvoering een hoog waarschijnlijkheidsgehalte.



5 Aanpassingen aan het voorontwerp na inspraak

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp van de openbare ruimte:

- het vergroten van de OFOS / fietsopstelstrook op de Torenstraat nabij de Noordwal;
- het doortrekken van de fietsstrook (rood asfalt) van de Torenstraat rechtsaf de Noordwal op;
- het uitvoeren van de fietsvoorziening op de Noordwal als verhoogd aanliggend fietspad van 1,50 breedte.

De plantoelichting gaat uitgebreider op deze wijzigingen in.