

Nota van Beantwoording

Voorontwerp Prinsestraat - Prinsessewal (deelproject van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord)



Dienst Stedelijke Ontwikkeling
December 2024

Inhoud

Hoofdstuk 1: Toelichting over het proces	3
Hoofdstuk 2: Leeswijzer	3
Hoofdstuk 3: Zienswijzen en beantwoording	4
3.1 Veel gestelde vragen en opmerkingen	4
3.2 Zienswijzen 1-10	4
3.3 Zienswijzen 11-20	12
3.4 Zienswijzen 21-30	25
3.5 Zienswijzen 31-40	32
3.6 Zienswijzen 41-50	40
3.7 Zienswijzen 51-60	43
3.8 Zienswijzen 61-70	47
3.9 Zienswijzen 71-80	55

Hoofdstuk 1: Toelichting over het proces

Als onderdeel van het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is een plan gemaakt voor maatregelen voor de Prinsestraat en omgeving, de Prinsessewal en de Hogewal (tussen hoofdingang Koninklijke Stallen en Piet Heinplein). Bij de voorbereiding van het plan is intensief afgestemd met de stad. Zie daarvoor hoofdstuk 3. Communicatie in het vaststellingsbesluit.

Op 18 juni 2024 heeft het college van B&W het besluit genomen om het voorontwerp autoluwe Prinsestraat e.o. en eenrichtingsverkeer Prinsessewal vrij te geven voor de formele inspraakprocedure. Tijdens de inspraakperiode over het voorontwerp, die liep van 19 juni tot en met 13 september 2024, konden bewoners en ondernemers hun mening geven.

Op maandag 8 juli 2024 was er een informatieavond over het voorontwerp. Deze VO-bijeenkomst is door ongeveer 85 bewoners en ondernemers bezocht. Daarnaast konden mensen online reageren op het plan. In totaal zijn er 82 zienswijzen binnengekomen. Alle indieners van zienswijzen die hun mailadres hebben aangegeven, hebben een ontvangstbevestiging gehad op 19 september 2024.

De gemeente is blij met het grote aantal zienswijzen; dit geeft aan dat de buurt betrokken is bij het plan voor de Prinsestraat-Prinsessewal. Ook is het goed om te zien dat er door meerdere mensen en organisaties (constructief) is meegedacht. In deze nota worden al deze reacties beantwoord.

Tot slot zijn de volgende twee zienswijzen aangemerkt als reacties van “niet belanghebbenden”, omdat indieners te ver van de planlocatie wonen (respectievelijk Oostbroek en Moerwijk):

- It is wonderful to see such initiatives and for this proces to be so clear and transparant for residents. Reducing cars from streets is the future of cities and it is <onleesbaar> to increase the quality of life for residents while also elevating the city's own reputation.
- De parkeerdruk in het centrum is hoog, parkeerplekken weghalen is de doodsteek voor ondernemers. De gemeente Den Haag jaagt consumenten de stad uit. Dit kan en mag niet!

Hoofdstuk 2: Leeswijzer

Hoofdstuk 3 bevat alle 80 zienswijzen van belanghebbenden met daarbij cursief gedrukt steeds het antwoord van de gemeente. De reacties zijn geanonimiseerd in het kader van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG), met uitzondering van zienswijzen van belangenorganisaties. De zienswijzen zijn letterlijk overgenomen, inclusief taal- en spelfouten. Engelse zienswijzen zijn in het Nederlands beantwoord.

Hoofdstuk 3: Zienswijzen en beantwoording

3.1 Veel gestelde vragen en opmerkingen

Veel van de zienswijzen gaan over de parkeerdruk, de verwachte toename van autoverkeer op de route Elandstraat-Vondelstraat (en daarmee een toename van geluid) en het ontheffingenbeleid om de Prinsestraat te mogen inrijden (autobereikbaarheid voor diverse groepen).

3.2 Zienswijzen 1-10

Zienswijze 1

Beste heer, mevrouw,

Zojuist heb ik de uitnodiging ontvangen voor de inspraakbijeenkomst. Hierin staan de mooie plannen uitgewerkt. Ik ben tevreden over de plannen en ik ben blij dat de Prinsestraat autoluw wordt. Na het zien van het filmpje zie ik wel twee zorgen:

1. Wat wordt de toenemende drukte in de Elandstraat? En welke maatregelen worden daarvoor genomen? Wordt de maximale snelheid 30 km per uur en komen er drempels? Ook zal de parkeerbehoefte toenemen, hoe wordt daarop ingespeeld?
2. Aangezien twee coffeeshops in de Prinsestraat niet meer toegankelijk worden voor automobilisten, is de kans groot dat de drukte toeneemt bij de coffeeshop in de Elandstraat. Welke maatregelen worden hiervoor genomen? Denk bijvoorbeeld aan dubbelparkeren (met harde muziek), blowen op straat (geuroverlast) en een toename aan autoverkeer en parkeerbehoefte. De overlast is momenteel al groot, dus ik hoor graag welke maatregelen in het plan staan.

Hartelijke groet,

...

Bedankt voor uw zienswijze. Goed om te lezen dat u tevreden bent over de plannen. Maar we begrijpen dat u ook zorgen heeft en gaan daar we onderstaand op in.

Antwoord vraag 1: Het aantal motorvoertuigen in de Elandstraat (tussen Piet Heinplein en Vondelstraat) neemt naar verwachting toe met ongeveer 2.000 per etmaal (24 uur). In totaal rijden er daarmee iedere 24 uur ongeveer 10.000 motorvoertuigen over de Elandstraat. De inrichting van dit deel van de Elandstraat blijft hetzelfde (voorlopig geen 30 km/uur, maar het overleg met nood- en hulpdiensten hierover loopt). Wij verwachten niet dat het te druk wordt op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat, maar het kruispunt en die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Van 24 oktober tot en met 4 november 2023 hebben twaalf parkeertellingen plaatsgevonden. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren.

Antwoord vraag 2:

Het valt niet te voorspellen of de afsluiting van de Prinsestraat gaat leiden tot meer drukte bij de coffeeshop in de Elandstraat. De situatie in de Elandstraat wordt gemonitord. Hier worden vooralsnog geen maatregelen genomen.

Zienswijze 2

Goede dag,

Ik maak me zorg over de opties voor autoverkeer en parkeren.

Ik woon in Snoekstraat (koophuis) en ik ga elke dag met mijn auto werken in kleine dorpen rond Den Haag of Rotterdam. Tegenwoordig is al moeilijk om te parkeren en met alle de “renovaties” op dit area moet ik veel rondjes maken om in en uit te gaan.

Ik vraag me af wat gaat met me geburen? Waar ga ik parkeren, ga ik nog genoeg pleken, ga ik nu 20/30 minuten meer rijden per dag?

Ik denk dat veel mensen zullen dit zorg vragen hebben

Fijne dag

Bedankt voor uw zienswijze.

Wij begrijpen uw zorgen over autoverkeer en parkeren.

Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Van 24 oktober tot en met 4 november 2023 hebben twaalf parkeertellingen plaatsgevonden. De gemeten parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is hoog, maar op de gemeten momenten niet te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren.

Zienswijze 3

Beste ,

Mijn vraag als ondernemer in de Torenstraat is hoe mensen met de auto bij mij moeten komen?

Mvg,

Bedankt voor uw zienswijze.

De Torenstraat is bereikbaar via meerdere routes, onder andere via Elandstraat en Vondelstraat of via Prinsegracht en Jan Hendrikstraat.

Zienswijze 4

Goedemiddag,

ik vind de nieuwe plannen voor de Prinsessewal (eenrichtingsverkeer) en de Prinsestraat (autoluw) geweldig en een grote verbetering voor onze wijk!

<https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/950111>

<https://bereikbarestad.denhaag.nl/werkzaamheden/prinsestraat-prinsessewal/prinsestraat-en-prinsessewal-plan/>

Zou het mogelijk zijn om in combinatie met deze herinrichting ook nog en keer goed naar de voetgangersroutes te kijken en nog 2 zebrapaden toe te voegen aan de Veenkade, over de Bilderdijkstraat en over de Prinsessewal?

Tijdens de vernieuwing van de tramlijnen is het zebrapad over de Bilderdijkstraat verwijderd, hoewel deze hier vroeger veel gebruikt werd.

In de wijk rond de Veenkade wonen veel families en zijn er ook meerdere kinderopvang en een school.

Daarom lijkt het me verstandig hier weer een zebrapad te maken om de weg veilig over te kunnen steken

richting paleistuin en centrum.

In deze positie lijkt het zebrapad ook goed uit met de looproute via het stukje Veenkade voetgangersgebied.

Om deze looproute door te trekken lijkt het me ook handig nog een zebrapad direct voor de ingang van het paleistuin toe te voegen.

Het huidige zebrapad hier zit net om de hoek over de Noordwal.

Hierna moet dan vooralsnog de Prinsestraat worden overgestoken, wat nu nog een onveilig kruispunt is, waar vaak gevaarlijke situaties ontstaan.

Zie onderstaande plaatjes met

links oude situatie met 1 extra zebrapad ingetekend voor paleistuin

en rechts de gerealiseerde plannen vernieuwing tramlijnen

(<https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/668934>) met 2 extra zebrapaden ingetekend, 1 over de Bilderdijkstraat en 1 voor paleistuin.

Ik zou het fijn vinden als jullie gehoor kunnen geven aan deze voorstellen.

Bij vragen of om mee te denken over verdere oplossingen ben ik bereiken onder 06.....

Met vriendelijke groeten,

Vervolgmail

zou het misschien mogelijk zijn i.c.m. het aanleg van groen / bloemen aan de Prinsessewal hier ook aan de rechter of linkerkant van de weg een stukje uitlaatstrook voor honden aan te leggen en dan in de Paleistuin honden compleet te verbieden?

Ook al is er wel een opruimplicht, worden er te veel honden uitgelaten op de grasvelden van het park en zou het mijn voorkeur hebben de grasvelden schoon te houden voor picknicken / sporten / spelende kinderen.

Bij vragen of om mee te denken over verdere oplossingen ben ik bereiken onder 06.....

Bedankt voor uw zienswijze. Goed om te lezen dat u positief bent over de maatregelen voor de Prinsestraat en Prinsessewal. Ook bedankt voor het meedenken.

Het zebrapad op de Torenstraat is ligt op een logische plek aan de centrumzijde, richting de stad. Zo hoeft u slechts 1 keer over te steken, dan wanneer deze bij de Veenkade had gelegen op de Bilderdijkstraat. De zebra over de Bilderdijkstraat is komen te vervallen, omdat twee zebra's in de nabijheid van de nieuwe halte op de Torenstraat niet nodig is. Bovendien komt dit de doorstroming van de tram niet ten goede. Om deze reden heeft de gemeente besloten één zebra te laten vervallen.

In de toekomstige situatie is er geen zebra over de Prinsessewal nodig, omdat er beperkt autoverkeer over de Prinsessewal zal rijden. Dit maakt het makkelijker om over te steken. Ook steken voetgangers dan nog slechts één rijstrook en een breed fietspad over.

Langs het fietspad Prinsessewal is niet voldoende ruimte om een veilige uitlaatstrook aan te leggen. Honden uitlaten in de Paleistuin blijft toegestaan. Het blijft een ontmoetingsplek en we willen niet verbieden om daar honden uit te laten. Het opruimen van de ontlasting van honden is de verantwoordelijkheid van de hondenbezitter.

Zienswijze 5

Beste gemeente,

Ik ben zeer positief over het autoluw maken vd Prinsestraat. Doe dat vooral op meer plekken! (bv Noordeinde, Zeestraat). Meer groen, minder autos. (Zeg ik als automobilist zijnde, een beetje omrijden/verder lopen offer ik graag op).

Groeten

..

Bedankt voor uw zienswijze. U geeft aan meer straten autoluw te willen.

De Zeestraat wordt momenteel heringericht. U kunt hier meer over lezen op de volgende website: <https://bereikbarestad.denhaag.nl/werkzaamheden/zeestraat-verbeteringen-voor-fietsers/> Voor het Noordeinde zijn geen plannen. De straat is in 2018 heringericht. Ook wordt samen met bewoners en ondernemers gekeken of het Westeinde (Assendelftstraat-Jan Hendrikstraat) autoluw gemaakt kan worden.

Zienswijze 6

YESSSSSS!!!!!!!

I've been thinking about these improvements for years, great I wasn't alone!!!

Please please please don't listen to a few NIMBY and drivers. JUST DO IT. Centrum noord desperately needs less cars. It is not great to walk here. I live in kortenaerkade. We are so behind compared to Utrecht and Amsterdam... Maybe finally The Hague can stop being such a car oriented city!

1. Why autoluwe and not entirely car free? Prinsestraat is just too narrow to allow bikers and ANY cars except emergencies vehicles in my opinion. During the last phase of works at Piet Heinplein there was no through traffic from Hogewal to Prinsesswal. There was no substantial effect to traffic in centrum noord. It was fine. Allowing through traffic incentivises it. I get woken up regularly by loud cars and especially motorcycles speeding in Hogewal. It's a serious problem.
2. I see you also plan to finally fix Zeestraat. Thank god for that too. Crossing at the hilton is miserable and cars go extremely fast there. Also amazing you are finally putting the pedestrian intersection back at the crossing of javastraat and scheveningensweg. Excellent. Zeestrat has a 30 speed limit (there are signs) but they are completely ignored. Traffic calming is required here, road signs are not sufficient.
3. Roundabout sophialaan. It's scary and dangerous to cross here. Cars go extremely fast around the curve and do not care about pedestrians needing to cross. There is no pedestrian crossing priority so drivers don't care.
4. Parkstraat. Needs a road diet. Tram is always stuck in traffic. Embarrassing. Tram needs its own right of way AND intersection lights must be priorities to always let the tram through. The more you make car traffic "fluid" the more you incentivise it. Choke it to a halt, through drivers will go around.
5. Speed limits. The entire centrum noord could go 30. That would seriously disincentivise through driving.
6. Are there plans to also address the terrible land use of anna paulownastraat? high speeds, no protection for bikers and way too many car parkings there. While pedestrians can barely walk because of all the bicycles (both parked and running).
7. Noordeinde. Almost daily I see pedestrians struggling to walk on the tiny sidewalk while cars roar at high speed. Trucks park illegally on sidewalks all the time. Noordeinde must also become pedestrian or autoluw... it's embarrassing the hague manages the street of the royal palace like this.
8. you plan to move a lot of traffic to Johan de Wittlaan/Teldersweg. That seems sensible as it's "out of the way". However I invite you to walk in the scheveningse bosje. There is so much noise coming from high speed high volume traffic on johan de wittlaan/teldersweg. It's a traffic sewer that incentivises driving. Through traffic allows people living in west the hague that need to take the highway around den haag centraal. They should be instead be incentivised to 1) take transit 2) drive towards via Lozerlaan and wippolderlaan instead of through the center. The only way to do this is either through modal filters or through congestion pricing.

One thing at a time: at least we could begin with reducing lanes and/or speeds on Johan de Wittlaan/teldersweg? I suggest looking at a road diet to make it like Patijnlaan (using the extra space better than brick pavement though please), and adding plenty of pedestrian crossings (non signaled! So cars have to stop all the time). Slap a 30 speed limit and we have made it now very unpleasant to drive through here. Amsterdam can make their collectors slow, we can do it to. A bus/tram lane there with dedicated right of way could provide a suitable alternate to driving east-west.

9. The geography of the Hague means that there will always be a through traffic in centrum noord. The nazis destroyed part of this area for that. Traffic calming can work to an extent, drivers will always exceed speed limits if road design allows it (unless there's cameras).

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze. U heeft ook ideeën voor andere straten.

1. *De Prinsestraat wordt niet geheel autovrij: bevoorradingsverkeer en auto's mogen met ontheffing op bepaalde tijden de straat wel inrijden. Dus mogen bewoners van het grootste wooncomplex (met grote eigen garage) met ontheffing vanaf de Torenstraat via de (Kleine) Nobelstraat inrijden en via Prinsestraat en Kerkplein uitrijden. De aanpak van verkeersoverlast op de Hogewal valt buiten dit plan, maar het verwijderen van de linksafstrook naar de Prinsessewal kan een snelheidsremmend effect hebben.*
2. *Goed om te lezen dat u ook positief bent over het plan voor de Zeestraat, inclusief oversteek over de Laan van Meerdervoort. Het ontwerp bevat 30-km/uur-drempels, uitritconstructies en plateaus om de snelheid te remmen. De oversteek bij het Hilton-hotel valt buiten dat plan, maar wordt in het kader van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord verbeterd. Op de volgende website kunt u meer lezen over de planning en het ontwerp: <https://bereikbarestad.denhaag.nl/werkzaamheden/zeestraat-verbeteringen-voor-fietsers/>.*
3. *De rotonde van de Sophialaan valt niet binnen dit plan*
4. *De Parkstraat valt niet binnen dit plan.*
5. *De gemeente onderzoekt samen met nood- en hulpdiensten en HTM welke wegen in Den Haag veilig naar 30 km/uur kunnen. Dat project gaat dus over heel Den Haag en niet alleen over Centrum-Noord.*
6. *Bewoners- en ondernemersorganisaties van Centrum-Noord hebben aan de gemeente gevraagd om de Anna Paulownastraat aan te passen, net als voor de Prinsestraat en Prinsessewal. Naar aanleiding hiervan gaat de gemeente onderzoeken of er een fietspad richting Piet Heinplein kan komen ten koste van parkeerplaatsen. Het project is nog niet gestart. Of het mogelijk is, hangt o.a. af van de parkeerdruk.*
7. *Het Noordeinde valt niet binnen dit plan.*
8. *De gemeente zet met de Mobiliteitstransitie in op minder autogebruik en stimuleert lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Tegelijkertijd moet de stad bereikbaar blijven voor autoverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten. Daarom zullen een aantal wegen (waaronder de Johan de Wittlaan) een belangrijke verkeersfunctie en een maximumsnelheid van 50 km/u blijven houden. Hiermee maakt de gemeente het mogelijk om zoveel mogelijk (doorgaand) autoverkeer uit de binnenstad te weren, en een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen.*
9. *Het maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord, waaronder de maatregelen Prinsestraat- Prinsessewal, zorgt voor minder autoverkeer door Centrum-Noord, terwijl op de route buitenom (vooral via de Teldersweg) de doorstroming wordt verbeterd. Die route wordt daardoor voor veel automobilisten sneller dan de route door het centrum. Bij diverse maatregelen wordt de straat heringericht, juist om ervoor te zorgen dat het doorgaand verkeer gebruik gaat maken van de hoofdwegen. Daar waar nodig worden snelheidsremmende maatregelen genomen.*

Zienswijze 7

Goedenmiddag,

Als ik het goed begrijp moet het verkeer dat langs de paleistuin rijdt nu door de elandstraat naar de torenstraat.

Ik woon in de torenstraat en moet dus meer kilometers gaan maken om thuis te komen.

De een krijgt meer verkeer om het ergens anders luw te maken.

Bedankt voor uw zienswijze.

Het klopt dat autoverkeer dat nu op de Prinsessewal rijdt in de toekomst vooral via de Elandstraat - Vondelstraat naar de Torenstraat gaat rijden (400 meter langer). De maatregelen hebben als voornaamste doel om doorgaand autoverkeer in het gebied Centrum-Noord te verminderen. Daarbij wordt ook geprobeerd om verkeer op straten te laten rijden die daarvoor zijn ontworpen: op 50 km/uur-wegen in plaats van winkel- en woonstraten. Enkele 50 km/uur-wegen krijgen daardoor (beperkt) meer autoverkeer.

Wij verwachten dat de Torenstraat minder druk wordt, omdat een deel van het doorgaande autoverkeer voortaan liever via een andere route naar Segbroek en Loosduinen rijdt, bijvoorbeeld via de Teldersweg.

Zienswijze 8

Op zich een leuk idee, een autoluwe (vrije) Prinsestraat en éénrichtingsverkeer op de Prinsessewal.

Echter kan het ook gezien worden als WEDEROM de automobilist pesten.

- Er verdwijnen WEDEROM parkeerplaatsen (als voorbeeld o.a. de Vondelstraat waar er parkeerplekken zijn 'gestolen')

Maar ook -13 plekken in de Zeestraat en staan er 50% minder parkeerplekken voor de Prinsessewal in de plannen. Het argument van de parkeerdruk <90% gaat er bij mij niet in! (en leveren parkeerplekken geen geld op?)

- Om vanaf de Hogewal op de Torenstraat te komen, wordt het nu doorrijden en aansluiten voor het stoplicht Elandstraat/Vondelstraat.

- Meer 'omleidingsverkeer' door de Elandstraat/Vondelstraat. Inclusief langere rijen voor het stoplicht Elandstraat/Vondelstraat

- En vanaf de Hogewal naar de ondergrondse garage ter hoogte Veenkade? Ook weer omrijden..(?) Of blijft deze bereikbaar via de Toussaintkade?

- Dit alles leidt tot onnodige luchtvervuiling door de extra (kilo-)meters omrijden.

Willen we niet minder auto kilometers in de stad??! Voor de duidelijkheid - Haagse automobilisten zijn OOK inwoners van Den Haag.

Autoluwe Prinsestraat;

- Door de vele geparkeerde fietsen die straks in de winkelstraat gaan staan, wordt oversteken vervelend.

- Door de snelle (electrische) fietsers en Fat-bikes kan oversteken een gevaarlijke actie worden.

- En wat als iemand per auto wil winkelen in de Prinsestraat? Wordt dat ook omrijden vanaf de Hogewal-Elandstraat-Vondelstraat-Torenstraat parkeergarage? Wederom onnodig extra luchtvervuiling door onnodige (kilo)meters en het ongemak van het parkeren in de parkeergarage om vervolgens lopend naar de Prinsestraat te gaan. Wat als het gaat om een zware aankoop?

- En hoe zit het met de gasten van het Park Centraal Hotel die hun auto willen stallen in de garage van het hotel? Dat kan alleen via de Prinsestraat.

Wie gaat toezicht houden op dat alleen bestemmingsverkeer door de straat rijdt?

En is het 'linksaf' vak op de Hogewal niet recentelijk opgeleverd? Dan zou één jaar na dato deze weer verdwijnen en is een herinrichting van dat kruispunt nodig, inclusief een afsluiting voor het verkeer. Getuigd van een korte termijn visie en niet één van de langere termijn. (alles behalve professioneel als u het mij vraagt) Om maar niet te spreken over de meerkosten.

Alternatief plan;

Huidige situatie Prinsessewal in stand houden (2-richtingsverkeer)

Prinsestraat - 1 zijde de parkeervakken opheffen en een apart fietspad aanleggen, inclusief plantenbakken etc.

De zijde van het parkeervakken opheffen zou de 'schaduwkant' moeten zijn, zodat terrassen zon (be)houden.

Hierdoor blijven de winkels per auto bereikbaar.

En bij hoeveel faissements van winkels in de Prinsestraat wordt het experiment als 'gefaald' bestempeld?

Of wordt dit weggewuifd als mismanagement van de eigenaar van de winkel?

Bedankt voor uw zienswijze. Deze gaat over het verlies van parkeerplaatsen, de nieuwe route voor autoverkeer, de gevolgen van het autoluw maken van de Prinsestraat en de linksafstrook op de Hogewal. Daarop gaan wij onderstaand in, en ook op uw alternatieve plan.

De maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal zijn onderdeel van het maatregelenpakket dat 23 bewoners- en ondernemersorganisaties uit Centrum-Noord aan de gemeente hebben gevraagd om uit te werken.

Verlies van parkeerplaatsen

De gemeente zet met de Mobiliteitstransitie in op minder autogebruik en stimuleert lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Tegelijkertijd moet de stad bereikbaar blijven voor autoverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten. Daarom zullen een aantal wegen (waaronder de Johan de Wittlaan) een belangrijke verkeersfunctie en een maximumsnelheid van 50 km/u blijven houden. Hiermee maakt de gemeente het mogelijk om zoveel mogelijk (doorgaand) autoverkeer uit de binnenstad te weren, en een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen.

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Om het effect te bepalen van het verlies aan parkeerplaatsen op de Prinsessewal en in de Prinsestraat hebben van 24 oktober tot en met 4 november 2023 twaalf parkeertellingen plaatsgevonden. Daaruit is gebleken dat er zelfs na de herinrichtingen van de Vondelstraat en Zeestraat, voldoende parkeerplaatsen overblijven. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. De gemeente accepteert bewust het verlies aan parkeerinkomsten.

Nieuwe route voor autoverkeer

De maatregelen hebben als voornaamste doel om doorgaand autoverkeer in het gebied Centrum-Noord te verminderen. Minder autoverkeer betekent betere luchtkwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers. De bedoeling is om autoverkeer op straten te laten rijden die daarvoor zijn ontworpen: winkel- en woonstraten krijgen minder autoverkeer. Enkele 50 km/uur-wegen krijgen (beperkt) meer verkeer. Dat weegt op tegen het autoverkeer dat erbij komt op de route via de Elandstraat - Vondelstraat (400 meter langer). Per saldo vermindert het autoverkeer door het gebied. Dat is gunstig voor bewoners, omdat in totaal minder kilometers door de stad worden gereden.

Wij verwachten niet dat het te druk wordt op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat, maar het kruispunt en beide straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Het plan zorgt ervoor dat er alleen bewoners- en bevoorradingsverkeer door de Prinsestraat rijdt. De bedoeling voor de langere termijn is om dat met camera's te handhaven. In de periode daarvoor wordt incidenteel door de handhavingsorganisaties gecontroleerd op het bezit van een geldige ontheffing. De ondernemers willen dat winkel- en horecabezoekers van garages in de omgeving gebruik gaan maken. De volautomatische autoberging Veenkade blijft bereikbaar via de Toussaintkade of via de Noordwal.

Gevolgen van het autoluw maken van de Prinsestraat

Als de Prinsestraat autoluw wordt, maakt dat de straat prettiger dan nu. Dat er geen geparkeerde auto's meer mogen, zal veel goed doen. De ruimte die geparkeerde fietsen straks innemen is kleiner

dan de huidige ruimte die geparkeerde auto's nu innemen. Ook staan er straks geen geparkeerde auto's waartussen mensen moeten oversteken. Tot slot wordt oversteken makkelijk omdat er geen doorgaand autoverkeer meer door de straat rijdt.

Ontwikkelingen ten aanzien van (elektrische) fietsen en fatbikes staan los van het plan. De gemeente voert beleid om met name fatbikes te ontmoedigen.

Winkelpubliek wordt gestimuleerd om lopend, per fiets of ov naar het centrum te komen of als het toch met auto moet, dan te parkeren in een openbare garage. Het autobezit is de afgelopen jaren verder toegenomen, maar er is simpelweg geen ruimte voor al die auto's. Bij zware aankopen kan gebruik gemaakt worden van de venstertijden voor laden en lossen.

Hotelgasten kunnen straks met een zogeheten incidentele ontheffing hun spullen blijven in-/uitladen.

Er is een bureau ingehuurd om de effecten van de maatregelen te monitoren. Zij gaan o.a. met monitoringcamera's bijhouden of er alleen autoverkeer met ontheffing in de Prinsestraat rijdt. Op verzoek van de belangenorganisaties Centrum-Noord worden nu geen fysieke maatregelen genomen, zoals handhavingcamera's of beweegbare palen. Als na monitoring blijkt dat het project bijdraagt aan de projectdoelen en de neveneffecten oplosbaar zijn, kunnen er handhavingcamera's komen (dan in heel de binnenstad in plaats van beweegbare palen).

Linksafvak op de Hogewal

Het linksafvak is inderdaad niet meer nodig door het eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal. Het verzoek van o.a. de ondernemers Prinsestraat en omgeving aan de gemeente (om de Prinsestraat autoluw te maken en bijbehorende maatregelen te treffen op de Prinsessewal) kwam te laat om nog mee te kunnen nemen bij het project Piet Heinplein. Het linksafvak ligt er al jaren en is dus niet door het project Piet Heinplein aangelegd.

Uw alternatieve plan

Tweerichtingsverkeer op de Prinsessewal behouden bij een autoluwe Prinsestraat, kan eenvoudigweg niet: autoverkeer komende vanaf het Piet Heinplein kan aan het einde van de Prinsessewal niet de Toussaintkade of Noordwal op.

Een fietsstrook in de Prinsestraat past niet vanwege de bestaande terrassen aan beide zijden. Een fietsstrook in de binnenstad is bovendien niet verkeersveilig: het is veiliger om de straat gezamenlijk te laten gebruiken door fietsers en autoverkeer dat hier moet zijn.

Bij de monitoring wordt ook gekeken naar de gevolg voor ondernemers. Of de oude situatie hersteld moet worden, wordt bepaald samen met de ondernemers zelf (die om een autoluwe Prinsestraat gevraagd hebben).

Zienswijze 9

Ik las over de plannen in uw project. En mooi dat het gebeurt, maar de bewoners aan de Bij de Westermolens/Noord-West Buitensingel en Waldeck Pyrmondkade/Koningin Emmakade tot aan de Elandstraat worden net zo gek van alle verkeer en vooral het geluid ervan. Zijn er plannen om ook hier maatregelen te nemen en zo nee hoe krijgen we dit op de agenda?

Bedankt voor uw zienswijze en het mooi vindt dat het gebeurt.

Er zijn geen plannen om de hoeveelheid verkeer op specifiek de Waldeck Pyrmondkade/Koningin Emmakade te beperken, bijvoorbeeld door infrastructurele maatregelen. Wel wordt onderzocht of de doorstroming bij de verkeerslichten kan worden verbeterd met minder stops voor autoverkeer op de Waldeck Pyrmondkade/Koningin Emmakade. Autoverkeer zorgt dan naar verwachting voor minder overlast. Daarnaast zet de gemeente met de Mobiliteitstransitie voor de stad als geheel in op het verminderen van het autoverkeer, ten gunste van lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit.

Zienswijze 10

Beste Dames en Heren,

Ik ben erg geschrokken van de plannen voor de herinrichting van de Prinsestraat/Prinsessewal. Ik woon op de hoek van en ben voor mijn werk afhankelijk om in de spits de stad in en uit te gaan. We hebben eerst twee jaar ellende gehad door de opbrekingen bij de Koninklijke stallen en momenteel ondervinden we veel hinder van de afgesloten Mauritskade. Het eenrichtingsverkeer maken van de Prinsessewal zorgt er voor dat de stad in- en uitrijden voor ons als binnenstad bewoners totaal onmogelijk gaat worden, omdat er geen goede alternatieven zijn om vanuit mijn parkeer garage de A12 te bereiken zonder daarbij een half uur extra reistijd te krijgen. Kortom de opstapeling van ellende houdt maar niet op.

Er wordt geen alternatief geboden voor bewoners. Het lijkt er op dat binnenstadbewoners door het stadhuis hun huis uit worden gepest. Ik denk dat de binnenstad tevens gebaat is bij een levendige Prinsestraat daar hoort bereikbaarheid per auto bij.

Ik hoop van harte dat jullie met betere plannen komen, die niet zorgen voor de zoveelste overlast voor bewoners en niet zullen leiden tot 2x 30 minuten extra reistijd per dag, zoals de afgelopen 2 jaar vaak het geval is.

Kortom mijn mening: Heel erg tegen.

Bedankt voor uw zienswijze. Het is niet onze bedoeling geweest om u te laten schrikken met het plan voor de maatregelen voor de Prinsestraat en Prinsessewal.

We begrijpen dat de werkzaamheden aan het Piet Heinplein overlast hebben veroorzaakt. Veel mensen zijn wel bij met het eindresultaat. De gas- en waterleiding onder de Mauritskade waren aan vervanging toe en dat kon niet zonder wegafsluiting. De gemeente stemt alle werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af om de overlast zo klein mogelijk te houden.

De maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal nemen we op verzoek van 23 bewoners- en ondernemersorganisaties uit Centrum-Noord. Zij hebben gevraagd om een autoluwe Prinsestraat en dat past goed binnen de gemeentelijke plannen. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor autobereikbaarheid en parkeren.

Het doel van de maatregelen in de Prinsestraat en op de Prinsessewal is om sluipverkeer door de binnenstad te verminderen en te laten rijden door straten die daar beter voor zijn ingericht. Een deel van dit doorgaande verkeer van en naar Segbroek, Loosduinen etc. zal zich verplaatsen naar de Teldersweg-Johan de Wittlaan, omdat dat voor hen een snellere route wordt. Autoverkeer dat vanaf de A12 via de Mauritskade naar de Torenstraat of Kortenbos wil, kan via de Elandstraat en Vondelstraat. De bocht op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat is hiervoor geschikt gemaakt, zelfs voor lange vrachtwagens.

3.3 Zienswijzen 11-20

Zienswijze 11

Geachte heer/mevrouw,

In de door u verstrekte informatie omtrent de herinrichting van de Prinsenstraat en Prinsessenwal zijn wij op twee punten discrepanties tegengekomen. Ten eerste betreft dit het aantal parkeerplaatsen en de betwistbare parkeerdrukmeting. Ten tweede gaat het over het neveneffect op de Toussaintkade. Beide punten zullen we vanavond tijdens de bijeenkomst aan de orde stellen en tevens in dit officiële schrijven toelichten.

Vooropgesteld willen we benadrukken dat de buurt zeer enthousiast is over de vergroening van het centrum. Iedereen draagt dit een warm hart toe. Echter, bij een rondvraag in de buurt is gebleken dat

zelfs de meest fervente voorstanders hun auto niet willen inleveren. Dit brengt ons tot de volgende punten:

Betreffende de parkeerdrukmeting:

1. In uw stukken is opgenomen dat er in de Prinsenstraat slechts 14 parkeerplaatsen verdwijnen. Wanneer wij echter een snelle telling doen, komen wij zelf tot circa 35 parkeerplaatsen inclusief de zijstraten. Dit is een significant verschil. Graag zouden we het beleid rondom de telling willen kennen om te bezien of de meting gecorrigeerd moet worden of dat er noodzaak is tot een nieuwe meting.
2. Er is ons ter ore gekomen dat ook in de Parkstraat en de Anna Paulownastraat een volledige parkeerstrook zal verdwijnen. Deze aanpassing lijkt niet in de telling opgenomen te zijn. Kunt u dit bevestigen?
3. Het valt ons op dat de meetpunten in uw onderzoek ver buiten ons centrum zijn genomen, de meeste op meer dan 800 meter afstand van de Toussaintkade. In het volledige parkeerbeleid hebben we nergens meer dan 500 meter lopen teruggevonden. Graag ontvangen wij een onderbouwde reactie waarom de meetpunten op deze afstand zijn geplaatst, dit is geen loopafstand en gezien de gemiddelde leeftijd op de Toussaintkade onaanvaardbaar.
4. Het erop dat de parkeerplaatsen van de Albert Heijn aan de Elandstraat in de telling zijn meegenomen. Dit betreft een betaald parkeerterrein. Graag willen wij vernemen of de gemeente deze plaatsen in de telling heeft opgenomen.
5. Betreffende de parkeervergunningen voor winkels in het winkelgebied. Het Hofkwartier telt in totaal 140 winkels. Graag zouden wij van de gemeente willen weten hoeveel zakelijke en hoeveel particuliere parkeervergunningen er zijn verleend om inzicht te krijgen in de verhouding ten opzichte van het aantal beschikbare plaatsen.
6. In de omliggende straten zien we een toename van terrasbakken. Deze nemen een, twee of drie parkeerplaatsen in beslag. Zijn deze plekken uitgesloten van de omgevingsstelling en is er een beleid om zeker te stellen dat er niet nog meer parkeerplaatsen gaan verdwijnen?

Gezien de ondergrondse parkeergarage vol is, de parkeervaktelling van de Prinsenstraat niet klopt, er in de nabijheid geen andere opties zijn voor bezoekers in de directe omgeving, en er van uitgaande dat de Parkstraat en de Anna Paulownastraat ook plaatsen gaan verliezen, samen met de groei van de terrasbakken, zouden we graag willen dat de meting nog eens goed tegen het licht wordt gehouden en zo nodig opnieuw wordt uitgevoerd alvorens er op niet correcte informatie verregaande beslissingen worden genomen.

Aangaande de Toussaintkade:

7. Wij verwachten dat vrachtverkeer buiten de venstertijden van de Toussaintkade gebruik zal gaan maken, omdat het lastig is om van de aanrijdroute Mauritskade de stad in te komen, en om bij de Elandstraat, hoek Vondelstraat, een bocht te maken. Als bewoners van de Toussaintkade zijn wij niet geholpen met dit probleem.
8. Wij verwachten overlast door het beperkte aantal parkeerplaatsen, de Toussaintkade is dan de perfecte lus om rond te rijden en een plaats te vinden. Alhoewel dit door de tijd heen minder zal worden, verwachten we niet dat het zal verdwijnen.

Wij willen daarom weten of de gemeente bereid is om mee te denken in de vorm van uitsluiting van vrachtverkeer op de Toussaintkade met handhaving, een aanduiding voor bestemmingsverkeer, en het eventueel verkorten van de parkeerduur aan de Toussaintkade en Prinsenstraat/Princessenwal. Graag ontvangen wij hier zo snel mogelijk uw reactie op.

Addendum naar aanleiding van de bijeenkomst

9. Wij concluderen dat het doel van de Gemeente is om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, hetgeen wij via deze omweg bevestigd krijgen. De reden om te stellen dat een breder fietspad minder overzichtelijk is dan een smal fietspad en daarmee meer kans heeft op ongelukken, achten wij zeer discutabel, graag ontvangen we een overzicht van het aantal

ongevallen van de afgelopen jaar om te bepalen of er überhaupt spraken is van een gevaarlijke situatie.

10. Wij verzetten ons niet tegen de wens van de Gemeente om alle parkeervakken ineens af te sluiten, maar stellen namens de bewoners en bedrijven van de Toussaintkade voor om eerst eenrichtingsverkeer in te stellen en vervolgens op plaatsen met nul bezetting plantenbakken te plaatsen. Wij begrijpen uiteraard de keuze om dit langs de waterkant te doen, want dat is mooier. Een andere optie om het doel van de Gemeente te bereiken, is om alle overgebleven parkeerplaatsen uitsluitend voor vergunninghouders te bestemmen. Wij horen graag uw reflectie op beide voorstellen.
11. Wij stellen voor om de Toussaintkade te verbieden voor vrachtverkeer, met een onderbord voor uitsluitend bestemmingsverkeer. Bezorgingen kunnen worden uitgevoerd met bestelbusjes, die niet onder de regeling voor vrachtverkeer vallen. Dit zou tevens punt twee oplossen, en wij stellen dit als alternatief voor.
12. De afsluiting naar links vanaf de Prinsenwal naar de Elandstraat is uitsluitend problematisch voor de bewoners van de Toussaintkade. Het eenrichtingsverkeer begint al vanaf de Torenstraat (richting Elandstraat of andersom) en zou logischerwijs niet terugkeren naar deze route. De bewoners moeten, indien zij terugkeren naar de Toussaintkade, een aanzienlijk omweg maken, hetgeen de luchtkwaliteit niet ten goede komt.
13. Er werd onverschillig gereageerd op het verdwijnen van parkeerplaatsen in de Anna Paulownastraat en de Parkstraat. Dit betrof, zoals u meldde, een inventarisatie op verzoek van de bewoners en was nog geen voldongen feit. Echter, zes maanden geleden was dit ook het geval met de Prinsenwal. In de 500 meter-berekening van de parkeerdruk dient een als/dan-scenario opgenomen te worden, indien deze parkeerplaatsen ook verdwijnen.
14. U gaf aan dat er een verzoek was ingediend door de bewoners van de Anna Paulownastraat. Wij willen dit verzoek graag inzien, omdat bij navraag bleek dat de bewonersvereniging van het Zeeheldenkwartier niet heeft geleverd wat u beweert dat zij hebben geleverd. Wij willen er zeker van zijn dat het probleem niet groter wordt dan reeds door de Gemeente voorgesteld.

Wij stellen prijs op een puntsgewijs antwoord, zodat wij onze tegenreactie verfijnd kunnen opstellen. Wij zouden de vragen, voor zover mogelijk, graag binnen twee weken beantwoord.

Indien u nog aanvullende informatie of verduidelijkingen nodig heeft, staan wij uiteraard tot uw beschikking. Wij hopen spoedig van u te horen.

Met vriendelijke groet,

Bewoners en bedrijven Toussaintkade.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze namen bewoners en bedrijven aan de Toussaintkade.

Uit uw brief begrijpen wij dat er zorgen bestaan over de impact op de Toussaintkade van de geplande maatregelen voor de Prinsessewal en Prinsestraat. U verwacht een forse toename in verkeersintensiteiten op de Toussaintkade en een toename van de parkeerdruk als gevolg van de geplande maatregelen. Wij gaan hieronder eerst in op uw zorg rondom de toename van de parkeerdruk (uw punten 1+3+2+13+14+4+5+6) en daarna op de verkeerstoename (uw punten 7+8+11+8+9+10+12).

1+3. Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. In de Prinsestraat en Pieterstraat samen verdwijnen 20 parkeerplaatsen. De afgedekte parkeerplaatsen door elf terrasvlonders, laden en lossenplekken en de parkeerplaatsen voor minder validen en politie zijn daarbij niet meegerekend. Deze functies blijven bestaan in de toekomstige situatie, in de Prinsestraat zelf of in de directe omgeving. De meetpunten en cirkels daaromheen zijn aan de uiteinden van het plangebied genomen. We verwachten dat bewoners en werknemers uit de betrokken straten alle richtingen gebruiken om een parkeerplaats te zoeken. In bijlage 6 van de Nota Parkeernormen (RIS309940) zijn de maximale loopafstanden voor alternatieve parkeervoorzieningen opgenomen. In het centrum is deze afstand

voor bewoners en werknemers 800 meter. Om het draagvlak voor de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal te vergroten, zijn we nu uitgegaan van 700 meter.

Voor het maken van nieuwe parkeerplaatsen is nergens ruimte. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild. Daarin wordt ingegaan op de loopafstand.

De parkeerplaatsen op de Prinsessewal kunnen niet blijven. Het plan voorziet erin om eindelijk het sluipverkeer door de Prinsestraat en Pieterstraat te stoppen. Dat geeft al jaren te veel overlast. Door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan niet de Veenkade of de Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad (4 meter breed in plaats van huidige 1,5 meter) met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm. Omdraaien van parkeerplaatsen en fietspad is niet mogelijk vanwege de bomen langs de gracht.

2+13+14. Voor aanpassing van de Parkstraat zijn geen plannen. Wij zijn benieuwd waar u dit heeft gehoord.

Net als voor de Prinsestraat-Prinsessewal is door de bewoners- en ondernemersorganisaties Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (helaas heeft u dat verward met de bewoners van de Anna Paulownastraat) aan de gemeente gevraagd om de Anna Paulownastraat aan te passen. Concreet moet de gemeente gaan onderzoeken of er een fietspad richting Piet Heinplein kan komen ten koste van parkeerplaatsen. Het project is nog niet gestart, omdat niet alles tegelijk kan. Of het mogelijk is, hangt o.a. af van de parkeerdruk.

Wij betreuren het dat u dit op de informatieavond ook gegeven antwoord niet accepteert en opvat als onverschillig.

4. De parkeerplaatsen op het terrein van de Albert Heijn Elandstraat zijn niet in de telling meegenomen.

5. Voor het Hofkwartier (Prinsestraat, Noordwal (tussen Torenstraat en Prinsestraat), Pieterstraat, Molenstraat (tussen Prinsestraat en Oude Molstraat), Korte Molenstraat, Juffrouw Idastraat, Nobelstraat, Kleine Nobelstraat, Oude Molstraat, Kerkplein) zijn momenteel 80 bedrijfsvergunningen, 109 bewonersvergunningen en 159 bezoekersvergunningen verleend.

6. De parkeerplaatsen met daarop een terrasvlonder zijn niet meegeteld bij de parkeertelling. Zolang de parkeerdruk onder 90% blijft, kan de gemeente een terrasaanvraag niet weigeren op grond van de parkeerdruk.

7. Ook heeft u zorgen geuit over een eventuele verkeerstoename op de Toussaintkade. Autoverkeer met bestemming Prinsestraat gaat zoals u ook aangeeft naar verwachting binnen de venstertijden aanrijden via de route Elandstraat-Vondelstraat-Noordwal. De bocht van de Elandstraat naar de Vondelstraat is door het project tram 16/17 al geschikt gemaakt voor de grootste trucks met oplegger. Ook voor buiten de venstertijden verwachten we geen of slechts een zeer beperkte toename op de Toussaintkade. Autoverkeer dat vanaf het Piet Heinplein de Toussaintkade oprijdt, moet in de toekomstige situatie vanaf de Paleisbrug namelijk linksaf de Prinsessewal terug in de richting van waar het vandaan kwam. De Toussaintkade wordt daarmee naar verwachting net als in de huidige situatie alleen gebruikt door bewoners, ondernemers en bezoekers van de Toussaintkade.

Vanaf de Paleisbrug rechtsaf de Prinsessewal oprijden richting de Prinsestraat wordt niet alleen verboden, maar mede naar aanleiding van de informatieavond in november 2023 ook nagenoeg onmogelijk gemaakt. Over de exacte vormgeving hebben meerdere overleggen plaatsgevonden, omdat het inrijden van de Paleistuin voor enkele voertuigen met bestemming Paleis Noordeinde mogelijk moet blijven. Afgesproken is dat vrijwel al het verkeer daarheen echter ook de route Elandstraat-Vondelstraat-Noordwal gaat rijden en dus niet via het fietspad Prinsessewal of Toussaintkade.

8+11. U geeft aan meer zoekverkeer te verwachten door de afname van het aantal parkeerplaatsen. De intensiteit van autoverkeer (uitgesplitst naar type voertuigen) op de Toussaintkade gaat worden gemonitord. Als uit de monitoring blijkt dat maatregelen nodig zijn, dan gaan we oplossingen onderzoeken, zoals het omdraaien van de rijrichting of het instellen van een vrachtwagenverbod (met ontheffingssysteem, omdat een onderbord uitgezonderd bestemmingsverkeer niet kan worden gehandhaafd; de politie gaat niet achter een vrachtwagen aanrijden om te zien of die een bestemming heeft op de Toussaintkade). Aan autoverkeer is niet te zien of het op zoek is naar een parkeerplaats; dat kan daarom niet wordt gemonitord.

9. Wij herhalen dat het doel van de gemeente niet is om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Het doel is om conform het verzoek van bewoners- en ondernemersorganisaties de leefbaarheid en luchtkwaliteit te verbeteren door het verminderen van doorgaand autoverkeer.

10. Zoals bij de beantwoording van uw punten 1+3 al aangegeven, kunnen de parkeerplaatsen op de Prinsessewal niet blijven. Uit dat antwoord blijkt dat de groene berm aan deze kant van de Prinsessewal geen esthetische keuze is maar van de aanpassing van de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid. Omdat de plekken niet veilig te bereiken zijn, worden ze ook niet uitsluitend voor vergunninghouders.

12. Net als voor de herinrichting van het Piet Heinplein (waarbij de gracht weer zichtbaar is geworden) wordt de situatie weer zo dat autoverkeer vanaf de Prinsessewal verplicht rechtsaf de Hogewal op en mag het niet meer linksaf naar de Elandstraat. Wij begrijpen dat dat een lange route is om vanaf de Prinsessewal via de Zeestraat en de Anna Paulownastraat naar de Toussaintkade terug te moeten rijden. Dit is nodig om voor het verkeerslicht Prinsessewal voldoende opstelruimte te kunnen maken voor fietsers richting Hogewal.

Zienswijze 12

Wederom een paar wegafsluitingen.

Het lijkt wel of de gemeente ontkent dat er mensen in stad wonen en dat die mensen graag met hun auto de stad in en uit willen kunnen rijden.

Vroeger kon je vanuit de kant van de Utrechtse Baan op drie manieren door en om het centrum richting Kortenbos rijden, via de Amsterdamse Veerkade, via de Grote Marktstraat en via de Mauritskade/Hogewal.

Toen ik ooit hoorde dat de trams door een tunnel onder de Grote Marktstraat zouden gaan rijden leek me dat een goed idee want dan kon het autoverkeer tenminste een beetje doorrijden over de Grote Marktstraat. Maar goed, de Grote Marktstraat werd ook voor auto's afgesloten.

Toen waren er nog 2 routes over: Veerkade en Mauritskade en die routes kregen dus meer verkeer te verwerken.

De bewoners van de Amsterdamse Veerkade hebben hier blijkbaar het hardst over geklaagd want die is afgesloten. De bewoners ter plaatse waren blij maar het autoverkeer is niet verdwenen, dat zoekt gewoon naar een andere weg.

Toen was er nog maar 1 route over met bijbehorende drukte. De Neherkade/Vaillantlaan beschouw ik niet als een alternatief want ook daar is het altijd druk.

Het verkeer van de Mauritskade/Hogewal splitst zich op het einde in een deel dat rechtdoor gaat naar de Elandstraat en een deel dat linksaf gaat naar de Prinsessewal en dan via Prinsestraat/Pieterstraat richting Kortenbos en andere bestemmingen.

Toen de kleine Veenkade werd afgesloten ontkende de gemeente destijds gewoon dat het in de Pieterstraat drukker zou worden maar ondertussen heeft men dat ook begrepen want nu wordt de Prinsessewal dus afgesloten maar wordt het twee keer zo druk op de Elandstraat.

Ik kan jullie nu al voorspellen dat er in de Elandstraat geklaagd gaat worden want dat wordt een voortdurende file van auto's met draaiende motoren.

De oplossing van de gemeente zal dan uiteraard zijn om ook de Elandstraat af te sluiten.

Nog even over de Vaillantlaan, dat zou eventueel een alternatief zijn maar met de plannen voor het Hobbemaplein zou het wel eens kunnen dat ook de Vaillantlaan autoluw of onbegaanbaar wordt.

Het is misschien een beetje lang en warrig verhaal geworden maar de samenvatting is dat als het ergens druk wordt de gemeente gewoon een weg afsluit zonder een alternatief te bieden voor het autoverkeer dat er is en dat niet zomaar verdwijnt.

En kom aub niet met het argument dat bewoners van het centrum via de Teldersweg Johan de Wittlaan zouden moeten rijden want er is natuurlijk geen enkel weldenkend mens die een paar kilometer gaat omrijden en extra benzine gaat verbranden om het milieu te sparen. Bovendien sta je daar ook continu stil voor stoplichten en dergelijke.

Dit wilde ik even kwijt, bedankt voor uw tijd.

Bedankt voor uw zienswijze. U wil graag met de auto de stad in en uit blijven rijden.

Den Haag krijgt steeds meer inwoners en bedrijven, terwijl de ruimte om alle voetgangers, fietsers, auto's en openbaar vervoer een plek te geven niet meegroeit. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers, maar dat daarna ook autoverkeer en parkeren mogelijk moet blijven.

De maatregelen hebben als voornaamste doel om doorgaand autoverkeer in het gebied Centrum-Noord te verminderen. Minder autoverkeer betekent betere luchtkwaliteit. Daarbij wordt ook geprobeerd om verkeer op straten te laten rijden die daarvoor zijn ontworpen: winkel- en woonstraten krijgen minder autoverkeer. Enkele 50 km/uur-wegen krijgen (beperkt) meer verkeer. Autoverkeer kan via de Elandstraat-Vondelstraat naar de Torenstraat rijden. Het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord beoogt autoverkeer van en naar Segbroek, Loosduinen etc. via een snellere route over Teldersweg en Johan de Wittlaan te laten rijden (of via Lozerlaan) i.p.v. Mauritskade, Javastraat of Burg. Patijnlaan. Het is daarbij natuurlijk niet de bedoeling dat autoverkeer van of naar Kortenbos via de Teldersweg en Johan de Wittlaan gaat rijden. Ook met andere maatregelen zoals veranderende parkeertarieven voor bezoekers worden bezoekers ontmoedigd om met de auto naar Den Haag te komen, maar op een andere manier te reizen. Dit vermindert het autoverkeer door het gebied. Dat is gunstig voor bewoners, omdat in totaal minder kilometers door de stad worden gereden.

Wij begrijpen ook uw zorgen over de Elandstraat. Het aantal motorvoertuigen in de Elandstraat (tussen Piet Heinplein en Vondelstraat) neemt naar verwachting toe met ongeveer 2.000 per etmaal (24 uur). In totaal rijden er dan iedere 24 uur ongeveer 10.000 motorvoertuigen over de Elandstraat. Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 13

Helaas kan ik niet bij de bijeenkomst zijn.

Echter als bewoner van de Gedemptesloot heb ik grote moeite met dit idee.

Ik ben mantelzorger voor mijn moeder in Voorburg en al jaren moet ik dagelijks naar Voorburg.

Door alle opbrekingen Prinsessewal en Mauritskade is dit de afgelopen jaren een reistijd verlening van gemiddeld 30 minuten.

Dit onzalige voorstel zorgt voor permanente problemen om vanuit de Gedemptesloot met de auto richting Voorburg te komen en terug.

Ben benieuwd welke route ik moet nemen om in Voorburg te komen van Vaillantlaan is ook geen optie.

Bedankt voor uw zienswijze.

De gemeente heeft waardering voor u als mantelzorger.

We begrijpen dat de werkzaamheden aan het Piet Heinplein overlast hebben veroorzaakt. Veel mensen zijn wel bij met het eindresultaat. De gas- en waterleiding onder de Mauritskade waren aan vervanging toe en dat kon niet zonder wegafsluiting. De gemeente stemt alle werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af om de overlast zo klein mogelijk te houden.

Voor de Prinsestraat en Prinsessewal gaan we maatregelen treffen omdat het voor meer bewoners gunstig is, ondanks dat enkelen moeten omrijden.

De heenweg blijft voor u gelijk: in het plan blijft uw gebruikelijke route via Noordwal-Prinsessewal-Hogewal naar Voorburg mogelijk. Terug naar de Gedempte Sloot kunt u via de Elandstraat en Vondelstraat rijden.

De maatregelen worden overigens gedaan om autoverkeer door het gebied Centrum-Noord te verminderen. Minder autoverkeer betekent betere luchtkwaliteit. Daarbij wordt ook geprobeerd om verkeer op straten te laten rijden die daarvoor zijn ontworpen en niet door winkel- en woonstraten. Ook met andere maatregelen zoals veranderende parkeertarieven voor bezoekers worden bezoekers ontmoedigd om met de auto naar Den Haag te komen, maar op een andere manier te reizen. Dit vermindert het autoverkeer door het gebied. Dat is gunstig voor bewoners, omdat in totaal minder kilometers door de stad worden gereden.

Zienswijze 14

Het wonen in het centrum van Den Haag is fijn, de overlast van de horeca wordt echter steeds groter en het wordt steeds moeilijker om je huis te bereiken. Ik heb een parkeerplaats in de parkeergarage in de Nobelstraat en die wordt met het nieuwe plan nauwelijks meer bereikbaar.

De Elandstraat gebruiken in plaats van de Prinsessewal zal erg veel extra tijd kosten omdat de Elandstraat systematisch vast staat. Het ombouwen van de Prinsestraat naar een 'partystraat' waar horeca en coffeeshops voorrang hebben boven bewoners is gewoon niet handig. De huidige horeca in de buurt geeft al erg veel overlast en dat zal met dit plan nog erger worden. Bovendien zullen veel auto's die geen vergunning hebben veelvuldig gebruik maken van de Prinsestraat. Hoe kun je anders drugs kopen bij een coffeeshop?

Mijn voorstel zou zijn;

- Prinsessewal blijft 2-richting verkeer zodat omrijden via de toch al drukke Elandstraat niet nodig is.
- Er komt geen extra horeca en terrassen in de Prinsestraat.
- Terrassen in de Prinsestraat moeten binnen het door de gemeente vergunde oppervlak blijven (dus geen geblokkeerde straat door staande gasten) en dit wordt gehandhaafd.

Indien de gemeente besluit om de Prinsestraat toch alleen voor vergunninghouders toegankelijk te maken:

- Er moeten bezoekersvergunningen komen zodat ook mijn bezoek kan parkeren in de parkeergarage (hier heb ik een extra plaats voor).
- Als mijn parkeerplaatsen niet of slechter bruikbaar zijn verwacht ik hiervoor financiële compensatie van de gemeente Den Haag.

Bedankt voor uw zienswijze en uw voorstel.

Wij beseffen dat het goed mogelijk is dat een autorit wat langer gaat duren doordat er in Den Haag steeds meer woningen en bedrijven komen en er steeds meer autoritten worden gemaakt. In de Strategie mobiliteitstransitie staat hoe de gemeente hiermee omgaat.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Het doel van de maatregelen is niet om andere functies in de Prinsestraat te krijgen, zeker niet om er een partystraat van te maken, maar om sluipverkeer tegen te gaan en de leefbaarheid te verbeteren. Uit de monitoring kunnen we straks afleiden of er veel autoverkeer zonder ontheffing de Prinsestraat inrijdt.

Over uw voorstel het volgende: door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan niet de Veenkade of Noordwal op. In de afweging

hebben de varianten waarbij de Veenkade of de Noordwal wordt aangepast, slechter gescoord dan eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal.

Het plan verandert niets aan het bestaande beleid over horeca en terrassen. Horeca krijgt alleen een terrasvergunning als de doorgang voor voetgangers gewaarborgd blijft. Voor hulpverleningsdiensten zoals brandweer, politie en ambulance moet de rijbaan vrij blijven van terrassen. De Handhavingsorganisatie ziet hier strikt op toe. Wanneer ondernemers zich niet aan deze eis houden, kan een dwangsom worden opgelegd.

Bezoekers van bijvoorbeeld een coffeeshop kunnen geen ontheffing krijgen voor het inrijdverbod van de Prinsestraat. Bewoners die een eigen parkeerplaats voor bezoekers hebben (op hun terrein) kunnen alleen ontheffing op kenteken voor hun bezoekers krijgen (geen ontheffing zonder kenteken). Mede naar aanleiding van uw reactie komt in de Nobelstraat onder het C12-bord (gesloten voor auto's, motoren en bromfietsen) een onderbord dat bezoek van de bewonersgarage Driehoekjes uitzondert (zodat bezoekers geen ontheffing nodig hebben). Wegrijdend autoverkeer moet op het kruispunt met de Prinsestraat linksaf en via het Kerkplein naar de Torenstraat. Hierdoor is het niet nodig om de Nobelstraat en Korte Nobelstraat net als de Pieterstraat buiten het gebied met geslotenverklaring te laten, wat goed is voor de leefbaarheid en de duidelijkheid over verkeersregimes. De route naar de parkeerplaatsen van de bewoners Prinsestraat en Nobelstraat zal minder vaak geblokkeerd zijn dan momenteel, omdat er aanzienlijk minder autoverkeer in de straat rijdt. Financiële compensatie is niet van toepassing.

Zienswijze 15

Uit Bijlage 3 - Plot Nieuwe Situatie - blijkt dat fietsers komend vanaf Piet Heinplein over de Prinsessewal nog steeds voorrang dienen te verlenen aan het verkeer komende vanaf Noordwal.

Ik stel voor dit om te keren en het verkeer op de Noordwal voorrang te laten verlenen aan al het verkeer. Dit ter stimulering van fietsverkeer centrum in. Dit ook omdat er al een zebrapad ligt.

Bedankt voor uw zienswijze/voorstel voor aanpassing van de voorrangssituatie op het kruispunt Prinsessewal/Noordwal/Prinsestraat.

Vanwege de geldende verkeersregimes wordt de voorrangssituatie niet aangepast. De route Noordwal-Prinsessewal blijft de doorgaande rijroute. Om duidelijk te maken dat de Prinsestraat niet door doorgaand autoverkeer is, heeft die een uitritconstructie. De fietsers vanaf de Prinsessewal naar de Prinsestraat moeten daarom ook voorrang geven aan de route Noordwal-Prinsessewal.

Zienswijze 16

Wij zijn als bedrijf (ontwerpbureau) gevestigd aan de Prinsestraat 37. Wij hebben 50 mensen in dienst. Aan de Prinsestraat hebben wij een poort die toegang geeft voor auto's tot onze binnenplaats. Deze wordt gebruikt door werknemers en klanten. Wij hebben de volgende vragen:

Eerst een aantal betreffende de venstertijden en ontheffingen:

- We begrepen dat de venstertijden zijn van 05:00 - 11:30 en voor bewoners ook van 18:00 - 20:00. Klopt dit?
- Worden wij als bedrijf ook gezien als bewoners?
- Aan onze binnenplaats wonen ook bewoners die soms met de auto moeten laden en lossen. Krijgen die een ontheffing?
- Hoeveel ontheffingen krijgen wij als bedrijf?
- Krijgen onze klanten een ontheffing?
- Hoe ziet zo'n ontheffing er uit? Deze zou in ons geval niet op kenteken kunnen zijn omdat de kentekens steeds anders zijn.
- Hoe werkt het als onze klanten worden staande gehouden? Zeggen ze dan: we moeten bij Ontwerpwerk zijn.
- Wordt er ivm de venstertijden rekening gehouden met de vuilophaal voor bedrijven. Dit zijn tal van

leveranciers die hun routes en tijden hebben die wij niet bepalen. Wij hebben apart van elkaar: papier, plastic, glas en restafval.

Verder hebben wij een vragen over het verdwijnen van de parkeerplaatsen op de Prinsessewal en het feit dat het eenrichtingsverkeer wordt.

- U stelt dat op basis van parkeeronderzoek is gebleken dat er voldoende parkeerplaatsen zijn binnen 800 meter. Is die 800 meter het hele gebied of is het een straal van 800 meter, dwz dat het in totaal 1600 meter is? NB: 800 meter lopen is best ver om je auto te parkeren, dat is ruim 10 minuten. Is dat acceptabel?
- Misschien moet nog eens goed naar dit onderzoek worden gekeken en de uitgangspunten die hierbij worden gehanteerd. Is het gebied waarbinnen het onderzoek nu is uitgevoerd niet te groot? Overigens zijn veel straten in de buurt eenrichtingsverkeer. Dat betekent dat je op zoek naar een parkeerplaats wellicht nodeloos veel door de kleine straatjes in het centrum moet rijden op zoek naar een parkeerplaats.
- Ons voorstel zou zijn om de parkeerplaatsen op de Prinsessewal te handhaven.
- Tevens zouden wij er geen eenrichtingsverkeer van maken. Wel twee richtingen dus. Eventueel zou het linksafslaan vanaf de Prinsessewal de Elandstraat in wel kunnen komen te vervallen. Ons voorstel is het stukje Prinsestraat tussen de Noordwal en de Pietersstraat buiten het autoluw zijn laten vallen. Het zou dan dus ingaan vanaf de Pieterstraat. Voordeel hiervan is dat het tweerichtingsverkeer op de Prinsessewal behouden kan blijven. Daarna slaat het dan af de Pietersstraat in. Dat gebeurt nu ook al en werkt goed. Bijkomend voordeel van deze opzet is dat de geplande tweerichtingsverkeer in de Pietersstraat niet meer nodig is. Wat volgens mij een fout is als je de Pietersstraat tweerichtingsverkeer maakt is dat als je erin rijdt vanaf de Torenstraat maar je bent verkeerd ingereden, je dan niet kan draaien. Die rijden dan waarschijnlijk toch door de Prinsestraat in.
- Tweerichtingsverkeer op de Prinsessewal onlast tevens meer autoverkeer door de Elandstraat en de Vondelstraat. Het wordt dan beter verdeeld.

Bedankt voor uw zienswijze. U heeft vragen of venstertijden/ontheffingen, het verdwijnen van parkeerplaatsen op de Prinsessewal en het eenrichtingsverkeer.

T.a.v. uw vragen over venstertijden/ontheffingen:

- De venstertijden van ontheffingen gelden voor bewoners en bedrijven.
- Als bewoners kunnen bewijzen (zwart op wit van u als eigenaar van het terrein) dat ze er mogen parkeren, komen ze in aanmerking voor ontheffingen.
- Uw bedrijf kan 4 ontheffingen krijgen met kentekens van alle personeel met een auto per ontheffing.
- Voor klanten kunnen jullie alleen incidentele ontheffingen op kenteken aanvragen. Anders moeten klanten buiten het gebied parkeren, in bijvoorbeeld een openbare garage.
- Alleen voor elektrische huisvuilinzamelingsvoertuigen zijn permanente ontheffingen aan te vragen. Niet-elektrische huisvuilinzamelingsvoertuigen moeten zich houden aan de venstertijden, dus tot 11.30 uur.

Ten aanzien van uw vragen over het verdwijnen van parkeerplaatsen:

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemailld. Daarin wordt ingegaan op de loopafstand.

De parkeerplaatsen op de Prinsessewal kunnen niet blijven. Het plan voorziet erin om eindelijk het schuipverkeer door de Prinsestraat en Pieterstraat te stoppen. Dat geeft al jaren te veel overlast. Door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan niet de Veerkade of de Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm.

Uw suggestie om de Prinsestraat tussen Noordwal en Pieterstraat (en de Pieterstraat zelf) buiten het autoluwe gebied te laten vallen, wordt niet overgenomen: het plan voorziet erin om eindelijk het

sluipverkeer door de Prinsestraat en Pieterstraat te stoppen. Dat geeft al jaren te veel overlast. De bestaande situatie handhaven tot aan de Pieterstraat lost het probleem niet op.

De verwachting is dat het aantal automobilisten dat per ongeluk de Pieterstraat inrijdt verwaarloosbaar is (opzettelijk inrijden niet meegeteld). Het aantal wordt wel gemonitord.

Wij begrijpen ook uw zorgen over de Elandstraat. Het aantal motorvoertuigen in de Elandstraat (tussen Piet Heinplein en Vondelstraat) neemt naar verwachting toe met ongeveer 2.000 per etmaal (24 uur). In totaal rijden er dan iedere 24 uur ongeveer 10.000 motorvoertuigen over de Elandstraat. Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 17

Graag wil ik u wijzen op een aantal punten in het ontwerp waar ik bezwaar tegen heb.

Dat is ten eerste dat er weer een groot aantal parkeerplaatsen verdwijnen wat de parkeerdruk in straten om de Prinsessewal en Prinsestraat nog meer zal verhogen. De afgelopen jaren zijn er heel wat parkeerplekken verdwenen tot onvrede van de meeste bewoners (parkeerpercentages doen daarbij niet zo veel toe). Bewoners moeten hun auto op straat kwijt kunnen en bezoek met auto kunnen ontvangen.

In het ontwerp komt op de plek van de rijbaan, waar men nu op de Prinsessewal en Prinsestraat in rijdt, een breed fietspad. Een soortgelijke situatie is op de Noordwal gecreëerd. Hier zijn tevens parkeerplekken verdwenen en daarvoor in de plaats is een fietspad gekomen. Het idee was dat fietsers vanuit het centrum dan op de Noordwal zouden gaan rijden. Er is hier vrijwel nooit een fietser te zien want die rijden op de Veenkade aan de overkant wat het meest logisch ook is. Hetzelfde zal gebeuren met een extra breed fietspad op de Prinsessewal: leeg. Fietzers zullen rijden via de Toussaintkade want dat hebben ze altijd al gedaan en dat is ook de meest logische route. In het ontwerp probeer je mensen iets te forceren te doen wat ze nooit gaan doen.

Bovendien moeten de bewoners / ondernemers op verschillende wijze hun woning / pand kunnen bereiken en op deze manier komen er steeds minder mogelijkheden.

De verkeersdrukke verplaatst zich in dit ontwerp naar de Elandstraat en de Vondelstraat waarbij mensen om rijden en dus meer kilometers maken wat niet wenselijk is. Het is ook moeilijker om de parkeergarages te bereiken.

De verkeersoverlast zou op andere manieren ingedamd kunnen worden waarbij niet al te ingrijpende maatregelen kunnen worden genomen.

Verminder niet de parkeerplekken maar markeer dit gebied als exclusief voor de bewoners en plaatselijke ondernemers. Hierbij mogen de bewoners en ondernemers hun bezoek/leveranciers/werklui aanmelden via de app die al beschikbaar is. Dit is ook makkelijk te controleren via de parkeercontrole die al plaats vindt. Op deze manier moeten de bezoekers van buiten deze buurt de auto's in de hiervoor bestemde parkeergarages zetten.

Er is veel overlast van auto's in de buurt die door de straten "cruisen" en niets in het centrum te zoeken hebben. Met cruisen bedoel ik auto's die steeds rondjes rijden met een te hoge snelheid en met veel geluid, gecreëerd door speciale uitlaten. Voor deze groep zou het onaantrekkelijk gemaakt kunnen worden door geluids- en snelheidscamera's op te hangen. Het zou er ook een stuk veiliger op worden.

Op de lange termijn zouden de vele koffieshops uit het centrum geweerd moeten worden. Er is een grote stroom van koffieshop klanten die met de auto naar de stad komen om voorraad te halen. De wijze van parkeren van deze groep laat vaak te wensen over en veroorzaakt hiermee ook overlast.

Tot slot wil ik erop wijzen dat meer groen in de stad een mooi ideaal is maar dat het niet ten koste moet gaan van de toegankelijkheid van de buurt voor zijn bewoners en ondernemers. Het merendeel behoort tot de beroepsbevolking en moet in staat zijn te reizen van en naar werk en allerlei andere zaken waarvoor men nou eenmaal een auto nodig heeft. Er zijn nog genoeg andere plekken waar meer groen geplaatst kan worden waarover ik overigens ook graag meedenk.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze. U heeft onder andere zorgen over het verdwijnen van parkeerplaatsen.

De maatregelen hebben als voornaamste doel om doorgaand autoverkeer in het gebied Centrum-Noord te verminderen. Daarbij wordt ook geprobeerd om verkeer op straten te laten rijden die daarvoor zijn ontworpen: winkel- en woonstraten krijgen minder autoverkeer. Enkele 50 km/uur-wegen krijgen (beperkt) meer verkeer. Autoverkeer kan via de Elandstraat-Vondelstraat naar de Torenstraat rijden. Dat is langer, maar dan rijdt het niet meer door een winkelstraat. Ook met andere maatregelen zoals veranderende parkeertarieven voor bezoekers worden bezoekers ontmoedigd om met de auto naar Den Haag te komen, maar op een andere manier te reizen. Dit vermindert het autoverkeer door het gebied. Dat is gunstig voor bewoners, omdat in totaal minder kilometers door de stad worden gereden.

Met een autoluwe Prinsestraat wordt deze straat exclusief voor bewoners en ondernemers. Zij komen in aanmerking voor een ontheffing. Dat is een beproefd systeem, in tegenstelling tot een app. Uw meedenken wordt gewaardeerd, maar uw voorstel om een parkeerapp te gebruiken is voor de gemeente niet uitvoerbaar: handhaving op autoluw kan niet met parkeercontrole. Het autoluw maken moet wel met verkeersborden.

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Door de maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en ten gunste van voetgangers en fietsers verdwijnen er parkeerplaatsen. Voor het maken van nieuwe parkeerplaatsen is nergens ruimte. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig.

De situatie op de Noordwal is niet vergelijkbaar met die op de Prinsessewal: op de Noordwal rijden auto's en fietsen beide richting de Prinsessewal/Prinsestraat en niet tegengesteld. Ook verwachten wij niet dat fietsers vanaf het Piet Heinplein door de maatregel ineens via de Toussaintkade gaan omfietsen in plaats van het brede asfaltfietspad Prinsessewal te nemen naar de Prinsestraat. Fietsers kiezen namelijk de kortste, veiligste en comfortabelste route.

Bewoners en ondernemers kunnen met een ontheffing (binnen venstertijden) bij hun pand blijven komen, terwijl de leefbaarheid in de straat verbeterd. Door minder autoverkeer wordt het een prettigere straat.

Vervelend dat u nu overlast heeft van cruisende auto's. U verzoekt om snelheids- of geluidscamera's, maar de gemeente heeft geen snelheidscamera's; het Openbaar Ministerie gaat daarover. Ook blijkt dat meer dan 85% van de automobilisten zich netjes aan de maximum rijsnelheid houdt. Het OM plaatst dan geen snelheidscamera's. Den Haag lobbyt met de andere G4-gemeenten bij het Rijk ook voor akoestische palen waarmee overlast gevende auto's kunnen worden beboet, maar daarvoor moet nog wetgeving worden gemaakt. Wel wordt gemonitord op negatieve effecten van de maatregelen Prinsessewal-Prinsestraat. Zien we dat veel automobilisten te snel gaan rijden op de Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 18

In Den Haag Centraal las ik dat je tot medio september kan reageren op de plannen. Op de informatie over dit plan op uw website (<https://www.denhaag.nl/nl/verkeer-en-vervoer/verminderen-doorgaand-autoverkeer-centrum-noord/>) vind ik dat niet terug. Toch doe ik het maar. Ik weet niet of ik ontvankelijk ben, maar ik denk dat het Centrum van Den Haag van alle inwoners is, dus ik neem aan van wel. Ik heb twee reacties:

- In hoofdlijnen prachtig plan. Complimenten.
- Probeer het plan zo natuurinclusief mogelijk uit te voeren. Wellicht met fauna passages e.d.

Bedankt voor uw zienswijze en voor uw complimenten over het plan.

Op de site stond tot wanneer gereageerd kon worden (vrijdag 13 september 2024). De site is geactualiseerd nu de inspraak voorbij is, maar de einddatum van de inspraakperiode staat er nog op.

Ten aanzien van het natuurinclusief uitvoeren en faunapassage: daar gaan we bij de verdere planuitwerking naar kijken. In principe wordt bij elk project een natuurkansenscan gemaakt. De Paleistuin staat ook als groot groengebied op de kaart. De natuurkansenscan kan helpen. Er worden geen grote ingrepen verwacht.

Zienswijze 19

IK was aanwezig op de informatieavond op 08 juli. IK heb daar het ontwerp en de video gezien. Tevens heb ik met enkele vertegenwoordigers van de Gemeente gesproken.

Ik ben in beginsel niet tegen het ontwerp, maar heb wel een aantal aandachtspunten:

- 1- Ik woon in een appartement in het gebouw De Drie Hoekjes. We hebben een auto die we parkeren in de garage in het gebouw, met de ingang in de Nobelstraat. Die is met dit ontwerp niet meer te bereiken via de Prinsessewal/Prinsestraat. Dat geeft alleen een verandering, als je van buiten de stad via uiteindelijk o.a. de Mauritskade komt. Je moet dan nu rechtdoor de Elandstraat in, linksaf de Vondelstraat in, de Torenstraat en dan linksaf via de (Kleine) Nobelstraat voorbij de Prinsestraat uiteindelijk de garage in. De (Kleine) Nobelstraat is erg druk met vrachtwagens voor AH, de vele horeca en (na de Prinsestraat) het PostNL-punt. Ook bezorgdiensten (Coolblue, AH, pakketleveranciers) zie ik vaak. Natuurlijk veelal in de ochtend, maar ook wel in de middag. Kortom: regelmatig versperd. Dat is lastig.
- 2- Er komen ook vaak (vracht)auto's voor het brengen en halen van spullen voor het Venduehuis. Dat moet wel mogelijk blijven. Dat zijn vaste leveranciers of bezoekers!
- 3- De Elandstraat is een 1-baansweg, waar het volgens mij al aardig druk is. Dat wordt hiermee een stuk erger!

Een punt waar ik echt moeite mee heb, betreft het eenrichtingsverkeer bij het Scheveningse Veer. Door werkzaamheden aan de riolering, is dat nu al een probleem, als je via de Hoge Wal en verder richting A12 moet. Dat moeten we regelmatig omdat we daar diverse familieleden hebben wonen. Je moet nu omrijden, bijv. via Plein 1813, richting Parkstraat. Dat staat al regelmatig vast.

IK heb echter begrepen, dat op het stuk vanaf het Noordeinde tot de Parkstraat, het eenrichtingsverkeer opnieuw wordt ingevoerd, ook al zijn de werkzaamheden aan de riolering dan al afgerond. Dat betekent dat er op de hele route vanaf Prinsessewal tot de Koningskade (en terug) 2-richtingsverkeer geldt, behalve op dat ene stuk van 100 meter niet. Ik vind dat een heel vreemde ingreep, waarvan ik de achtergrond niet begrijp.

Om naar ons huis te komen, vanaf o.a. de A12 moeten we dan al gaan omrijden (is nog te overzien), maar daar komt dan ook nog bij, dat ook moet omrijden om vanaf huis richting o.a. de A12 te kunnen. En dat laatste is een stuk lastiger.

Dat er geen definitieve aanpassingen plaatsvinden, opdat er maatregelen kunnen worden teruggedraaid, is goed. Maar uiteindelijk zal het totale plan behoorlijk wat geld gaan kosten. En ook vanwege de kosten, zal een plan niet zo maar even worden teruggedraaid.

IK heb begrepen, dat de Gemeente een proefperiode van een half jaar wil gaan hanteren. Naast allerlei metingen over de verkeersdrukte etc. lijkt het mij een goed idee om na enkele malen wederom een informatie-/evaluatiebijeenkomst te organiseren voor de bewoners en andere belanghebbenden. Daar was nog niet in voorzien in de plannen. De aanwezige vertegenwoordigers van de Gemeente zouden dit meenemen.

Bedankt voor uw zienswijze met drie aandachtspunten.

1. De maatregelen hebben als voornaamste doel om doorgaand autoverkeer in het gebied Centrum-Noord te verminderen. Daarbij wordt ook geprobeerd om verkeer op straten te laten rijden die daarvoor zijn ontworpen: winkel- en woonstraten krijgen minder autoverkeer. Enkele 50 km/uur-wegen krijgen (beperkt) meer verkeer. Rijden naar de Driehoekjes kan inderdaad via de Elandstraat-Vondelstraat-(Kleine) Nobelstraat (met ontheffing), maar ook via de Elandstraat-Vondelstraat-(korte) Noordwal. Ook met andere maatregelen zoals veranderende parkeertarieven voor bezoekers worden bezoekers ontmoedigd om met de auto naar Den Haag te komen, maar op een andere manier te reizen. Dit vermindert het autoverkeer door het gebied. Dat is gunstig voor bewoners, omdat in totaal minder kilometers door de stad worden gereden.

2. Het Venduehuis komt in aanmerking voor ontheffingen, net als bewoners en andere bedrijven. Daarnaast is laden en lossen mogelijk binnen venstertijden.

3. Wij begrijpen ook uw zorgen over de Elandstraat. Het aantal motorvoertuigen in de Elandstraat (tussen Piet Heinplein en Vondelstraat) neemt naar verwachting toe met ongeveer 2.000 per etmaal (24 uur). In totaal rijden dan iedere 24 uur ongeveer 10.000 motorvoertuigen over de Elandstraat. De inrichting van dit deel van de Elandstraat blijft hetzelfde. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Het blijft voor laden en lossen, binnen venstertijden, mogelijk om de Nobelstraat te bereiken.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Tot slot heeft u het over eenrichtingsverkeer op de Scheveningseveer. Het valt niet onder de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal en was dus geen onderwerp op de informatieavond; het betreft een toekomstig deelproject vanuit Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord. Door de gezamenlijke belangenorganisaties van Centrum-Noord is aan de gemeente gevraagd om op de Scheveningseveer-Mauritskade (Parkstraat-Noordeinde) een proef mee te houden om doorgaand autoverkeer te verminderen en om een fietspad te kunnen maken. De planvoorbereiding voor deze proef is nog maar net gestart. Naar verwachting wordt rond april 2025 een informatiebijeenkomst gehouden over het schetsonwerp, maar een exacte datum is nog niet bekend. Uit de proef moet blijken of het wel een goed idee is om het ontbrekende fietspad te maken en eenrichtingsverkeer in te stellen.

Zienswijze 20

Ik ben eigenaar van een parkeerplaats aan de Pieterstraat. In de nieuwe situatie is voor de toegang naar de parkeerplaats een ontheffing nodig.

Vanaf de Torenstraat de Pieterstraat inrijden, heeft niet mijn voorkeur (kruisende auto's, trams, fietsers en wandelaars).

Er gaat te veel doorgaand verkeer door de Prinsestraat. Echter ook via de Molenstraat en de Juffrouw Idastraat (zijde Torenplein) rijden auto's (sluipverkeer) de Prinsestraat in. Hier staan geen verbodsborden, terwijl in de nieuwe situatie de Prinsestraat vanaf de Noordwal wel een "verboden voor auto's" krijgt.

Vraag

Hoe wordt voorkomen dat de Pieterstraat, door de (gedeeltelijk) twee-richtingsverkeer-aanpassing, niet ook sluipverkeer aantrekt?

Bedankt voor uw zienswijze.

De parkeerplaats aan de Pieterstraat is straks toegankelijk vanaf de Torenstraat. Als uw buiten het gebied parkeert, komt u niet in aanmerking voor een ontheffing. Het is de bedoeling om de hoeveelheid autoverkeer te minimaliseren (zo min mogelijk uitzonderingen).

Het wordt verboden om in te rijden vanaf het kruispunt Prinsessewal/Noordwal en vanaf de Nobelstraat (voorbij het kruispunt Kleine Nobelstraat). Het plan voorziet er ook in dat in de Pieterstraat, voorbij de DKDB-garage, een bord komt dat inrijden door autoverkeer, motoren en bromfietsen richting Prinsestraat verbiedt (met gebruikelijke uitzonderingen). Autoverkeer dat via de Molenstraat naar de Prinsestraat rijdt, is langs het voetgangersbord gereden in de Heulstraat of op het Noordeinde. Autoverkeer kan de Molenstraat en Juffrouw Idastraat niet inrijden vanaf de Torenstraat omdat er in beide straten twee palen staan.

Vanwege de afsluiting van de Pieterstraat vanaf de DKDB-garage verdwijnt al het sluipverkeer omdat er voorbij dat punt alleen nog autoverkeer mag rijden met een ontheffing.

3.4 Zienswijzen 21-30

Zienswijze 21

als belanghebbende uit de Pieterstraat ben ik wel tevreden dat het voor mij belangrijke deel van de Pieterstraat buiten de beperkingen blijft, is er al een plan van inrichting op de tekening staan nog parkeerplekken en plantenbakken maar daar is geen ruimte voor (denk ik).

over de poller in de Molenstraat heb ik geconstateerd dat die nog steeds op massadetectie werkt, dus eigenlijk bewoon open staat en wel van beide kanten, op de bijeenkomst werd gesteld dat het alleen inrijden zou zijn maar er hangt zelfs een bord "uitrijden voor vergunninghouders". de parkeergarages in de Molenstraat en Juffrouw Idastraat zullen bereikbaar moeten blijven voor hotelgasten en?

als er een meer definitief plan voor de inrichting van de Pieterstraat is zie ik dat graag, de rest zijn maar losse opmerkingen.

vriendelijke groet,

Bedankt voor uw zienswijze.

Op de tekening van het voorontwerp staan in de Pieterstraat te plaatsen plantenbakken en te verwijderen parkeerplaatsen. De nieuwe inrichting maakt het mogelijk dat het weinige autoverkeer dat er nog komt elkaar kan passeren. Het aantal plantenbakken is aangepast van 6 naar 3 (In de Prinsestraat komen juist meer plantenbakken).

De poller in de Molenstraat werkt inderdaad voor twee rijrichtingen, onder andere om hotelgasten niet via het Noordeinde laten rijden. Officieel hebben hotelgasten een ontheffing nodig (nu ook al).

Gebruikelijk wordt voorafgaand aan de uitvoering gecommuniceerd over het definitief ontwerp en de planning.

Zienswijze 22

Hoi!

Dit is mijn reactie op het VO van de Prinsestraat en Prinsessewal:

1. Het ontwerp ziet er prachtig uit, dit is een belangrijke stap vooruit voor de verkeersveiligheid voor het fietsen in het centrum.
2. Beter is het als alle parkeerplaatsen op de Prinsestraat verdwijnen. In het algemeen zijn minder

autoparkeerplekken een betere oplossing ten gunste van verkeersveiligheid en groen, dus ook langs het Paleis op de Prinsessewal kunnen er parkeerplekken door groen en fietsnietjes worden vervangen.

3. Op de Noordwal moet fietsen in tegenrichting worden toegestaan (dus naar de Torenstraat) om het fietspad op de Noordwal tussen de Torenstraat en Bij de Westermolens te kunnen gebruiken.

4. Tegenrichting voor fietsers in de Anna Paulownastraat moet worden toegestaan om continuïteit vanaf de Prinsessewal te bieden. Hiervoor kan een rij parkeerplekken op de Anna Paulownastraat worden verwijderd en omgevormd tot fietspad. Zijn er hier plannen voor?

Dank u!

Als toevoeging op mijn vorige email:

Met het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal daalt het verkeer op de Anna Paulownastraat fors. Dit biedt mogelijkheden voor fietsers: het rijden op de Anna Paulownastraat in de tegenrichting. Voor extra veiligheid en ruimte kan er een rij parkeerplaatsen worden opgeheven.

Dank u nogmaals!

Bedankt voor uw zienswijze.

1. Verkeersveiligheid voor fietsers is inderdaad een van de projectdoelen. Dit willen we bereiken door nog maar zeer beperkt autoverkeer toe te laten en parkeerplaatsen op te heffen.

2. In het huidige ontwerp verdwijnen in de Prinsestraat alle parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen op de Prinsessewal aan de zijde van de gracht kunnen ook niet blijven en worden tot groenstrook gemaakt, maar die aan de zijde van de Paleistuin blijven wel. Er moeten voldoende parkeerplaatsen over blijven.

3. Op dit moment is daar geen ruimte voor. Om uw idee mogelijk te maken, moet de (korte) Noordwal 30 km/uur-straat worden, met een geheel andere inrichting. En om een doodlopende 50 km/uur-weg te voorkomen, moet dan de Prinsessewal ook naar 30 km/uur. Dat is momenteel niet haalbaar vanwege de bereikbaarheid van de binnenstad door nood- en hulpdiensten.

4. Net als voor de Prinsestraat-Prinsessewal is door de bewoners- en ondernemersorganisaties aan de gemeente gevraagd om de Anna Paulownastraat aan te passen met een fietspad richting Piet Heinplein ten koste van parkeerplaatsen. De planvoorbereiding is nog niet gestart, omdat niet alles tegelijk kan. Of het mogelijk is, hangt o.a. af van de parkeerdruk.

Zienswijze 23

Geachte lezer,

Als bewoner van de Juffrouw Idastraat (een van de zijstraten van de Prinsestraat) voor meer dan 11 jaar, wil ik graag mijn input geven over de aanpak van de Prinsestraat en Prinsessewal die gepland staat voor volgend jaar.

Ik ben ontzettend blij dat dit plan er nu ligt! Dit is een ontzettend charmant stukje van het oude centrum, met veel potentie.

Ik ben het absoluut eens met de plannen voor de Prinsestraat. Ik zou echter nog willen opperen om eventueel kleine (bloesem-)boompjes te planten, in plaats van alleen plantenbakken. Wat mij betreft komt er ook meer groen in de Juffrouw Idastraat. Een van de oudste straatjes van de buurt, maar mijns inziens een wat achtergesteld straatje, zonder enig groen.

Dit zou dus in de plannen voor meer groen wat mij betreft meegenomen mogen worden.

Ik hoop dat u wat met mijn reactie kunt.

Met hartelijke groet,

Bedankt voor uw zienswijze met uw steun en uw suggesties.

In de plantenbakken op de Prinsestraat komen meerstammige boompjes. We gaan verschillende soorten planten waaronder ook bloesemboompjes zoals bijvoorbeeld sierappels of sierkersen. Door verschillende soorten te kiezen, ontstaat er afwisseling in kleur groen, bloesem en herfstkleuren. De Juffrouw Idastraat maakt geen onderdeel uit van het plangebied en daarom kunnen we daar binnen het project geen groen toevoegen. (Op dit moment zijn er wel veel initiatieven voor meer groen in de binnenstad en mogelijk wordt de Juffrouw Idastraat daarin meegenomen.)

Voor de definitieve situatie van de Prinsestraat gaan we zoeken naar mogelijkheden om bomen in de grond te planten en niet alleen in bakken. Of dit gaat lukken hangt ervan af of we diverse kabels en leidingen kunnen verleggen om ondergronds ruimte te maken. Op dit moment is de ondergrond niet of nauwelijks geschikt voor het planten van bomen in de grond.

Zienswijze 24

Dear sir or madam,

I am a resident and owner at Prinsestraat XX.

I have three serious concerns about this project. I explain them below.

First, on the one hand the main goal of the project is to reduce noise due to car traffic. On the other hand you say that the aim is to attract more people to the street who should pass by or fill more the VERY DISTURBING terraces which will only increase the noise level. I asked this to your colleague, Mr., and I am not getting any satisfactory answer. I am told that there can be more enforcement from the police to check the noise level. I do not believe in this at all. In the last three years there are two restaurants right in front of my house, few meters away from my window, and due to their terraces there is already a lot of noise (especially from restaurant which is literally operating an open tavern in front of my house as it sells wine only). My neighbor agrees with me. We filed numerous complaints about the noise in front of our houses. You insist on your aim that the street should be more lively with more people on the street. More people make more noise. This is not an opinion but a fact. It is unclear how you will increase enforcement from police to control noise level due to more people. I am told by Mr. ... that I should call the police or the municipality if there is more noise. I categorically reject this approach and find it totally unacceptable. I am not a police officer who is supposed to make noise nuisance reports to the police or the municipality every now and then. I want to make it clear: I do NOT want more people around my house because more people means more noise, and I am already tolerating the current noise nuisance. Your current plan does not state anything about this. What is worse, I have never been asked for my opinion before this project was approved. Also, we had this noise problem from the terraces and you had no knowledge of this problem before you approved the project. You did not do a feasibility analysis which you should have done.

Second, you say that the street will become more green. How? You cannot put trees in the ground because there are cables and pipes under the ground. Putting few more decorative plants, as your plan shows, does not make a street greener. So I do not understand what you mean by making the street more green. More green how? Your plan is not convincing.

There are parking spaces in front of my house. You say that you will turn them to bicycle stalls. I do NOT want this. If you put bicycle stalls in front of my house, all day long, I will hear people chaining their bicycles in front of my window which will be very disturbing. Especially because there is the Korzo theater in front of my house and all the people who come there will chain their bikes in front of my house which will make a lot noise. Also, we have the Biesieklette to park bicycles anyhow so it is unclear why we need more bicycle stalls. You are not convincing. Hereby with this mail, I categorically reject bicycle stalls in front of my house. My wish and proposal is to turn parking spaces in front of my house to parking spaces for disabled people. There is actually one already almost in front of my house, so if you

move that right in front of my house, I can accept that. But I do NOT accept bicycle stalls in front of my house.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze. Wij begrijpen dat u nog altijd negatief bent over het plan.

1. Het project beoogt de leefbaarheid en kwaliteit in Centrum-Noord te verbeteren. Het is geen projectdoel om geluid door autoverkeer te verminderen, maar dat kan mogelijk wel een gevolg zijn van de maatregelen.

Geluidsoverlast door terrassen is vanzelfsprekend niet de bedoeling. Mogelijk is meer handhaving nodig. U geeft aan dat dit probleem momenteel ook al bestaat. De overlast door terrasbezoekers heeft u meerdere malen aangekaart bij handhavingsorganisaties. Het is aan die partijen om met oplossingen te komen.

Het project voor de Prinsestraat is gestart op verzoek van belangenorganisaties in Centrum-Noord op initiatief van de ondernemersorganisatie voor het Hofkwartier. Daarna zijn inderdaad niet alle individuele bewoners gevraagd of zij het eens zijn met het starten van een project. De belangenorganisaties vinden dat er momenteel een probleem is door het autoverkeer en dat de looproute naar het Zeeheldenkwartier beter kan. Het project zet niet in op meer terrassen en dergelijke. Uit de probleemanalyse bij de projectstart is overlast door terrassen en terrasbezoekers inderdaad niet naar voren gekomen. Ook is dat niet genoemd door de belangenorganisaties om in dit kader aan te pakken.

2. Het plaatsingsplan voor de bakken met meerstammige bomen en onderbegroeiing is licht gewijzigd ten opzichte van het plaatsingsplan dat ter inzage heeft gelegen (o.a. meer bakken). De keuze voor bakken en geen groen in de grond is op verzoek van de belangenorganisaties: als we de oude situatie terug willen, kunnen ze eenvoudig naar andere straten gebracht worden. Als echter de eerste fase van het project (met bebording, plantenbakken en fietsnietjes) wel bijdraagt aan het projectdoel, kan een herinrichting volgen. Daarbij kan onderzocht worden waar wel bomen mogelijk zijn, mogelijk door kabels en leidingen te verplaatsen. Maar mogelijk blijkt dan geen of nauwelijks bomen mogelijk zijn. Waarschijnlijk blijven in dat geval de groenbakken.

3. Op een deel van de parkeerplaatsen voor uw woning komen groenbakken, zoals hierboven aangeven. Naar aanleiding van uw zienswijze wordt één extra plantenbak geplaatst voor uw woning. Als het voorontwerp wordt uitgewerkt in een definitief ontwerp wordt de exacte invulling bepaald, maar er mogen geen parkeerplaatsen in een gebied dat gesloten is verklaard voor auto's, motoren en bromfietsen, dus ook geen parkeerplaats voor minder validen. Voor hen komt dus er geen extra parkeerplaats bij en de bestaande mindervalideplaatsen komen uiteraard terug net buiten het gebied.

Zienswijze 25

Goed idee. Ik steun dit initiatief volledig.

Bedankt voor uw zienswijze.

Goed om te lezen dat u positief bent over het plan.

Zienswijze 26

Ben voor herinrichting Prinsestraat. Het resultaat van eenrichtingsverkeer Prinsessewal resulteert in meer vervoersbewegingen via Vondelstraat - Torenstraat. Hier wordt zeer regelmatig buitensporig hard gereden. Men komt dan bocht door waar voetgangers oversteken naar de horeca aan de overkant (korte veenkade). Moet meegenomen worden in het plan! Drempels en zebrapad zeer gewenst om veilige situatie voor en na de bocht bij Bilderdijkstraat te waarborgen.

Bedankt voor uw zienswijze en uw zorgpunten.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-

Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Het zebrapad over de Bilderdijkstraat lag er voorheen als route naar de tramhalte Noordwal. Deze is komen te vervallen en de zebra op de Torenstraat is gebleven. Deze ligt op een logische plek aan de centrumzijde; twee zebra's op een zo korte afstand in de nabijheid van de nieuwe halte op de Torenstraat is niet nodig en komt bovendien de doorstroming voor de tram niet ten goede. Op grond hiervan heeft de gemeente besloten één zebra te laten vervallen.

Op basis van uw vraag hebben wij de situatie op de Vondelstraat nader bekeken. Uit onze snelheidsgegevens blijkt dat 85% van de automobilisten 47 km/uur of langzamer rijdt. Dit wil zeggen dat meer dan 85% van de automobilisten zich netjes aan de maximum rijsnelheid houdt. De V85 is voor zowel de gemeente als de politie maatgevend. Incidenteel komen er uitschieters voor en deze weggebruikers vertonen ongewenst rijgedrag. De gemeente is zelf niet bevoegd om te handhaven op hardrijders, dat is een taak van de politie. Voor het plaatsen van een flitspaal ligt de bevoegdheid bij het Openbaar Ministerie (OM).

Het blijft een uitdaging om automobilisten die ongewenst en onveilig rijden effectief aan te pakken. Dit komt omdat het om hun gedrag gaat. De gemeente besteedt hier aandacht aan in haar beleid voor verkeersveiligheid. Zo is de aanpak van ongewenst en asociaal gedrag één van de speerpunten uit het "Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026" (RIS313813). Hieruit volgt onder andere onderzoek naar hoe de verleiding om ongewenst gedrag te vertonen kan worden weggenomen, zijn er campagnes over veilige snelheden, en wordt samen met andere partijen gewerkt aan een 'Hufteraanpak'.

Sinds de Vondelstraat is aangepast, moeten auto's hun snelheid aanpassen, omdat ze van dezelfde ruimte gebruik maken als de trams; de trams hebben geen eigen trambaan meer. Wij kunnen geen drempels aanleggen vanwege de tram. Daarnaast is de Vondelstraat ook een onderdeel van een hoofdroute voor nood- en hulpdiensten. Dit betekent dat snelheidsremmende maatregelen niet mogelijk zijn.

Tenslotte ziet de gemeente geen aanleiding om nu een zebra aan te leggen op de Vondelstraat. De redenen hiervoor zijn ondermeer dat er geen duidelijke looproute is tussen beide delen van de straat. De verschillende woonstraten aan weerszijden van de Vondelstraat verspringen ten opzichte van elkaar waardoor het gebruik van een zebra maar beperkt zal zijn, omdat je al snel veel moet omlopen. Daarbij wil de gemeente de doorstroming voor de tram niet te veel beperken door het toevoegen van zebra's. Daarom is bij het ontwerp van de nieuwe tramlijn gekozen om de zebra's te plaatsen bij tramhaltes of drukke bestemmingen/looproutes waar deze de meeste mensen bedienen.

Zienswijze 27

Ziet er super uit! Durf ervoor te kiezen; autoluw zal nooit alleen maar voordelen opleveren. Als we daar op wachten komen we nooit ergens.

Bedankt voor uw zienswijze.

Goed om te lezen dat u positief bent over het plan.

Zienswijze 28

I am absolutely in favor of making prinsesstraat car-free. It is currently quite hectic and unsafe to go by bicycle. Thank you

Bedankt voor uw zienswijze.

Goed om te lezen dat u positief bent over het plan.

Zienswijze 29

Geachte mevrouw/meneer,

Graag wil ik u wijzen op enkele punten in het ontwerp waar ik bezwaar tegen heb.

Ten eerste verdwijnen er opnieuw veel parkeerplaatsen, wat de parkeerdruk in de straten rondom de Prinsessewal en Prinsestraat nog verder zal verhogen. In de afgelopen jaren zijn er al veel parkeerplekken verdwenen, tot grote onvrede van de meeste bewoners. Hoewel de percentages van parkeergelegenheden misschien binnen de norm blijven, hebben bewoners de noodzaak om hun auto op straat te kunnen parkeren en bezoek met de auto te kunnen ontvangen.

Daarnaast is het vreemd dat het aantal parkeerplaatsen binnen de norm blijft, terwijl er op de Veenkade een extreem dure parkeergarage is gebouwd om de verloren bovengrondse parkeerplaatsen te compenseren.

Het ontwerp voorziet ook in een breed fietspad op de plek van de rijbaan op de Prinsessewal en Prinsestraat. Een soortgelijke situatie is gecreëerd op de Noordwal, waar ook parkeerplekken verdwenen zijn en een fietspad voor in de plaats kwam. Echter, dit fietspad wordt nauwelijks gebruikt; fietsers kiezen de Veenkade aan de overkant, wat logischer is. Hetzelfde zal gebeuren met het extra brede fietspad op de Prinsessewal: het zal leeg blijven omdat fietsers via de Toussaintkade zullen rijden, zoals ze altijd al hebben gedaan. Het ontwerp probeert mensen iets te forceren wat ze niet zullen doen.

Bovendien moeten bewoners en ondernemers op verschillende manieren hun woning of pand kunnen bereiken. Dit ontwerp beperkt deze mogelijkheden steeds meer.

De verkeersdruk zal zich door dit ontwerp verplaatsen naar de Elandstraat en de Vondelstraat, waardoor mensen omrijden en dus meer kilometers maken, wat niet wenselijk is. Het wordt ook moeilijker om de parkeergarages te bereiken.

Verkeersoverlast kan op andere manieren worden ingedamd, zonder al te ingrijpende maatregelen. Verminder niet de parkeerplekken, maar markeer dit gebied als exclusief voor bewoners en plaatselijke ondernemers. Bewoners en ondernemers kunnen hun bezoek, leveranciers en werklui aanmelden via de al beschikbare app, wat makkelijk te controleren is via de bestaande parkeercontrole. Hierdoor zullen bezoekers van buiten de buurt hun auto's in de daarvoor bestemde parkeergarages moeten zetten.

Er is veel overlast van auto's in de buurt die door de straten "cruisen" en niets in het centrum te zoeken hebben. Met cruisen bedoel ik auto's die steeds rondjes rijden met te hoge snelheid en veel geluid veroorzaken door speciale uitlaten. Voor deze groep zou het onaantrekkelijk gemaakt kunnen worden door geluid- en snelheidscamera's op te hangen, wat de buurt ook een stuk veiliger zou maken.

Op de lange termijn zouden de vele coffeeshops uit het centrum geweerd moeten worden. Er is een grote stroom van coffeeshopklanten die met de auto naar de stad komen om hun voorraad te halen. Het parkeergedrag van deze groep laat vaak te wensen over en veroorzaakt overlast.

Tot slot wil ik erop wijzen dat meer groen in de stad een mooi ideaal is, maar dat dit niet ten koste moet gaan van de toegankelijkheid voor bewoners en ondernemers. Het merendeel van hen behoort tot de beroepsbevolking en moet in staat zijn te reizen van en naar werk en voor andere zaken waarvoor men een auto nodig heeft. Er zijn nog genoeg andere plekken waar meer groen geplaatst kan worden; hierover denk ik graag mee.

Met vriendelijke groet

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze. U heeft onder andere zorgen over het verdwijnen van parkeerplaatsen.

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen

parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren.

De Volautomatische Autoberging Veenkade is in plaats gekomen van de parkeerplaats die hier was boven de gracht. De norm voor parkeerdruk lag toen op 80%. Het is een kwaliteit dat het water weer zichtbaar is gemaakt.

Er zijn momenteel amper fietsers die vanuit de Anna Paulownastraat via de Toussaintkade naar de Prinsestraat rijden, omdat de Prinsessewal momenteel al een logischere en kortere route is.

Bewoners en ondernemers kunnen door het plan beter bij hun woning of winkel komen: het onnodige autoverkeer gaat tot het verleden behoren.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Met een autoluwe Prinsestraat wordt deze straat exclusief voor bewoners en ondernemers. Zij komen in aanmerking voor een ontheffing. Dat is een beproefd systeem, in tegenstelling tot een app. Uw meedenken wordt gewaardeerd, maar uw voorstel om een parkeerapp te gebruiken is voor de gemeente niet uitvoerbaar: handhaving op autoluw kan niet met parkeercontrole. Het autoluw maken moet wel met verkeersborden.

Zienswijze 30

Naar aanleiding van het plan maak ik mij zorgen om het toenemende verkeer op de Vondelstraat. Het verkeer dat vanaf de Mauritskade naar de stad toe wil, kan dan immers niet meer langs de Prinsessewal en zal van de Vondelstraat gebruik maken. Mijn zorgen betreffen:

- geluid:

Het geluid zal waarschijnlijk toenemen als gevolg van het toenemende verkeer. Ik vraag mij daarom af of onderzoek wordt gedaan of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en, als daar sprake van is, er geluidwerende maatregelen worden getroffen.

- trillingen:

Op dit moment is het goed te merken als er een bus of vrachtwagen door de Vondelstraat rijdt. De ramen trillen dan met enige regelmaat. Als gevolg van het eenrichtingsverkeer zal al het verkeer van leveranciers aan de Torenstraat en Prinsestraat en verder door de Vondelstraat moeten. Onze straat heeft op het gebied van trillingen al veel te verduren gehad als gevolg van de werkzaamheden in de straat.

- verkeersveiligheid:

Hoewel ik de herinrichting van de Vondelstraat optisch een mooie ontwikkeling vind, heeft het helaas niet meer verkeersveiligheid gebracht. De straat wordt nog steeds als racebaan gebruikt en nu de auto's dicht op de rijbaan zijn geplaatst is het bij het oversteken erg lastig om langs de geparkeerde auto's heen te kijken en te bezien of het veilig is. Toename van verkeer als gevolg van het eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal, zal de verkeersonveiligheid alleen maar doen toenemen.

Ten aanzien van al deze punten vraag ik de gemeente om zorgvuldig onderzoek te doen naar de impact van de plannen, een goede afweging te maken van de betrokken belangen (wegen de belangen van de ondernemers op de Prinsestraat echt zwaarder dan de belangen van de omwonenden in onder meer de Vondelstraat) en, als toch voor de plannen wordt gekozen, zoveel mogelijk maatregelen te nemen om geluid, trillingen en verkeersveiligheid op de Vondelstraat te verbeteren.

Alvast heel hartelijk dank.

Bedankt voor uw zienswijze met zorgen over de Vondelstraat.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Om de geluidseffecten te bepalen, is opdracht gegeven aan een extern bureau om een akoestisch onderzoek uit te voeren.

Wat betreft het punt over trillingen: in de Vondelstraat rijdt autoverkeer na de herinrichting verder van de gevels. De nieuwe rijbaan (die wordt gedeeld met de tram) heeft een stevige fundering gekregen. De herinrichting zou dus hebben moeten leiden tot een verbetering.

Op basis van uw vraag hebben wij de situatie op de Vondelstraat nader bekeken. Uit onze snelheidsgegevens blijkt dat 85% van de automobilisten 47 km/uur of langzamer rijdt. Dit wil zeggen dat 85% van de automobilisten zich netjes aan de maximum rijsnelheid houdt. De V85 is voor zowel de gemeente als de politie maatgevend. Incidenteel komen er uitschieters voor en deze weggebruikers vertonen ongewenst rijgedrag. De gemeente is zelf niet bevoegd om te handhaven op hardrijders, dat is een taak van de politie. Voor het plaatsen van een flitspaal ligt de bevoegdheid bij het Openbaar Ministerie (OM).

Helaas blijft het een lastige kwestie om automobilisten die ongewenst en onveilig rijgedrag vertonen effectief aan te pakken. Het betreft in deze situatie namelijk een gedragskwestie. De gemeente besteed hier aandacht aan in haar beleid rondom verkeersveiligheid. Zo is de aanpak van ongewenst en asociaal gedrag één van de speerpunten uit het "Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026" (RIS313813). Hieruit volgt onder andere onderzoek naar hoe de verleiding om ongewenst gedrag te vertonen kan worden weggenomen, zijn er campagnes over veilige snelheden, en wordt samen met andere partijen gewerkt aan een 'Hufteraanpak'.

Sinds de Vondelstraat is aangepast, moeten auto's hun snelheid aanpassen, omdat ze van dezelfde ruimte gebruik maken als de trams; de trams hebben geen eigen trambaan meer. Wij kunnen geen drempels aanleggen vanwege de tram. Daarnaast is de Vondelstraat ook een onderdeel van de hoofdroute hulpdiensten. Dit betekent dat snelheidsremmende maatregelen ook niet mogelijk zijn. Tenslotte ziet de gemeente geen aanleiding om nu een zebra aan te leggen op de Vondelstraat. De redenen hiervoor zijn ondermeer dat er geen duidelijke looproute is tussen beide delen van de straat. De verschillende woonstraten aan weerszijden van de Vondelstraat verspringen ten opzichte van elkaar waardoor het gebruik van een zebra maar beperkt zal zijn, omdat je al snel veel moet omlopen. Daarbij wil de gemeente de doorstroming voor de tram niet te veel beperken door het toevoegen van zebra's. Daarom is bij het ontwerp van de nieuwe tramlijn gekozen om de zebra's te plaatsen bij tramhaltes of drukke bestemmingen/looproutes waar deze de meeste mensen bedienen.

Het oversteken van de Vondelstraat kan op de plekken waar het auto en fietsverkeer ook de straat op draait/oversteekt. Daar is veel ruimte om de straat goed in te kijken voor het oversteken. Daarnaast is de oversteek veel korter geworden sinds de tram nu de rijweg deelt met de auto.

3.5 Zienswijzen 31-40

Zienswijze 31

Mijn voordeur is aan de Oude Molstraat, de ingang van de parkeergarage is aan de Nobelstraat (net voor de pollers).

In mijn parkeergarage heb ik de beschikking over meerdere parkeerplaatsen. Ik laat ook bezoek toe op deze parkeerplaatsen. Dat geldt voor meer bewoners van het complex Driehoekjes. Ook in de nieuwe situatie is het van groot belang dat mijn bezoek toegang houdt.

Op de inspraakbijeenkomst waren tekeningen te zien. Op een van die tekeningen was de Nobelstraat tot aan de polders wit van kleur, dus uitgezonderd van het afsluitingsgebied. Ik was daar heel tevreden mee. De parkeergarage leek dus toegankelijk te blijven zonder ontheffing.

Maar in de tekst op uw site lees ik dat de Nobelstraat wél tot het afsluitingsgebied hoort. In die tekst lees ik ook dat er een uitzondering is voor de Pieterstraat, tot aan een parkeergarage. Ik hoop van harte dat er ook een dergelijke uitzondering kan gelden voor de Nobelstraat tot aan de parkeergarage bij de pollers.

Bedankt voor uw zienswijze. Wij begrijpen de verwarring of de Nobelstraat tot het autoluwe gebied gaat behoren. De tekening en de tekst zijn hierop verduidelijkt.

U heeft straks een ontheffing nodig net als andere bewoners van het Hofkwartier. Daar staat tegenover dat er geen doorgaand autoverkeer meer door de Prinsestraat en zijstraten rijdt.

Mede naar aanleiding van uw zienswijze komt in de Nobelstraat onder het C12-bord (gesloten voor auto's, motoren en bromfietsen) een onderbord dat bezoek van de bewonersgarage Driehoekjes uitzondert (zodat bezoekers geen ontheffing nodig hebben). Wegrijdend autoverkeer moet op het kruispunt met de Prinsestraat verplicht linksaf en via het Kerkplein naar de Torenstraat. Hierdoor is het niet nodig om de Nobelstraat en Korte Nobelstraat net als de Pieterstraat buiten het gebied met geslotenverklaring te laten, wat goed is voor de leefbaarheid.

Excuses dat we niet duidelijk genoeg zijn geweest over de kleuren op de tekening. Op de tekening waarop u reageert, zijn de Nobelstraat en Kleine Nobelstraat inderdaad niet ingekleurd. Dat is omdat daar geen fysieke aanpassingen worden uitgevoerd door het project. Dat ze wit zijn gelaten, betekent niet dat ze buiten het gebied met een geslotenverklaring vallen. De bijbehorende tekst was niet op twee manieren uitlegbaar.

Zienswijze 32

Prima dat de Prinsestraat autoluw wordt maar dan moeten er wel maatregelen worden genomen in de straat die daarvan het kind van de rekening wordt, de Vondelstraat. De inrichting daarvan is nu al dramatisch voor de bewoners, fietsers en voetgangers. Er wordt daar veel te veel en veel te hard gereden. Het is onbegrijpelijk dat deze straat is ingericht als racebaan. Het smoesje is steeds dat er niets kan omdat de hulpdiensten er snel door moeten maar het gaat om enkele seconden als de nodige maatregelen wel genomen worden. Er is nu dagelijks sprake van ernstige overlast door lawaai, extra uitlaatgassen en gevaar door hoge snelheden. Dat wordt alleen maar erger als er nog meer auto's doorheen worden geleid. Neem gewoon maatregelen om de snelheid te uit te halen, controleer meer, maak het leefbaar en wentel de keuze voor de Prinsestraat niet af op een andere straat. Verder moeten fiets- en looproutes in de Vondelstraat sowieso worden aangepast omdat ze idioot zijn ingericht. Fietsers moeten gevaarlijke en onoverzichtelijke bochten maken, bv bij de Elandstraat die nu dus nog drukker wordt. Voetgangers moet nog dagelijks door het zand lopen omdat er geen trottoir is bij de boom op de hoek van de Elandstraat en de Vondelstraat (aan de kant van het buurtcentrum. Auto's rijden dagelijks straffeloos door de Zoutmanstraat en dan rechtdoor naar de Vondelstraat. De gemeente lijkt elke realiteitszin en praktisch besef te ontberen. Hopelijk houdt u eindelijk eens een keer rekening met de bewoners.

Bedankt voor uw zienswijze over de Vondelstraat. Wij betreuren het dat u deze door het project tram 16/17 aangepaste straat dramatisch vindt geworden.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Op basis van uw vraag hebben wij de situatie op de Vondelstraat nader bekeken. Uit onze snelheidsgegevens blijkt dat 85% van de automobilisten 47 km/uur of langzamer rijdt. Dit wil zeggen dat 85% van de automobilisten zich netjes aan de maximum rijsnelheid houdt. De V85 is voor zowel de gemeente als de politie maatgevend. Incidenteel komen er uitschieters voor en deze weggebruikers vertonen ongewenst rijgedrag. De gemeente is zelf niet bevoegd om te handhaven op hardrijders, dat

is een taak van de politie. Voor het plaatsen van een flitspaal ligt de bevoegdheid bij het Openbaar Ministerie (OM).

Het blijft een uitdaging om automobilisten die ongewenst en onveilig rijden effectief aan te pakken. Dit komt omdat het om hun gedrag gaat. De gemeente besteedt hier aandacht aan in haar beleid voor verkeersveiligheid. Zo is de aanpak van ongewenst en asociaal gedrag één van de speerpunten uit het "Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026" (RIS313813). Hieruit volgt onder andere onderzoek naar hoe de verleiding om ongewenst gedrag te vertonen kan worden weggenomen, zijn er campagnes over veilige snelheden, en wordt samen met andere partijen gewerkt aan een 'Hufteraanpak'.

Sinds de Vondelstraat is aangepast, moeten auto's hun snelheid aanpassen, omdat ze van dezelfde ruimte gebruik maken als de trams; de trams hebben geen eigen trambaan meer. Wij kunnen geen drempels aanleggen vanwege de tram. Daarnaast is de Vondelstraat zoals u al aangeeft een onderdeel van de hoofdroute voor nood- en hulpdiensten.

Het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat en de fietsroutes daar maken geen onderdeel uit van het plangebied. Het verzoek tot aanpassing is aan de betreffende vakafdeling doorgegeven. Bij het buurtcentrum is geen ontbrekend trottoir meer waardoor u door het zand zou moeten lopen. Mogelijk waren er werkzaamheden toen u erlangs kwam.

Tenslotte ziet de gemeente geen aanleiding om nu een zebra aan te leggen op de Vondelstraat. De redenen hiervoor zijn ondermeer dat er geen duidelijke looproute is tussen beide delen van de straat. De verschillende woonstraten aan weerszijden van de Vondelstraat verspringen ten opzichte van elkaar waardoor het gebruik van een zebra maar beperkt zal zijn, omdat je al snel veel moet omlopen. Daarbij wil de gemeente de doorstroming voor de tram niet te veel beperken door het toevoegen van zebra's. Daarom is bij het ontwerp van de nieuwe tramlijn gekozen om de zebra's te plaatsen bij tramhaltes of drukke bestemmingen/looproutes waar deze de meeste mensen bedienen.

Zienswijze 33

Prima om de Prinsestraat autoluw te maken mits het gebied Hofkwartier praktisch goed bereikbaar blijft, ondernemers kunnen blijven ondernemen en als slecht ter been zijnde bezoekers bij de bewoners voor het huis kunnen worden afgezet en kunnen worden opgehaald. Zo niet dan ben ik TEGEN deze versie van het plan. Het plan mag niet ten koste gaan van mensen en ondernemers in dit gebied. De maatregelen schieten door en zorgen er voor dat de luchtkwaliteit NIET toeneemt.

Ik wil u van harte aanbevelen om de maatregelen die jullie als gemeente van plan zijn om te nemen om deze in de praktijk zelf te toetsen om te kijken of het praktisch haalbaar en logisch is. Geen studeerkamermodellen, maar actief luisteren naar bewoners en ondernemers om de zorgen serieus te nemen. Heel erg oppassen dat er geen waterbed-problemen ontstaan in andere delen van de wijk. Dan heeft dit geen enkele zin.

Concreet:

- Het is niet duidelijk of bezoekers die slecht ter been zijn nog op bezoek kunnen komen voor het huis of de winkel. Komt er een ontheffing voor het bezoek ja/nee?
- De Pieterstraat kan praktisch geen twee richtingsverkeer worden. Ga zelf kijken, dat is onmogelijk, dus echt niet doen. Zorgt voor chaos in de buurt en verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege opstoppen.
- Prinsestraat autoluw dan ook geen fatbikes, hardrijdende thuisbezorgers, brommers in de buurt, niet in de Molenstraat, niet in de Oude Molstraat, niet in de Papestraat, niet in de Nobelstraat enz. plus handhaven.
- Kunnen we zonder problemen en is er een absolute garantie dat als je je auto in het glazen huisje op de Noordwal/Veenkade zet, dan je daar een bewonersontheffing voor hebt?
- Niet duidelijk is vanaf welke plek er een bewonersontheffing nodig is.
- Hoe komt het bezoek in de Torengarage?
- Hoe komen bezoekers die lichamelijk er slecht aan toe zijn voor het huis uit?
- Inrichting Prinsestraat met de auto en twee richtingsverkeer van de fiets dat erg krap, dus maak de

stoep aan beide kanten NIET groter.

- Als er plantenbakken op de stoep komen te staan, wordt het NIET veiliger en zijn er onvoldoende uitwijkmogelijkheden voor fietsers, dus levensgevaarlijk.

- En dan ben ik absoluut TEGEN het afsluiten van het Schevingseveer als je de stad uit gaat. Die 60 meter weg zal leiden tot opstoppen in de buurt, dus slecht voor de luchtkwaliteit.

Boven de 60 meter weg is de lucht NIET begrensd, dus vuile lucht er omheen houdt NIET op als dat stukje van 60 meter wordt afgesloten.

Haagse gemeente ambtenaren zeggen dat deze maatregel is bedacht om notabene een model sluitend te krijgen. Deze buurt is geen model, en deze maatregel zal voor onnodige irritaties leiden, zal de luchtkwaliteit niet doen af nemen in dat gebied en zal er voor zorgen dat de rest van het plan ook wordt afgeschoten. Kortom mensen zijn geen model en het voegt NIETS toe aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De kans is juist groter dat vanwege files in de buurt de luchtkwaliteit juist slechter wordt.

Ik begrijp dat de gemeente geld uit Brussel krijgt als ze de CO₂-uitstoot terugdringen, maar dat mag nooit ten koste gaan van de mensen die wonen en werken moeten combineren.

Kortom het autoluw maken van de Prinsestraat best ok, maar de maatregelen schieten door en in plaats van dat de mensen hier gelukkiger van worden, worden ze er slechter van qua bereikbaarheid, tijdverspilling vanwege omrijden en een plezierige woonomgeving.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze. U heeft vooral vragen. Afhankelijk van de antwoorden, bent u voor of tegen de maatregelen.

De Prinsestraat autoluw maken en tegelijk per auto voor iedereen bereikbaar houden, kan niet allebei. Gekozen is voor het eerste. Bewoners, ondernemers etc. komen natuurlijk in aanmerking voor een ontheffing. Bezoekers met lichamelijke problemen kunnen met gebruik van een incidentele ontheffing op bezoek blijven komen.

T.a.v. uw opmerking dat het plan niet ten koste gaan van mensen en ondernemers in dit gebied: Het plan is gemaakt op initiatief van ondernemers Hofkwartier en in nauw overleg met ondernemers- en bewonersorganisaties van diverse wijken. Ondernemers menen dat dit plan nodig is om te kunnen blijven ondernemen. Het is ook bedoeld ter verbetering van de leefbaarheid voor bewoners. Het plan is in vele sessies ontwikkeld samen met bewoners- en ondernemersorganisaties uit het Hofkwartier en omliggende wijken. Daarna hebben over het schetsontwerp en het voorontwerp informatieavonden plaatsgevonden voor alle bewoners en ondernemers. Bovendien betreft het sobere maatregelen die gemonitord worden en indien nodig aan te passen of zelfs terug te draaien zijn. Deze werkwijze is op verzoek van de belangenorganisaties. Kortom: er is actief geluisterd.

Als de autoluwe Prinsestraat bijdraagt aan de projectdoelen en de eventuele negatieve effecten oplosbaar zijn, kan de straat heringericht worden tot voetgangersgebied.

Door het verdwijnen van parkeerplaatsen in de Prinsestraat gaan bezoekers van bewoners mogelijk vooral parkeren in de garages. Door het plan vermindert doorgaand autoverkeer en daarmee verbetert o.a. de luchtkwaliteit. Het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord beoogt autoverkeer van en naar Segbroek, Loosduinen etc. namelijk via een snellere route over de Teldersweg en Johan de Wittlaan te laten rijden (of via Lozerlaan) i.p.v. Mauritskade, Javastraat of Burg. Patijnlaan (Het is daarbij natuurlijk niet de bedoeling dat autoverkeer van of naar Centrum-Noord via de Teldersweg en Johan de Wittlaan gaat rijden).

Door het autoluwe karakter van de Prinsestraat (en deel van de Pieterstraat) rijdt er straks vrijwel geen autoverkeer door de Pieterstraat. Ook mag het autoverkeer dat vanaf de Torenstraat de Pieterstraat inrijdt niet doorrijden naar de Prinsestraat. Het is dus in de praktijk enkel bestemmingsverkeer dat de Pieterstraat inrijdt. Tweerichtingsverkeer over een korte afstand met weinig verkeer is de beste variant gebleken: autoverkeer dat naar een garage in de Pieterstraat moet, hoeft hierdoor niet door het autoluwe gebied.

Fietsen, waaronder fatbikes, mogen momenteel het voetgangersgebied (Oude Molstraat, Molenstraat, Papestraat etc.) inrijden. Snorfietsen/scooters zijn niet toegestaan. Er zijn bewuste keuzes gemaakt over waar en waar niet fietsers mogen rijden. De Prinsestraat is straks een autoluwe straat en geen voetgangersgebied. Hier mogen fietsers en snorfietsers dan ook nog steeds gebruik van maken, maar auto's, motoren en bromfietzers zonder ontheffing niet meer. Uw punt wordt meegenomen als er nieuw beleid over fietsen in de binnenstad komt.

Voor de volautomatische autoberging Veenkade blijft Q-Park de abonnementen beheren. Mensen met een abonnement hebben toegang. Beide toegangshokjes (Veenkade en Noordwal) blijven gewoon per auto bereikbaar.

De borden met geslotenverklaring voor auto's, motoren en bromfietsen (met onderborden) komen aan het begin van de Prinsestraat, in de Pieterstraat voorbij de DKDB-garage, voorbij het kruispunt Kleine Nobelstraat met Nobelstraat en aan het begin van het Kerkplein (vanaf Torenstraat). Daar waar het gebied autoluw is, is een ontheffing vereist om in te mogen rijden.

Bezoekers van de Torengarage komen daar via de Torenstraat. De Torenstraat blijft op meerdere manieren toegankelijk, o.a. via Elandstraat en Vondelstraat.

Dit huidige plan voorziet niet in aanpassing van de stoepen in de Prinsestraat. Het autoluw maken gebeurt met eenvoudige maatregelen. Afhankelijk van de uitkomst van de monitoring kan een herinrichting (met aanpassing van stoepen) volgen.

Wij zetten geen plantenbakken op de stoepen, maar op de parkeervakken. Parkeervakken zijn namelijk niet toegestaan binnen een autoluw gebied.

Ook geeft u aan tegen een ander deelproject te zijn waar nog geen plan voor is en dat niet tot het plan Prinsestraat-Prinsessewal behoort.

Voor de Mauritskade-Scheveningseveer (tussen Parkstraat en Noordeinde) is de belangenorganisaties van Centrum-Noord aan de gemeente gevraagd om een proef van een half jaar te houden met eenrichtingsverkeer richting Hogewal-Piet Heinplein en een fietspad richting Dr. Kuypersstraat. De rijstrook de andere kant op wordt voor fietsverkeer en is bedoeld om doorgaand autoverkeer door Centrum-Noord richting Koningskade te verminderen. Dat is dus de andere richting op dan op de Prinsessewal. Na een half jaar wordt de proefopstelling weer weggehaald. Deze proef is niet bedacht om een model sluitend te krijgen. Op de informatiebijeenkomst is gezegd dat er op alle drie straten (Burg. Patijnlaan, Javastraat en Mauritskade) door Centrum-Noord maatregelen nodig zijn om verschuiving van de ene naar de andere straat te voorkomen. De logische verwachting is dat eenrichtingsverkeer ervoor zorgt dat er geen autoverkeer meer de andere kant oprijdt, waardoor het rustiger wordt en de luchtvervuiling afneemt. Het idee is dat de maatregelen op de Prinsessewal en de Scheveningseveer-Mauritskade samen het doorgaand autoverkeer op de route Mauritskade-Elandstraat door Centrum-Noord aanzienlijk verminderen. Met de planvoorbereiding om te onderzoeken of de voorgestelde proef haalbaar is, is recent gestart, maar er is nog niet bekend wanneer de eerste inspraakbijeenkomst plaatsvindt.

De gemeente Den Haag krijgt geen subsidie voor het deelproject Prinsestraat-Prinsessewal of andere deelprojecten van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.

Met het bovenstaande is hopelijk uitgelegd dat de maatregelen voor de Prinsestraat en de Prinsessewal in combinatie met andere maatregelen in Centrum-Noord ervoor moeten zorgen dat autoverkeer dat nu door het centrum rijdt naar Segbroek of verder via de snellere route over de Teldersweg wil laten rijden. Dat zorgt voor een betere leefbaarheid en een prettiger woonomgeving. Als de maatregelen niet zoals verwacht blijken te werken, kunnen we ze aanpassen of terugdraaien.

Zienswijze 34

Waargaan de parkeerplaatsen naartoe? Het is nu al lastig om een plek te vinden. Bij werkzaamheden/lossen/calamiteit in Elandstraat kan bijna niemand thuis komen. Aanpassing Hogewal is onlogisch. Hierdoor kan je niet normaal rechtdoor rijden. Na testfestfase is er geen weg meer terug

aangezien het asfalt al aangepast wordt. Wie en hoe gaat de groenstrook onderhouden verder? Er is geen rekening gehouden met vrachtverkeer. Vrachtverkeer gebruikt deze route om de stad uit en in te komen. Los eerst de gevaarlijke kruispunten op voordat gekke initiatieven uitgevoerd moeten worden. Dit lokt meer verkeersongevallen uit!

Bedankt voor uw zienswijze. Wij begrijpen dat u zorgen heeft over onder andere parkeren, de route Elandstraat en de aanpassing Hogewal en de 'terugdraaibaarheid' van de maatregelen.

Voor het maken van nieuwe parkeerplaatsen is nergens ruimte. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wel wordt gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Ook worden gekeken wat autoverkeer gaat doen als de Elandstraat geblokkeerd is. Indien nodig dan gaan we oplossingen onderzoeken.

De aanpassing Hogewal verandert niets aan de slinger die autoverkeer nu ook al maakt om van Hogewal de Elandstraat in te rijden. Deze huidige slinger wordt door automobilisten niet moeilijk gevonden.

De groenstrook voor de Koninklijke Stallen gaat worden onderhouden door de gemeente. Daarvoor is beheergeld geregeld.

De maatregelen in de Prinsestraat en op de Prinsessewal zijn eenvoudig terug te draaien als dat na monitoring nodig blijkt, omdat de banden blijven liggen (asfaltdeel even breed blijft) en de fundering niet hoeft te worden aangepast. De aanpassing op de Hogewal is ingrijpender, maar mocht linksaf naar de Prinsessewal weer mogelijk gemaakt moeten worden, kan van de rechtdoorstrook een gecombineerde rechtdoor+linksafstrook worden gemaakt.

Vrachtverkeer naar de Prinsestraat kan via Elandstraat en Vondelstraat gaan aanrijden. De bocht op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat is speciaal aangepast op lange vrachtwagens (met oplegger). De route de ander kant op (vanuit de Prinsestraat naar de Mauritskade) verandert niet. Dit alles na afstemming met ondernemers van de BIZ Hofkwartier en Binnenstad in Bedrijf (BiB).

Doordat het kruispunt Prinsessewal/Hogewal wordt versimpeld, is de verwachting dat het verkeersveiliger wordt. Ook het kruispunt Prinsessewal/Noordwal/Prinsestraat wordt rustiger en veiliger.

Zienswijze 35

Waar zijn de parkeerplaatsen gebleven? (-50 plaatsen) Waar gaan deze auto's naartoe? Waarom de bestaande situatie niet handhaven op zijn minst tot de Pieterstraat? Hogewal aanpassing groenstrook is onlogisch. Hierdoor kom je een gekke bocht je rechtdoor wilt. Waar gaan de bestaande parkeeraatsen uit de Pieterstraat naartoe? Er wordt gesproken over een testfase maar asfalt wordt al aangepast. Bij calimiteit/werkzaamheden kan niemand meer thuis komen! Groenstroken worden op dit moment niet bijgehouden wie gaat dit doen? Mensen rijden dalijk tegen het verkeer in dit is vragen om meer overtredingen/ongelukken.

Bedankt voor uw zienswijze.

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Voor het maken van nieuwe parkeerplaatsen is nergens ruimte. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij

beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren.

Ten aanzien van uw voorstel: het plan voorziet erin om eindelijk het sluipverkeer door de Prinsestraat en Pieterstraat te stoppen. Dat geeft al jaren te veel overlast. De bestaande situatie handhaven tot aan de Pieterstraat lost het probleem niet op.

De aanpassing op de Hogewal verandert niets aan de slinger die autoverkeer nu ook al maakt om van Hogewal de Elandstraat in te rijden. De huidige slinger rechtdoor naar de Elandstraat wordt door automobilisten niet moeilijk gevonden.

De maatregelen in de Prinsestraat en op de Prinsessewal zijn eenvoudig terug te draaien als dat na monitoring nodig blijkt. De aanpassing op de Hogewal is ingrijpender, maar mocht linksaf naar de Prinsessewal weer mogelijk gemaakt moeten worden, kan van de rechtdoorstrook een gecombineerde rechtdoor+linksafstrook worden gemaakt.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wel wordt gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Ook worden gekeken wat verkeer gaat doen als de Elandstraat geblokkeerd is. Indien nodig dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Groenstroken worden momenteel bijgehouden door de gemeente. Dat gaat ook gelden voor het groen dat erbij komt. Daarvoor is beheergeld geregeld.

Zienswijze 36

Bij autovrij zijn er geen borden dit lijd tot recht van de sterkte. Dit gaat ook gebeuren. In prinsestrata is niet wenselijk. De maatregel van Prinsessewal is voldoende.

Bedankt voor uw zienswijze.

Er wordt bebording geplaatst rondom de Prinsestraat die een verbod aangeeft voor auto's om in te rijden (uitgezonderd ontheffinghouders en laden en lossen binnen venstertijden). Het wordt niet ingericht volgens het principe van shared space (waarbij er geen verkeersborden meer zijn). Er is nog steeds onderscheid tussen rijweg en voetpad. Het autoverkeer wordt ondergeschikt aan voetgangers en fietsers.

De doelstelling is om de Prinsestraat zowel ruimtelijk als functioneel een kwaliteitsverbetering te geven, zodat het voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers een prettigere verblijfsomgeving wordt. Met alleen eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en dus geen autoluwe Prinsestraat wordt de kans om de Prinsestraat te verbeteren niet aangegrepen: er zal dan nog altijd autoverkeer rijden en zullen nog altijd auto's geparkeerd staan. Hierdoor kunnen we niet de volledige mogelijkheden benutten die bijvoorbeeld ander gebruik van de parkeerplekken kan bieden; zoals beter organiseren van fietsparkeren zodat er betere en veiligere loopruimte voor voetgangers ontstaat en het toevoegen van groen in de straat wat het algehele beeld en uitstraling ten goede komt.

Daarnaast heeft de gemeente ook vastgesteld beleid dat inzet op andere inrichting van de buitenruimte, wat meer inzet op lopen en fietsen, groenere inrichting van de buitenruimte die beter inspeelt op klimaatveranderingen.

Zienswijze 37

Autoluw maken is positief. Stel mijn vraagtekens bij meer verkeer - Torentstraat - Kleine Nobelstraat

Bedankt voor uw zienswijze.

In noordelijke richting is de verwachting dat het rustiger wordt op de Torenstraat met deze maatregelen, in zuidelijke richting wordt het inderdaad iets drukker. Voor de Kleine Nobelstraat wordt ook een afname verwacht.

Zienswijze 38

Meer Groen! Hoe sneller autoluw, hoe beter! Super plan. Blij dat het veiliger wordt. :-)

Bedankt voor uw zienswijze.

In de Prinsestraat komen struiken en kleine bomen met onderbegroeiing in boombakken. Op de Prinsessewal en Hogewal komen groene bermen. De bestaande bomen blijven staan. De verwachting is dat inderdaad de Prinsestraat en Prinsessewal veiliger worden door de maatregelen.

Zienswijze 39

vraag/opmerking: Zorgen over de toenemende drukte/verkeer in de torenstraat n.a.v. de afsluiting. Hoe worden deze risico's beperkt? Met name het deel tussen Florencia en Albert Heijn: vrachtverkeer en auto's die van Torenstraat linksaf de Kleine Nobelstraat inslaan, veel parkeervakken in de Kleine Nobelstraat, geheel wordt onoverzichtelijk. - Pleidoor voor zgn Grasbetontegels ivm hittebestrijding daar waar parkeervakken worden gecreeerd. - Vraag: Komen bewoners Hof ter Hage en Driehoekjes in aanmerking voor ontheffing ivm parkeerunit in het pand. - Kleine Nobelstraat wordt drukker ivm toegang bovenstaande gragages (in het pand), - Het is in de lijn der verwachting dat mensen meer over gaan op deelauto. Hoe is in dit plan daarmee rekening gehouden/locaties?

Bedankt voor uw zienswijze met zorgen over de Torenstraat en de Kleine Nobelstraat, aandacht voor hittebestrijding en vragen over ontheffingen en deelauto's.

Op basis van de berekeningen met het verkeersmodel is de verwachting dat de Torenstraat in de richting naar de Bilderdijkstraat een stuk rustiger wordt. Voor de richting naar de Jan Hendrikstraat wordt daarentegen een kleine toename van autoverkeer verwacht. Per saldo wordt de Torenstraat rustiger.

Met de nieuwe inrichting van eind juni 2024 is de Kleine Nobelstraat overzichtelijk gemaakt: er zijn maar twee parkeerplaatsen in de Kleine Nobelstraat, beide zijn voor elektrische voertuigen. De overige plekken in de straat zijn voor laden en lossen.

Met het plan Prinsestraat-Prinsessewal worden geen nieuwe parkeerplaatsen gemaakt. Wel wordt van diverse parkeerplaatsen een groene berm gemaakt, wat helpt om hittestress te verminderen. Grasbetontegels worden overigens niet toegepast in de binnenstad, wel buiten het centrum.

Alle bewoners met een eigen parkeerplaats in het gebied (zoals Driehoekjes) komen in aanmerking voor een ontheffing voor het inrijden van het gebied. De garage van het Hof ter Hage ligt buiten het gebied, dus daarvoor is geen ontheffing nodig.

Omdat doorgaand autoverkeer geweerd wordt, wordt verwacht dat het aantal autoritten binnen het gebied flink afneemt. De capaciteit van de garages is beperkt. Wij verwachten daarom zeker geen grote toename van autoritten van en naar de garage.

Het is praktisch niet mogelijk om mensen met deelauto-abonnement voor een permante ontheffing in aanmerking te laten komen (ondanks dat gemeente deelmobiliteit stimuleert), omdat er geen vast kenteken is. Incidentele ontheffingen zijn wel mogelijk. Daarnaast kan in de Prinsestraat gereden worden tijdens venstertijden.

Zienswijze 40

Onnodige Herinrichting –

1. Te weinig parkeerplaatsen Toussaintkade ED
2. Vanuit Prinsessewal kan je straks niet meer linksaf naar de Toussaintkade te gaan. (Niet logisch/heel onhandig).
3. Mogelijkheid om 2-richtingsverkeer weer te maken Noordwal (zoals vroeger). Hiermee voorkom je sluitverkeer door de prinsestraat via Pieterstraat en is de verkeersdruk lager.
4. Geen mogelijkheid voor de PostNL-chauffeur om van Toussaintkade naar Prinsestraat te gaan.
5. Geen bankjes langs gracht prinsessewal/toussaintkade ivm hangmensen.

(De nummering is door de gemeente aangebracht.)

Bedankt voor uw zienswijze met 6 punten.

1. *Het plan voorziet erin om eindelijk het sluipverkeer door de Prinsestraat en Pieterstraat te stoppen. Dat geeft al jaren te veel overlast. Het project levert verder een bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit in Centrum-Noord.*
2. *Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Voor het maken van nieuwe parkeerplaatsen is nergens ruimte. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren.*
3. *Vanaf de Prinsessewal is het straks inderdaad niet meer mogelijk om linksaf naar Elandstraat of Toussaintkade te gaan; dit is om voldoende opstelruimte voor fietsers (van Elandstraat naar Hogewal) voor het verkeerslicht te kunnen maken. Hiermee wordt de oude situatie hersteld. Tijdens de werkzaamheden aan de Toussaintkade en het Piet Heinplein was het linksafslaan tijdelijk mogelijk gemaakt.*
4. *Op de Noordwal is geen ruimte voor tweerichtingsverkeer, o.a. vanwege het hokje van de volautomatische autoberging.*
5. *Om de Toussaintkade rustig te houden, willen we autoverkeer van Toussaintkade naar Prinsestraat voorkomen. Binnen de venstertijden kan bezorgverkeer de Prinsestraat inrijden; er kan via de Elandstraat-Vondelstraat gereden worden.*
6. *De bank op de Prinsessewal wordt verwijderd.*

3.6 Zienswijzen 41-50

Zienswijze 41

Hoe werkt een ontheffing (dat je een auto hebt?, Voor laden en lossen. - Wordt er ook gehandhaafd op weesfietsen?

Bedankt voor uw zienswijze met twee vragen.

Ontheffingen worden uitgegeven op kenteken. Voor laden en lossen is geen ontheffing nodig, maar er gelden wel venstertijden.

Fietsen die buiten de vakken staan, mogen 28 dagen ongebruikt in de openbare ruimte staan. Daarna wordt er gehandhaafd. Er wordt ook gehandhaafd op basis van klachten en meldingen. In een fietsvoorziening (fietsnietje, -rek of -vak) mag een fiets maximaal 7 dagen staan tot er wordt gehandhaafd.

Zienswijze 42

Support the project! Good to reduce traffic and parking should be disability only. Non-disability parking only in Torenstraat garage. More consideration needed to reducing noise pollution - nearby noordeinde is also outflow but motorbikes etc create a noise to people dining on the street etc. Addings trees speed bumps etc. other than that more green is always nice!

Bedankt voor uw zienswijze.

Door het autoluw maken van de Prinsestraat verdwijnen alle parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen voor minder validen worden aan de randen van het autoluwe gebied gecompenseerd. Bezoekers kunnen inderdaad gebruik maken van openbare parkeergarages.

Het Noordeinde is alleen autoluw tussen Paleisstraat en Plaats. Het Noordeinde tussen Scheveningseveer en Paleisstraat is niet autoluw, maar een gewone verblijfsstraat (30 km/uur). Op dat gedeelte mogen motoren rijden langs de terrassen.

De Prinsestraat wordt wel autoluw, wat betekent dat er geen motoren mogen rijden (uitgezonderd bewoners met ontheffing). Als uit de monitoring van het project Prinsestraat-Prinsessewal blijkt dat de maatregelen bijdragen aan de projectdoelen en de eventuele negatieve gevolgen oplosbaar zijn, kan een herinrichting volgen waarbij geprobeerd kan worden om bomen toe te voegen.

Zienswijze 43

Zoals besproken: de bewoners ervaren overlast van de 2 bankjes die recent, aan de waterzijde van de toussaintkade geplaatst zijn. Er "Hangen" dagelijks veel mensen zonder 'dagbesteding' en 's avonds kijkt men recht in mijn woning. Kunt u in het ontwerp de bankjes bij de muur van de paleistuin plaatsen aub?

Bedankt voor uw zienswijze.

De bank op de Prinsessewal wordt verwijderd.

Zienswijze 44

- Blij met autoluw maken v. Prinsestr.! - Wel graag aandacht voor: Het openhouden van troittoirs voor woningen ivm soms noogzakelijke verhuizing via voorgevels, onderhoud, glazenwassers met hoogwerkers enz.

Bedankt voor uw zienswijze waarmee u aandacht vraagt voor voldoende loopruimte op de trottoirs.

Vanuit het plan worden op de trottoirs geen objecten toegevoegd. De gevels blijven bereikbaar. De nieuwe inrichting heeft geen invloed op de genoemde activiteiten. De beschikbare ruimte is niet anders.

Zienswijze 45

Ik ben met name gelukkig met het idee het sluipeerkeer in de Pieterstraat tegen te gaan. Door de paaltjes en fietsen is deze straat "troittor-arm" geworden en moeten wij uitwijken naar de rijweg. De Prinsestraat autoluw en terrasluw zou ook een zegen zijn. Parkeerfietsbeheer is wel wenselijk. Niet direct door "nietjes". Daar parkeert men ook naast, maar door enkele lege winkelpanden te benutten als stalling bijvoorbeeld. Parkeerbeheer is blijkbaar noodzakelijk, gezien het feit dat mensen hun fiets doodleuk voor de stalling in de Nobelstraat plaatsen ipv erin. De tekeningen geven hoop op een mooiere binnenstad!

Bedankt voor uw zienswijze met aandachtspunten voor de Prinsestraat.

Door de maatregelen wordt de Pieterstraat aanzienlijk rustiger en daardoor veiliger. De Prinsestraat wordt autoluw gemaakt, maar er wordt geen terrasruimte toegevoegd: de ruimte die vrijkomt door het vervallen van parkeerplaatsen wordt voor fietsparkeren of plantenbakken. Los van het plan kunnen er wel terrasaanvragen bij de gemeente binnenkomen, maar er komen dus vooral veel

fietsparkeervakken bij. Fietsen die buiten de vakken staan, mogen 28 dagen ongebruikt in de openbare ruimte staan. Daarna wordt er gehandhaafd. Er wordt ook gehandhaafd op basis van klachten en meldingen. In een fietsvoorziening (fietsnietje, -rek of -vak) mag een fiets maximaal 7 dagen staan tot er wordt gehandhaafd.

Zienswijze 46

Mooi dat er wat wordt gedaan aan de verkeersdruk in de Prinsestraat. Als het doel "leefbaarheid" houdt ook rekening met de inwoners. De parkeerplaatsen worden een probleem! Wij willen het diepere onderzoek lezen. De prinsessewal -> Daar moeten de parkeerplaatsen blijven!

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over parkeren.

Fijn dat u het ermee eens bent om het sluipverkeer door de Prinsestraat en Pieterstraat te stoppen. Dat geeft al jaren te veel overlast.

De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm.

Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild.

Zienswijze 47

het aantal parkeerplaatsen is de laatste tijd drastisch afgenomen. Het getoonde onderzoek "Bezettingsgraad/capaciteit" lijkt niet te kloppen. Wil graag HEEL het onderzoek lezen. **Graag hierover contact!** - Ben positief over meer groen, maar dan hoeft op de Prinsessewal niet ten koste te gaan van parkeerplaatsen. - Eenrichtingsverkeer op Prinsessewal niet nodig.

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over parkeren.

Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild. Als u na het lezen daarvan nog vragen heeft, kan u dat aangeven via Centrum-Noord@denhaag.nl.

Het verdwijnen van parkeerplaatsen op de Prinsessewal aan de grachtzijde is een gevolg van de keuze voor het autoluw maken van de Prinsestraat. Door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan immers niet de Veenkade of de Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm.

Zienswijze 48

Kom ik als bewoner van de Torenstraat in aanmerking voor een vergunning/ontheffing om te laden en lossen voor mijn huis?

Bedankt voor uw zienswijze met uw vraag.

De Torenstraat valt buiten het gebied dat gesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer dus komt u niet in aanmerking voor een ontheffing. Als uw voordeur of garage zich in de Prinsestraat of (Kleine) Nobelstraat bevindt, komt u wel in aanmerking. Voor laden en lossen in het gebied gelden venstertijden.

Zienswijze 49

Mijn parkeergarage (ingang molenstraat) gebruiken de bewoners ook voor hun bezoekers. Op welke manier kunnen deze bezoekers (voor wie er dus plek is in de parkeergarage) een ontheffing krijgen voor rijden in de Prinsestraat (noodzakelijk voor toegang) 2. De stad uit via de mauritskade moet mogelijk blijven.

Bedankt voor uw zienswijze.

1. Mede naar aanleiding van uw zienswijze komt in de Nobelstraat onder het C12-bord (gesloten voor auto's, motoren en bromfietsen) een onderbord dat bezoek van de bewonersgarage Driehoekjes uitzondert (zodat bezoekers geen ontheffing nodig hebben). Wegrijdend autoverkeer moet op het kruispunt met de Prinsestraat verplicht linksaf en via het Kerkplein naar de Torenstraat. Hierdoor is het niet nodig om de Nobelstraat en Korte Nobelstraat net als de Pieterstraat buiten het gebied met geslotenverklaring te laten, wat goed is voor de leefbaarheid.

2. Op verzoek van bewoners- en ondernemersorganisaties gaat er een proef voor een half jaar met eenrichtingsverkeer plaatsvinden op de Mauritskade tussen Parkstraat en Noordeinde om een fietspad te kunnen maken richting Parkstraat. De planvoorbereiding is pas recent gestart. Deze proef kan vanwege andere werkzaamheden niet eerder dan in 2026. Op basis van de proef wordt bekeken of dit wegvak wordt heringericht.

Zienswijze 50

Clementie voor alle eigenaren van garages aan de Nobelstraat via het Buitenhof en de Gravenstraat omzeilen we de Prinsestraat enz. Vanaf de Mauritskade -> links de Parkstraat is over de Kneutersdijk, Buitenhof, Gravenstraat, Torenstrata Nobelstraat in waar de garages makkelijk bereikbaar.

Bedankt voor uw zienswijze met een verzoek om door meerdere clusters van de binnenstad te mogen rijden.

Wij kunnen ons voorstellen dat dat voor u voordelen heeft, maar wij maken geen uitzondering. U komt niet in aanmerking voor een ontheffing om door meerdere clusters van het autoluwe gebied te rijden. Ontheffingen worden altijd verstrekt op basis van de kortste route (zelfde cluster) door het autoluwe gebied. Daardoor krijgen voetgangers (winkelpubliek) zo min mogelijk te maken met autoverkeer. Zij verwachten geen auto's.

3.7 Zienswijzen 51-60

Zienswijze 51

Als eigenaar van appartement en parkeerplaats in P-driehoekjes moet ik nu al veel omrijden om thuis te komen. Heel slecht voor milieu. Dat omrijden wordt nog meer met deze maatregelen. - De oplossing: Geef een ontheffing voor de bewoners van de Grote Halstraat om via Buitenhof en Gravenstraat makkelijk hun eigen parkeergarage te bereiken.

Bedankt voor uw zienswijze met een verzoek om door meerdere clusters van de binnenstad te mogen rijden.

Wij kunnen ons voorstellen dat dat voor u voordelen heeft, maar wij maken geen uitzondering. U komt niet in aanmerking voor een ontheffing om door meerdere clusters van het autoluwe gebied te rijden. Ontheffingen worden altijd verstrekt op basis van de kortste route (zelfde cluster) door het autoluwe

gebied. Daardoor krijgen voetgangers (winkelpubliek) zo min mogelijk te maken met autoverkeer. Zij verwachten geen auto's.

Door het verminderen van doorgaand autoverkeer in Centrum-Noord verbetert de luchtkwaliteit in het gebied, ondanks de 400 meter langere route naar de Nobelstraat.

Zienswijze 52

Wij wonen (adres in Torenstraat) maar onze parkeerplek is alleen te bereiken van Nobelstraat. Als we Prinsestraat niet meer in mogen rijden, dan komen we via de Torentstraat bij onze parkeerplek. En verlaten het pand via de Nobelstraat. Maar daar staan heel vaak vrachtauto's te laden en lossen waardoor 't steeds lastiger wordt om de omgeving te verlaten met de auto. Vallen wij ook in de categorie "permanente" ontheffing omdat wij in 't gebied wonen.

Bedankt voor uw zienswijze.

De Korte Nobelstraat en een deel van de Nobelstraat zijn recent aangepast (niet door het deelproject Prinsestraat-Prinsessewal) om de problemen door laden en lossen te verkleinen. De Nobelstraat zou nu beter bereikbaar moeten zijn.

U komt in aanmerking voor een permanente ontheffing.

Zienswijze 53

Voor de Prinsestraat is dit top! Mijn zorg zit bij de Vondelstraat. De situatie voor voetgangers is daar nu al slecht. Er is van de Elandstraat tot de Noordwal geen VOP. De zebra bij de Veenkade/Bilderdijkstraat is verdwenen. Het gaat nu vaak maar net goed, maar als het door dit plan drukker wordt, vrees ik het ergste. Er zit daar een grote theaterschool voor kinderen. Er zit veel horeca. Dit plan ok, maar breng dat zebrapad dan minimaal terug en denk aan de veiligheid van de voetganger.

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over de Vondelstraat.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Het zebrapad over de Bilderdijkstraat lag er voorheen als route naar de tramhalte Noordwal. Deze is komen te vervallen en de zebra op de Torenstraat is gebleven. Deze ligt op een logische plek aan de centrumzijde; twee zebra's op een zo korte afstand in de nabijheid van de nieuwe halte op de Torenstraat is niet nodig en komt bovendien de doorstroming voor de tram niet ten goede. Op grond hiervan heeft de gemeente besloten één zebra te laten vervallen.

Zienswijze 54

Ik repareer en verkoop zelf prof. espressomachines en die wegen tussen 20kg en 80kg. Omdat het allemaal handmade en exclusief is hebben ze vaak onderhoud nodig dus dagelijks heb ik klanten die overal vandaag komen. Zo verlies ik klanten. Mensen die spontaan met de auto komen raken wij ook kwijt.

Bedankt voor uw zienswijze.

Wij begrijpen dat autobereikbaarheid van uw onderneming belangrijker is dan voor andere ondernemers. Het verzoek om de Prinsestraat autoluw te maken kwam van 81% van de ondernemers. We hebben het verzoek uitgewerkt tot concrete maatregelen, maar beseffen ons terdege dat we daarmee niet iedereen helpen.

Een autoluw gebied wordt alleen een succes als er het aantal uitzonderingen beperkt blijft. Klanten van uw bedrijf mogen alleen naar binnen tijdens de venstertijden en moet dan gebruik maken van de laad- en loshavens.

Zienswijze 55

1. Alle bewoners in het gebied van het een absolute noodzaak om 24/7 met hun auto bij hun huis te kunnen komen. 2. Momenteel is het verkeer in de Prinsestraat al sterk verminderd. Wellicht een idee om de drukte nu al te monitoren voordat de veranderingen doorgevoerd worden.

Bedankt voor uw zienswijze.

1. Bewoners met eigen parkeerplaats binnen het gebied en een ontheffing kunnen 24/7 in het gebied rijden. Bewoners zonder eigen parkeerplek mogen met een permanente ontheffing alleen tijdens bepaalde tijden in het gebied rijden: maandag t/m woensdag en vrijdag t/m zondag van 18.00 tot 20.00 uur en op donderdag van 21.00 tot 22.00 uur. Daardoor krijgen voetgangers (winkelpubliek en bewoners) zo min mogelijk te maken met autoverkeer. Bewoners zonder eigen parkeerplaats kunnen ook een incidentele ontheffing aanvragen; dan zijn ze niet aan die tijden gebonden.

2. De gas- en waterleidingswerkzaamheden op de Mauritskade zorgden ervoor dat het rustiger was in de Prinsestraat, maar waren niet vergelijkbaar met het plan voor de Prinsestraat en Prinsessewal. Daarom is het verkeer niet gemeten tijdens die werkzaamheden. Voor, tijdens en na de invoering van de maatregelen worden de aantallen auto, fiets en voetgangers gemeten, alsook vele andere indicatoren. Indien nodig kunnen de maatregelen worden aangepast.

Zienswijze 56

Wel zorg over Elandstraat/Vondelstraat. Grote verkeerdruk?

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over de Elandstraat/Vondelstraat.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 57

Is er nagedacht over de vondelstraat? Deze wordt x-tra druk maar oversteken kan nu al niet. Zebra bij AH en de volgende begin Torentstraat. Komt het oude zebepad terug 'bij de bieb/rabarber/bar Bea'? 1500 kinderen die de straat over rennen(7-18 jaar), en die kijken echt niet uit.

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over de Vondelstraat.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat en Vondelstraat, maar die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Op basis van uw vraag hebben wij de situatie op de Vondelstraat nader bekeken. Uit onze snelheidsgegevens blijkt dat 85% van de automobilisten 47 km/uur of langzamer rijdt. Dit wil zeggen dat 85% van de automobilisten zich netjes aan de maximum rijsnelheid houdt. De V85 is voor zowel de gemeente als de politie maatgevend. Incidenteel komen er uitschieters voor en deze weggebruikers vertonen ongewenst rijgedrag. De gemeente is zelf niet bevoegd om te handhaven op hardrijders, dat

is een taak van de politie. Voor het plaatsen van een flitspaal ligt de bevoegdheid bij het Openbaar Ministerie (OM).

Het blijft een uitdaging om automobilisten die ongewenst en onveilig rijden effectief aan te pakken. Dit komt omdat het om hun gedrag gaat. De gemeente besteedt hier aandacht aan in haar beleid voor verkeersveiligheid. Zo is de aanpak van ongewenst en asociaal gedrag één van de speerpunten uit het "Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026" (RIS313813). Hieruit volgt onder andere onderzoek naar hoe de verleiding om ongewenst gedrag te vertonen kan worden weggenomen, zijn er campagnes over veilige snelheden, en wordt samen met andere partijen gewerkt aan een 'Hufteraanpak'.

Sinds de Vondelstraat is aangepast, moeten auto's hun snelheid aanpassen, omdat ze van dezelfde ruimte gebruik maken als de trams; de trams hebben geen eigen trambaan meer. Wij kunnen geen drempels aanleggen vanwege de tram. Daarnaast is de Vondelstraat ook een onderdeel van de hoofdroute hulpdiensten. Dit betekent dat snelheidsremmende maatregelen ook niet mogelijk zijn. Tenslotte ziet de gemeente geen aanleiding om nu een zebra aan te leggen op de Vondelstraat. De redenen hiervoor zijn ondermeer dat er geen duidelijke looproute is tussen beide delen van de straat. De verschillende woonstraten aan weerszijden van de Vondelstraat verspringen ten opzichte van elkaar waardoor het gebruik van een zebra maar beperkt zal zijn, omdat je al snel veel moet omlopen. Daarbij wil de gemeente de doorstroming voor de tram niet te veel beperken door het toevoegen van zebra's. Daarom is bij het ontwerp van de nieuwe tramlijn gekozen om de zebra's te plaatsen bij tramhaltes of drukke bestemmingen/looproutes waar deze de meeste mensen bedienen.

Het zebrapad over de Bilderdijkstraat lag er voorheen als route naar de tramhalte Noordwal. Deze is komen te vervallen en de zebra op de Torenstraat is gebleven. Deze ligt op een logische plek aan de centrumzijde; twee zebra's op een zo korte afstand in de nabijheid van de nieuwe halte op de Torenstraat is niet nodig en komt bovendien de doorstroming voor de tram niet ten goede. Op grond hiervan heeft de gemeente besloten één zebra te laten vervallen.

Zienswijze 58

De Bew. org. Zeeheldenkwartier heeft grote zorgen over de belasting van het kruispunt Elandstraat-Vondelstraat.

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat, maar het kruispunt en die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 59

- bereikbaarheid centrum vanaf Utrechtsebaan bv. Zeer veel omrijden. - Max snelheid/handhaving in woongebied: Nu staan er borden met 15km. In uw plan staat hierover niets. - Handhaving fietsparkeren buiten vakken? - Toegankelijkheid van bezorging bijv AH. Krijgen deze ontheffing?

Bedankt voor uw zienswijze met vier aandachtspunten.

Automobilisten naar de Prinsestraat kunnen via de Elandstraat en Vondelstraat rijden; dat is 400 meter langer dan via de Prinsessewal.

Prinsestraat is een 30 km/uur-zone. Dat blijft zo. Het wordt daarnaast autoluw met uitzonderingen.

Fietsen die buiten de vakken staan, mogen 28 dagen ongebruikt in de openbare ruimte staan. Daarna wordt er gehandhaafd. Er wordt ook gehandhaafd op basis van klachten en meldingen.

Laden en lossen is mogelijk binnen venstertijden. Hieronder valt ook de bezorging van AH. Zij krijgen geen ontheffing.

Zienswijze 60

Wat ik niet begrijp of het plan om de mauritskade nog wel nodig is met dit plan dat veel van het verkeer uit deze wijk gaat werken. Nu maak je de Prinsessewal eenrichtingsverkeer richting de Mauritskade maar daar kun je niet verder. Dus dat geeft direct meer verkeersdruk op de Zeestraat. Mijn idee is kan de Mauritskade tweerichtingsverkeer en ga niet plan op plan stapelen. Het Mauritskade plan is zwaar frustrerend voor de bewoners van het zeeheledenkwartier, En dit plan m.i. overbodig geworden

Bedankt voor uw zienswijze met een vraag die niet gaat over het ontwerp voor de Prinsestraat-Prinsessewal.

Uw opmerking heeft geen betrekking op het plan voor de Prinsestraat-Prinsessewal, maar op een ander deelproject van het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.

De effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal worden gemonitord. Om maatregelen op de Mauritskade-Scheveningseveer is juist gevraagd door bewoners- en ondernemersorganisaties Centrum-Noord, maar dan wel als proef om te kunnen bepalen of het gewenste effect wordt bereikt en wat de neveneffecten zijn. De planvoorbereiding voor de proef is pas recent gestart. Tijdens de proef blijft autoverkeer richting Hogewal/Piet Heinplein mogelijk. De rijstrook de andere kant op wordt voor fietsverkeer en is bedoeld om doorgaand autoverkeer door Centrum-Noord richting Koningskade te verminderen. Dat is dus de andere richting op dan op de Prinsessewal. Na een half jaar wordt de proefopstelling weer weggehaald. Als tijdens de planvoorbereiding blijkt dat de proef niet bijdraagt aan het projectdoel of als er onoplosbare neveneffecten zijn, kan van herinrichting worden afgezien.

3.8 Zienswijzen 61-70

Zienswijze 61

Drempel(s) Prinsestraat aanpassen. Nu vervelend voor fietsers. - Hoe zit het met de samenhang eenrichtingsverkeer Mauritskade dat in de planning zit. - Maak van Prinsessewal een echte laan, veel groen SVP

Bedankt voor uw zienswijze.

Wij zullen de drempels en inritconstructies nalopen en voor zover ze niet voldoen, worden ze aangepast.

Voor de Mauritskade-Scheveningseveer (tussen Parkstraat en Noordeinde) is een proef van een half jaar door de belangenorganisaties van Centrum-Noord bedacht met eenrichtingsverkeer richting Hogewal/Piet Heinplein en een fietspad richting Dr. Kuiperstraat. De rijstrook de andere kant op wordt voor fietsverkeer en is bedoeld om doorgaand autoverkeer door Centrum-Noord richting Koningskade te verminderen. Dat is dus de andere richting op dan op de Prinsessewal. Na een half jaar wordt de proefopstelling weer weggehaald. Het idee is dat deze maatregelen samen het doorgaand autoverkeer op de route Mauritskade-Elandstraat door Centrum-Noord aanzienlijk verminderen. Met de planvoorbereiding van de proef is recent gestart, maar er is nog niet bekend wanneer de eerste inspraakbijeenkomst plaatsvindt.

Net als andere maatregelen binnen Centrum-Noord zijn voor de Prinsessewal op verzoek van de belangenorganisaties van Centrum-Noord eenvoudige maar effectieve maatregelen voorgesteld die kunnen worden teruggedraaid als dat na monitoring nodig blijkt. Als echter na monitoring blijkt dat de maatregelen bijdragen aan de projectdoelen en eventuele negatieve effecten oplosbaar zijn, kan een herinrichting volgen. Daarbij wordt dan uw suggestie meegenomen om er een laan met veel groen van te maken.

Zienswijze 62

eenzijdig verkeer op de Prinsessewal zal al veel 'sluipverkeer' wegnemen. Handhaving: Wat zijn er wat doen de horecastewards? Fietsen in vakken gaarne handhaven. Zwerf- of langdurend geparkeerde fietsen eerder weghalen

Bedankt voor uw zienswijze met een vraag en een verzoek.

Door het eenrichtingsverkeer richting het Piet Heinplein zal op de Prinsessewal inderdaad nagenoeg geen autoverkeer meer naar de Prinsestraat rijden. De Prinsestraat wordt ook nog gesloten verklaard voor autoverkeer, wat betekent dat laad- en losverkeer alleen binnen venstertijden de straat mag inrijden en dat er verder alleen ontheffinghouders mogen rijden. Voor, tijdens en na de uitvoering van de maatregel wordt met o.a. camera's gemonitord. Mogelijk blijkt dan handhaving nodig. De monitoring kan ook leiden tot andere aanpassingen.

Horeca-stewards zijn door de gemeente ingehuurd om op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond vanaf 23.00 uur als gastvrouwen en -heren in het uitgaansgebied eventuele overlast voor bewoners te beperken.

De bestaande fietsvakken blijven en veel parkeervakken worden aangepast tot nieuwe fietsvakken. De Prinsestraat en Prinsessewal liggen in het kernwinkelgebied. Staat de fiets langer dan 7 dagen in een fietsvoorziening (fietsnietje, -rek of -vak) dan wordt er gehandhaafd.

Ook wordt er gehandhaafd op basis van klachten en meldingen.

Fietsen die buiten de vakken staan mogen 28 dagen ongebruikt in de openbare ruimte staan, dat geldt ook voor dit gebied. Daarna wordt er gehandhaafd. Er wordt ook gehandhaafd op basis van klachten en meldingen.

Zienswijze 63

Ik vind het positief, doordat minder auto's daar doorrijdt. <Zienswijze is slecht leesbaar, strekking: zorgen over het ophalen van grofvuil en het ophalen van spullen tijdens verhuizing. Voorstel voor centrale locatie voor grofvuil.>

Bedankt voor uw zienswijze.

Grofvuil wordt op verzoek opgehaald en hoort op de hoeken van de straat te worden aangeboden. Dat geldt voor de hele stad en er zijn geen uitzonderingen met centrale ophaalplekken mogelijk.

Zienswijze 64

Kunnen bewoners (in Cluster A) ook die geen parkeerplaats hebben een permanente ontheffing krijgen zodat zware boodschappen of ouders die minder goed ter been zijn dicht bij huis kunnen komen. Het is ook onduidelijk hoe AH of anderen kunnen bezorgen. Ik ben ook bezorgd over verlies van parkeergelegenheid langs de Prinsessewal. Het is voor mij soms heel moeilijk om een plekje te vinden. Vooral vrijdag of zaterdag na werk.

Bedankt voor uw zienswijze met een vraag over ontheffingen en uw zorgpunt over parkeren.

Ja, bewoners van de Prinsestraat die geen eigen parkeerplaats hebben, kunnen met een permante ontheffing dicht bij hun huis komen. Bezoekers die slecht ter been zijn, kunnen met gebruik van een incidentele ontheffing op bezoek blijven komen. Bezorgen door supermarkten is alleen mogelijk binnen de venstertijden of langs de rand van het gebied parkeren.

Het verdwijnen van parkeerplaatsen op de Prinsessewal aan de grachtzijde is een gevolg van de keuze voor het autoluw maken van de Prinsestraat. Door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan immers niet de Veenkade of de

Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm.

Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild.

Zienswijze 65

Bewoners van Cluster A moeten bij huis kunnen komen/permanente ontheffing moeten krijgen voor afzetten bezoek dat slecht ter been is of om zware boodschappen af te leveren.

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorgpunt.

Bezoekers die slecht ter been zijn, kunnen met gebruik van een incidentele ontheffing op bezoek blijven komen. Voor bewoners van het huidige cluster A verandert er niets. Het cluster Prinsestraat krijgt een andere letter. Bewoners komen in aanmerking voor een permanente ontheffing.

Zienswijze 66

Wat is de verwachting voor de toename van het autoverkeer door de Elandstraat als de Prinsessewal straks voor het verkeer de stad in wordt afgesloten?

Bedankt voor uw zienswijze met uw zorg over de Elandstraat.

Het aantal motorvoertuigen in de Elandstraat (tussen Piet Heinplein en Vondelstraat) neemt naar verwachting toe met ongeveer 2.000 per etmaal (24 uur). In totaal verwachten we daarmee iedere 24 uur ongeveer 10.000 motorvoertuigen.

Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt in de Elandstraat, maar de straten gaat worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 67

Geachte mevrouw, meneer,

Ik lees net over het plan Prinsessewal een richting maken en de Prinsestraat autoluw maken.

Ik ben hier op tegen. Het is NIET nodig om de Prinsestraat auto luw te maken.

Laat het zo zoals het nu is.

Ten eerste het verkeer richting Vondelstraat wordt vanuit de Elandstraat drukker. Ten tweede de richting naar het centrum wordt moeilijker. Laat het zoals het nu is.

Dit is het meeste belachelijke besluit dat er is doe dit niet. Dit is echt Hagenaar pesten.

Ik ben geboren en getogen in de Trompstraat. Met deze plannen zie ik een achteruitgang van mijn mooie stad. Dus zet dit plan uit uw hoofd

Bedankt voor uw zienswijze met uw mening.

Om de overlast voor bewoners en ondernemers door autoverkeer in de Prinsestraat tegen te gaan, is het nodig om de Prinsestraat autoluw te maken. Dit zorgt bovendien voor een prettigere straat om te verblijven en te winkelen. Met alleen eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en dus geen autoluwe Prinsestraat wordt de kans om de Prinsestraat te verbeteren niet aangegrepen: er zal dan nog altijd autoverkeer rijden en zullen nog altijd auto's geparkeerd staan. Hierdoor kunnen we niet de volledige mogelijkheden benutten die bijvoorbeeld ander gebruik van de parkeerplekken kan bieden; zoals beter

organiseren van fietsparkeren zodat er betere en veiligere loopruimte voor voetgangers ontstaat en het toevoegen van groen in de straat wat het algehele beeld en uitstraling ten goede komt. Daarnaast heeft de gemeente ook vastgesteld beleid dat inzet op andere inrichting van de buitenruimte, wat meer inzet op lopen en fietsen, groenere inrichting van de buitenruimte die beter inspeelt op klimaatveranderingen. Het betekent inderdaad wel dat autoverkeer naar Kortenbos een andere route moet kiezen dan door de Prinsestraat, bijvoorbeeld via de Elandstraat en Vondelstraat.

Wij verwachten niet dat het te druk wordt op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat, maar het kruispunt en die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken.

Zienswijze 68

Beste lezer,

Bright Living, gevestigd aan de Prinsestraat 85, wil graag met u in gesprek gaan over de geplande werkzaamheden aan de Prinsestraat en de Prinsessewal.

Wij begrijpen dat er aanpassingen nodig zijn aan de Prinsestraat, maar de nieuwe plannen baren ons ernstige zorgen over de bestaanszekerheid van ons filiaal op deze locatie.

Voor ons als meubelwinkel is het essentieel dat klanten ons gemakkelijk met de auto kunnen bereiken. Een aanzienlijk deel van onze klanten komt specifiek naar de winkel met de auto, zowel vanuit Den Haag als van daarbuiten.

Door de nieuwe plannen verliezen onze klanten de mogelijkheid om dichtbij te parkeren, wat hen belemmert om de winkel te bezoeken of bestelde producten op te halen.

In de nabije omgeving van onze winkel zullen namelijk geen parkeermogelijkheden meer zijn.

Bovendien zullen de nieuwe verkeersplannen de aanrijroute naar het centrum van Den Haag omleiden, waardoor de Prinsestraat minder toegankelijk wordt.

Dit zal ertoe leiden dat parkeergarages zoals die aan de Torenstraat, City Parking, en de Grote Markt vaker gebruikt zullen worden.

Hierdoor verliest Bright Living de toevallige passanten, en zullen bezoekers aan het centrum van Den Haag niet meer teruglopen naar het einde van de Prinsestraat waar wij gevestigd zijn.

De Prinsestraat zal niet langer een doorgangsroute vormen, maar een doodlopende lus, waardoor klanten onze winkel makkelijk zullen missen.

Het risico is groot dat de bezoekende klanten Bright Living zullen overslaan en minder geneigd zijn om "fun shopping" bij ons te doen.

Dit alles zal aanzienlijke gevolgen hebben voor onze omzet.

Als oplossing stellen wij voor om alle parkeerplekken aan de Prinsessewal te behouden, zodat klanten de mogelijkheid behouden om dichtbij onze winkel te parkeren.

Daarnaast maken wij ons ernstige zorgen over de mogelijke komst van fietsenstallingen voor onze winkel.

Wij willen vragen of het mogelijk is om in plaats daarvan een vergunning voor een terras te krijgen of een invalidenparkeerplaats te realiseren voor de winkel.

Fietsenstallingen zouden een rommelig en chaotisch straatbeeld creëren, wat voor ons onacceptabel is. We zouden graag een bevestiging ontvangen dat er geen fietsenstallingen voor Bright Living worden geplaatst.

De omgeving van het einde van de Prinsestraat heeft de afgelopen jaren te maken gehad met diverse flinke verbouwingen.

Bright Living is daardoor "verbouwing moe" geworden, omdat dit telkens de bereikbaarheid vermindert en leidt tot omzetverlies.

Na de langdurige herinrichting van het Piet Heinplein, de bouw van de parkeergarage aan de Noordwal/Veenkade, de verbouwing van de Prinsestraat zelf, en de twee lange verbouwingen aan de kade van de Noordwal, is het nu tijd voor rust.

Wij willen graag weten wat de tijdsplanning is voor de uitvoering van de nieuwe plannen. Ook is het onduidelijk of de huidige laad- en losplekken op dezelfde locaties behouden blijven. In de gemaakte animatiefilm lijkt het erop dat fietsers geen toegang krijgen tot de Prinsestraat. Is dit correct, of betreft dit een vergissing?

We gaan graag met de gemeente in gesprek om bovenstaande punten te bespreken. Alvast hartelijk dank voor uw aandacht.

Bedankt voor uw zienswijze met onder andere uw verzoek om in gesprek te gaan.

Naar aanleiding van uw verzoek maken we met u een afspraak.

Het project om de Prinsestraat autoluw te maken is gestart op verzoek van de BIZ Hofkwartier, waar uw bedrijf ook deel van uitmaakt. De grote meerderheid van ondernemers verwacht veel voordelen en acht het zelfs noodzakelijk om te kunnen voortbestaan. Zij ervaren dat het winkelpubliek de Prinsestraat minder waardeert dan straten die autoluw geworden zijn.

Natuurlijk begrijpen wij dat er winkels zijn die meer afhankelijk zijn van klanten per auto dan de andere winkels. Soms is de bedrijfsvoering aan te passen (Op het Noordeinde zijn galeries na de herinrichting grote schilderijen en andere kunstwerken gaan bezorgen bij klanten thuis), maar dat is natuurlijk niet altijd mogelijk.

Met de maatregelen op de Prinsestraat-Prinsessewal wordt behalve de leefbaarheid ook de looproute tussen binnenstad en Zeeheldenkwartier verbeterd.

Zienswijze 69

Hallo,

Het is mij niet geheel duidelijk hoe de parkeer garage (127 plaatsen) in de Nobelstraat bereikbaar blijft. Betekend dit dat de kleine Nobelstraat twee richting wordt ? Of is het

IN Torenstraat -> Kleine Nobelstraat -> Nobelstraat

UIT Nobelstraat -> Prinsenstraat -> Kerkplein -> Torenstraat

Bedankt voor uw zienswijze met een vraag over uw aan- en wegrijdroute.

Bewoners met een parkeerplek in de garage mogen met ontheffing inrijden via Torenstraat-Kleine Nobelstraat-Nobelstraat en uitrijden via Nobelstraat-Prinsestraat-Kerkplein. Rijden naar de garage Nobelstraat kan ook vanaf Noordwal en Prinsestraat.

Zienswijze 70

Geachte heer of mevrouw,

Hierbij dien ik een zienswijze in met betrekking tot het Voorontwerp Prinsestraat-Prinsessewal. Ik ben eigenaar van een appartement in het wooncomplex De Driehoekjes. Tevens ben ik eigenaar van een parkeerplaats in de garage van het wooncomplex. De zienswijze heeft betrekking op de beperking van het gebruik van mijn parkeerplaats, de verslechtering van de bereikbaarheid en de ontsluiting van het wooncomplex, de onnodige afsluiting van de Prinsestraat en de verandering van het karakter van het Hofkwartier.

1. Beperking van het gebruik van mijn parkeerplaats

In het voorontwerp is aangegeven dat o.a. de Prinsestraat, Kleine Nobelstraat en Nobelstraat worden gesloten voor doorgaand verkeer (met venstertijden gelijk aan het aangelegen voetgangersgebied). Ook is in het voorontwerp aangegeven dat bestemmingsverkeer met ontheffing (o.a. bewoners) nog wel gebruik mag blijven maken van de betreffende straten.

De toegang tot de parkeergarage van het complex de Driehoekjes is gelegen aan de Nobelstraat. Dit betekent dat ons wooncomplex straks alleen nog maar met ontheffing bereikbaar is. Het complex De Driehoekjes bevat ongeveer 65 appartementen en 125 parkeerplaatsen. Uit het voorontwerp blijkt niet wie in aanmerking komt voor een ontheffing. Mochten dat alleen bewoners zijn, dan zou dat een onaanvaardbare inperking zijn van het gebruik van mijn parkeerplaats. Deze gebruik ik namelijk voor bezoekers en soms voor een deel- of huurauto. Zelf heb ik geen auto.

Bij de aankoop van mijn appartement en de bijbehorende parkeerplaats ben ik er vanuit gegaan dat het altijd een goed bereikbare locatie zal blijven, ook voor minder valide bezoekers. Ik verzoek u daarom dringend de plannen aan te passen, zodat het gebruik van mijn parkeerplaats niet onder een ontheffingsregeling komt te vallen.

2. Verslechtering van de bereikbaarheid en ontsluiting van het complex

De toegang per auto van het complex verloopt thans via ofwel de Prinsestraat ofwel de Kleine Nobelstraat. Het verlaten van het complex per auto verloopt via Nobelstraat en dan linksaf via Prinsestraat naar Kerkplein en Torenstraat. Het stuk van de Prinsestraat tussen Nobelstraat en Kerkplein wordt volgens het voorontwerp geheel afgesloten. Het is onduidelijk waarom dit nodig is. In het voorontwerp ontbreekt uitleg hierover.

Dit betekent dat het weggrijden straks alleen via de Nobelstraat mogelijk is. Overigens kan dit alleen als het huidige inrijverbod vanaf de Prinsestraat komt te vervallen. De Nobelstraat is een smalle kromlopende straat, waar straks dus al het bestemmingsverkeer uit de buurt, maar ook al het andere verkeer (laden- en lossen etc.) doorheen moet bij het verlaten van de buurt. Omdat laden- en lossen alleen tijdens ventertijden kan, liggen regelmatige opstopping en blokkeringen van dit smalle deel van de Nobelstraat voor de hand. Deze verslechtering van de ontsluiting van het complex de Driehoekjes is onaanvaardbaar en ook niet nodig. Ik verzoek u daarom dringend de huidige ontsluitingsroute (via gedeelte Prinsestraat tussen Nobelstraat en Kerkplein) in stand te laten.

Het gedeelte van de Nobelstraat dat uitkomt op de Torenstraat is recentelijk opnieuw ingericht waarbij de restaurants aan beide zijden van de straat terrassen hebben gekregen en de medewerkers van deze restaurant dus de straat over moeten steken. Ook dit maakt het onlogisch om de ontsluiting via deze route te laten verlopen.

Levering goederen en diensten

Daarnaast wordt de gehele buurt, waaronder ons complex, slechter bereikbaar voor de levering van goederen en diensten. Leveranties van goederen zijn buiten de venstertijden niet meer mogelijk. In de praktijk vinden dit soort -niet reguliere- leveringen gedurende de hele dag plaats. Ook diensten, zoals reparatieservice, klusbedrijven en dergelijke, zijn dan gebonden aan de venstertijden. Deze verslechtering van de bereikbaarheid is onnodig en daarom onaanvaardbaar.

Parkeren

Met de realisering van het voorontwerp komen vele tientallen parkeerplaatsen te vervallen, niet alleen in de Prinsestraat maar ook langs de Prinsessewal. Deze parkeerplaatsen zouden niet meer nodig zijn, gelet op de huidige bezettingsgraad. De reden voor de lage bezettingsgraad zijn de torenhoge parkeertarieven. Mensen die gebonden zijn aan de auto mijden de buurt, simpelweg vanwege de hoge parkeertarieven. Dat wil echter niet zeggen dat er geen behoefte meer is aan die parkeerplaatsen. Bovendien maken veel mensen uit de buurt gebruik van de speciale parkeerregeling voor bezoekers. Het aantal beschikbare plekken loopt straks zo ver terug dat het steeds moeilijker wordt in de nabijheid nog een parkeerplaats te vinden.

Ook bestaat het risico dat bestemmingsverkeer voor de Prinsestraat voor kort parkeren gebruik gaat maken van de Nobelstraat. Ook nu al is de toegang tot onze parkeergarage regelmatig geblokkeerd door mensen die elders in het Hofkwartier moeten zijn en hun auto ongeoorloofd tijdelijk parkeren in de Nobelstraat.

3. Afsluiten Prinsestraat onnodig, vanwege omleiding verkeer

Het autoluw maken van de Prinsestraat is onderdeel van een pakket maatregelen. Het doel van deze maatregelen is volgens het voorontwerp het voorkomen dat doorgaand verkeer de Prinsestraat inrijdt. Een andere maatregel die gelijktijdig wordt genomen is het verbod om vanaf de Hogewal linksaf te slaan naar de Prinsessewal. Dit betekent dat de nieuwe aanrijroute wordt: Elandstraat – Vondelstraat – Bilderdijkstraat - Noordwal – Prinsestraat. Door deze maatregel op zich wordt het al volstrekt onlogisch voor doorgaand verkeer om nog via de Prinsestraat te rijden. Immers waarom zou doorgaand verkeer nog afslaan bij de Noordwal, om via de Prinsestraat naar de Torenstraat te rijden? Dat is namelijk een omweg. Dit betekent dat met de omrijroute via de Elandstraat al wordt bereikt dat alleen bestemmingsverkeer de Prinsestraat inrijdt. Het daarnaast ook nog afsluiten van de Prinsestraat voor verkeer zonder ontheffing is dus een onnodige maatregel. Het is niet nodig deze voor de bewoners en hun bezoekers beperkende maatregel te treffen.

4. Wandelgebied

De maatregelen lijken vooral te worden genomen om tegemoet te komen aan de belangen van ondernemers in de Prinsestraat. Voor de bewoners zijn de maatregelen die in het voorontwerp zijn opgenomen onnodig beperkend. Met de nieuwe maatregelen worden de problemen die zijn ontstaan door keuzes in het verleden, namelijk het afsluiten van de Veenkade ten behoeve van de parkeergarage aldaar in combinatie met het te smalle wegprofiel van de Prinsestraat na de laatste herinrichting, steeds verder vergroot en verlegd naar andere gebieden.

Het aanmerken van straten in het kernwinkelgebied als voetgangersgebied is logisch en heeft positieve effecten. Echter, de tendens om een steeds groter gebied van het centrum tot wandelgebied te verklaren, waarbij zelfs de fiets wordt geweerd, leidt tot veranderingen van het gebruik van het gebied. Mede hierdoor, maar ook door de torenhoge parkeertarieven in de binnenstad, hebben bedrijfjes en kantoor-tjes het Hofkwartier verlaten. In plaats van een gemengd stadsgebied, wordt het steeds meer een toeristisch en uitgaansgebied ("sfeergebied", volgens het ontwerp). Het is de vraag of hieraan een bewuste keuze ten grondslag ligt, of dat dit een onbedoeld neveneffect is.

Mijn woning aan de Oude Molstraat kan ik zelfs niet meer per fiets bereiken. Onlangs werd ik zelfs door de politie gemaand af te stappen, terwijl ik met twee boodschappentassen op weg was naar huis. De Oude Molstraat is namelijk aangemerkt als winkelstraat. Overdag -als het fietsverbod van kracht is- kan je er echter een kanon afschieten en 's avonds -als je wel mag fietsen- is fietsen onmogelijk vanwege de drukte op straat.

Ook het afsluiten van de Prinsestraat lijkt de opmaat naar een nog groter wandelgebied. De zinsnede in het voorontwerp dat het "nog niet mogelijk is de Prinsestraat toe te voegen aan het voetgangersgebied", doet vermoeden dat op termijn nog ingrijpendere maatregelen zullen worden genomen. Ook daarom verzoek ik u deze maatregel niet door te voeren.

5. Conclusie

Samenvattend verzoek ik u primair de afsluiting van de Prinsestraat te schrappen, omdat die maatregel onnodig beperkend is voor de bewoners van het Hofkwartier en met name voor de bewoners van het wooncomplex De Driehoekjes. Met het verbod om op de Hogewal linksaf te slaan naar de Prinsessewal wordt al bereikt dat doorgaand verkeer niet meer door de Prinsestraat rijdt.

Subsidiair verzoek ik u de Nobelstraat en Korte Nobelstraat niet onder het ontheffingssysteem te laten vallen, door deze straten buiten het afgesloten gebied te houden.

Ook verzoek ik u de afsluiting van het stuk Prinsestraat tussen Nobelstraat en Kerkplein niet geheel af te sluiten, en die wegrij route vanuit mijn wooncomplex in stand te houden omdat dit anders via de smalle Nobelstraat zou verlopen.

Ook verzoek ik u rekening te houden met de andere genoemde aandachtspunten in deze zienswijze.

Hoogachtend,

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze over onder andere de bereikbaarheid van uw parkeerplaats en het nut van de maatregelen Prinsestraat.

1. Mede naar aanleiding van uw zienswijze komt in de Nobelstraat onder het C12-bord (gesloten voor auto's, motoren en bromfietsen) een onderbord dat bezoek van de bewonersgarage Driehoekjes uitzondert (zodat bezoekers geen ontheffing nodig hebben). Wegrijdend autoverkeer moet op het kruispunt met de Prinsestraat verplicht linksaf en via het Kerkplein naar de Torenstraat. Hierdoor is het niet nodig om de Nobelstraat en Korte Nobelstraat net als de Pieterstraat buiten het gebied met geslotenverklaring te laten. Dat komt ten gunste van de leefbaarheid in dit straten.
Het is praktisch niet mogelijk om mensen met deelauto-abonnement of een huurauto voor een permante ontheffing in aanmerking te laten komen (ondanks dat gemeente deelmobiliteit wil stimuleren), omdat er geen vast kenteken is. Incidentele ontheffingen zijn wel mogelijk. Daarnaast kan in de Prinsestraat gereden worden tijdens venstertijden.
Vanwege verschillende kentekens is een permanente ontheffing voor auto's van uw bezoekers praktisch niet mogelijk, dus ook hiervoor geldt dat het met incidentele ontheffingen en venstertijden zal gaan.
2. De Prinsestraat tussen Nobelstraat en Kerkplein wordt net als de rest van de Prinsestraat autoluw gebied, dus gesloten verklaard voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd ontheffinghouders). Dit wegvak wordt dus niet fysiek afgesloten, mocht dat zijn wat u begrepen heeft.

De venstertijden voor bevoorrading zoals die in de rest van de binnenstad gelden, gaan straks ook gelden voor de Prinsestraat e.o. voor de veiligheid van voetgangers en fietsers. Buiten die tijden horen zij niet gehinderd te worden door laad- en losverkeer. Dit komt ook het verblijven in de Prinsestraat ten goede. De bevoorrading moet zich aanpassen, en dat vindt de ondernemersvereniging ook.

De parkeerplaatsen worden niet weggehaald omdat ze niet meer nodig zouden zijn, zoals u vermoed. De plekken in de Prinsestraat zijn niet meer mogelijk als de straat autoluw wordt. Het verdwijnen van parkeerplaatsen op de Prinsessewal aan de grachtzijde is een gevolg van de keuze voor het autoluw maken van de Prinsestraat. Door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan immers niet de Veenkade of de Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm.
3. Het hoofddoel van het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is inderdaad om doorgaand autoverkeer te verminderen. Een belangrijk doel van het deelproject Prinsestraat is om deze straat zowel ruimtelijk als functioneel een kwaliteitsverbetering te geven, zodat het voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers een prettigere verblijfsomgeving wordt. Met alleen eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en dus geen autoluwe Prinsestraat wordt de kans om de Prinsestraat te verbeteren niet aangegrepen: er zal dan nog altijd autoverkeer rijden en zullen nog altijd auto's geparkeerd staan. Hierdoor kunnen we niet de volledige mogelijkheden benutten die bijvoorbeeld ander gebruik van de parkeerplekken kan bieden; zoals beter organiseren van fietsparkeren zodat er betere en veiligere loopruimte voor voetgangers ontstaat en het toevoegen van groen in de straat wat het algehele beeld en uitstraling ten goede komt.
Daarnaast heeft de gemeente ook vastgesteld beleid dat inzet op andere inrichting van de buitenruimte, wat meer inzet op lopen en fietsen, groenere inrichting van de buitenruimte die beter inspeelt op klimaatveranderingen.
4. In de Binnenstad komen allerlei functies bij elkaar wat de binnenstad ook juist aantrekkelijk maakt. Om al deze verschillende functionaliteiten op een goede manier te kunnen huisvesten is een beter en efficiënter gebruik van de schaarse openbare ruimte nodig. Over het algemeen neemt de geparkeerde auto een groot deel van de openbare ruimte in beslag en daarom wordt, zeker in de binnenstad, de positie van de auto in het straatbeeld steeds vaker overwogen en parkeerruimte op straat ingezet voor allerlei andere inrichtingen, zoals verblijfsplekken, loopruimte, fietsparkeren en vergroenen. Deze doelstelling zijn vertaald in het gemeentelijk beleid zoals in het Binnenstadsplan 2033 en in Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040. De voorstellen voor de Prinsestraat dragen hieraan bij.

Fietsen is toegestaan in de Molenstraat en de Oude Molstraat. Dit staat aangegeven op de onderborden (witte rechthoekige bord onder het bord voetgangerszone). De door de winkeliers geplaatste borden om af te stappen, hebben geen juridische status en zijn slechts een vriendelijk verzoek van hun kant.

De Prinsestraat kan inderdaad nog niet worden toegevoegd aan het voetgangersgebied zolang er een hoogteverschil tussen trottoir en rijloper is.

Het volledig afsluiten van de Prinsestraat tussen Nobelstraat en Kerkplein staat niet in het plan en het heeft er ook nooit in gestaan.

5. Samenvattend zijn de maatregelen voor de Prinsestraat dus niet onnodig. Ze leiden niet tot verslechtering van de autobereikbaarheid van wooncomplex De Driehoekjes. De Korte Nobelstraat en Nobelstraat komen wel binnen het autoluwe gebied om daar de leefbaarheid te verbeteren. In de Prinsestraat tussen Nobelstraat en Kerkplein blijft met ontheffing autoverkeer mogelijk.

3.9 Zienswijzen 71-80

Zienswijze 71

Gezien de aard van de zienswijze is de tekst na contact met de indiener niet letterlijk opgenomen in deze nota. De tekst is gebruikt voor de beantwoording.

Bedankt voor uw zienswijze met een vraag over bakfietsparkeren en uw zorg dat de laden en lossen in de Prinsestraat zo gaat plaatsvinden als in de Molenstraat.

De regels over het stallen van bakfietsen veranderen niet, dus de regeling dat fietsen niet langer dan 7 dagen mogen blijven staan blijft ook bestaan. De mogelijkheden voor (bak)fietsparkeren in de Prinsestraat worden trouwens ook uitgebreid: er komen fietsparkeervakken bij.

De Prinsestraat wordt verboden voor autoverkeer zonder ontheffing en er gelden venstertijden waarbinnen laden en lossen toegestaan is. Vooral nog worden alleen verkeersborden geplaatst, en wordt het voor kwaadwillende en niet goed op borden lettende automobilisten inderdaad niet fysiek onmogelijk om de Prinsestraat in te rijden. Het aantal auto's dat de straat inrijdt gaat worden gemonitord, waarna indien nodig passende maatregelen kunnen worden genomen.

Vervelend om te horen dat er geregeld over de stoep gefietst wordt. In de toekomstige situatie zal er minder doorgaand verkeer van de Prinsestraat/Piterstraat gebruik maken. Daarmee ontstaat er op de rijweg meer ruimte voor de fietser. Hopelijk gaan fietsers daar dan ook meer gebruik van maken.

Onder andere door projecten als Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord wordt meer ruimte geboden aan voetgangers en fietsers. Zoals gezegd, komt op een aantal vrijkomende parkeerplaatsen stallingsruimte voor fietsen. Daarmee wordt geprobeerd de stoep zoveel mogelijk vrij te houden van gestalde fietsen. Daarnaast wordt ingezet op Biesieklettes om fietsen zoveel mogelijk binnen te stallen.

U verwacht dat er meer laad- en losverkeer vanaf de Heulstraat via de Molenstraat naar de Prinsestraat gaat rijden. Dit lijkt ons heel onwaarschijnlijk. De Molenstraat is een smalle straat. Daarbij moeten er lastige bochten worden gemaakt voor groot vrachtverkeer.

Zienswijze 72

Mede namens de werkgroep Leefbaarheid en Verkeer (L&V) van het Zeeheldenkwartier geef ik u hierbij onze zienswijze op de plannen van Prinsestraat autoluw.

Omdat de beoogde veranderingen mogelijk grote gevolgen hebben voor het Zeeheldenkwartier, vraagt de werkgroep L&V expliciet aandacht voor drie onderwerpen. Namelijk voor

1. Kruispunt Elandstraat/Zoutmanstraat/Vondelstraat. Door verandering van verkeersrichting op de Prinsessewal zal het verkeer op de Hogewal richting Elandstraat allemaal op dit kruispunt terechtkomen. Deze kruising is nu al onoverzichtelijk en onveilig (zie foto). Dat wordt dus nog onveiliger. Ook zal de Vondelstraat richting Noordwal meer verkeer krijgen. Dat betekent ook meer lawaai.
2. De voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Da Costastraat. Met toename van verkeer in de

Elandstraat is het zaak deze voetgangersoversteekplaats echt veilig te maken, zeker voor de kinderen van de Max Velthuissschool. Bv door stoplichten te plaatsen en het doortrekken van de zebra over het fietspad.

3. Parkeergelegenheid. In de toelichting op de plannen wordt geconstateerd dat er bij realisatie voldoende parkeerplaatsen overblijven. De werkgroep L&V Zeeheldenkwartier deelt deze conclusie niet. De genoemde 800 meter waarbinnen parkeergelegenheid gevonden moet kunnen worden valt namelijk binnen het Zeeheldenkwartier. En juist in dat deel is de laatste tijd parkeren een aanzienlijk nijpender probleem geworden.

De werkgroep L&V verwacht dat bij de definitieve plannen voor het autoluw maken van de Prinsestraat rekening wordt gehouden met deze drie onderwerpen.

Ervaringen met de nieuwe situaties worden gemonitord, aldus de toelichting op de plannen.

De werkgroep L&V gaat er daarom vanuit dat bovenstaande punten daarbij vanzelfsprekend worden meegenomen en dat de ervaringen openbaar bekend worden gemaakt.

Verschuiving van problemen is niet in het belang van de bewoners van het Zeeheldenkwartier.

Bedankt voor uw zienswijze vanuit het Zeeheldenkwartier. Uw belangenorganisatie zat in de werkgroep van belangenorganisaties die bij het opstellen van het plan betrokken is geweest.

1. Het plan voor Prinsestraat en de Prinsessewal bevat geen aanpassing van de Elandstraat en de Vondelstraat. Wij verwachten niet dat het te druk wordt op het kruispunt Elandstraat/Vondelstraat, maar het kruispunt en die straten gaan worden gemonitord op eventuele negatieve effecten van de maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal. Als er toch een te grote druk ontstaat op de Elandstraat-Vondelstraat dan gaan we oplossingen onderzoeken. Om de geluidseffecten te bepalen, is opdracht gegeven aan een extern bureau om een akoestisch onderzoek uit te voeren.

2. De maatregelen Prinsestraat-Prinsessewal leiden volgens verkeersmodelberekeningen niet tot meer autoverkeer op het deel van de Elandstraat tussen Vondelstraat en Waldeck Pyrmontkade. Uw vraag is reeds beantwoord per mail door de vakafdeling op 3 november 2023 toen het project Elandstraat-west in mei 2023 tijdelijk stilgelegd was. Als het project Elandstraat-west wordt herstart, zal de oversteek ter hoogte van de Da Costastraat/Elandplein onderdeel van het totaalontwerp uitmaken.

3. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied (inclusief een gedeelte van het Zeeheldenkwartier) is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaaild.

De resultaten van de monitoring en de eventuele maatregelen gaan met de belangenorganisaties worden besproken die zich daarvoor hebben opgegeven.

Zienswijze 73

Beste college van burgemeester en wethouders,

Als bestuur van de bewonersvereniging Hofkwartier spreken wij namens de bewoners van het Hofkwartier en dienen hierbij onze zienswijze in betreft uw project 'autoluw maken Prinsestraat-Prinsessewal'.

Onze zienswijze is grotendeels al persoonlijk besproken met diverse medewerkers van de gemeente.

Wij hebben reeds gesproken met:

-, medewerker projectmanagement, expertisecentrum projecten
-, Sr. projectleider mobiliteit
- Arjen Kapteijns, wethouder energietransitie, mobiliteit en grondstoffen

Input vanuit de bewoners

Wij hebben onze leden gevraagd om hun input te geven voor deze zienswijze. De door ons ontvangen input was vooral gericht op enthousiasme betreft verbetering van de luchtkwaliteit en grote zorgen betreft het verdwijnen van parkeergelegenheid, overlast van verkeerd gestalde fietsen en gebrek aan handhaving op het toegankelijk houden van de voetpaden.

Onze zorgen

De doelstelling van het project is samen te vatten in 'leefbaarheid'. Deze term kan men op verschillende manieren interpreteren. Een verbeterde luchtkwaliteit is uiteraard van het grootste belang. Deze moet beter en hier zijn wij het als bewoners over eens. Daar is geen twijfel over. Wij zijn er zeer content mee dat de gemeente hier nu werk van maakt. Hoe hier werk van te maken daar kun je over van mening verschillen. Wij zijn het er niet mee eens dat het noodzakelijk is om 45 parkeerplekken op te heffen. Dit is niet nodig voor het behalen van de doelstelling leefbaarheid. De Prinsestraat tot voetgangersgebied maken met beperkte venstertijden voor leveranciers zien wij als een prima oplossing voor verbetering van de luchtkwaliteit. Hier hoeft geen parkeerplek op de Prinsessewal voor te worden opgeheven.

Naast onze zorgen over de parkeerplaatsen vragen wij ons ook af of de inrichting van fietsplekken op open parkeerplekken het doel leefbaarheid dienen. Losse fietsen die omwaaien en een grote rommelige boel en gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken. Niet nodig, de gemeente voorziet op zeer korte afstand van de Prinsestraat gratis fietsenstallingen waar nog voldoende plek is voor fietsen. Nodig de fietser uit om de straat netjes en veilig te houden. Gebruik deze plaatsen voor nog meer groen.

Het hofkwartier is voor iedereen!

Onze mooie, gezellige en gevarieerde Haagse binnenstad mag geen tweede Amsterdamse grachtengordel worden. Wij willen de diversiteit in ons Hofkwartier behouden. Een wijk voor iedereen! Een wijk waar de Hagenaar, de Hagenees, jonge gezinnen, ouderen, ondernemers, expats en onze studenten er allemaal mogen en ook kunnen zijn. Een slechte bereikbaarheid en onvoldoende parkeergelegenheid jaagt de gewone burger de wijk uit en dat willen wij koste wat kost voorkomen. Voor veel bewoners is een bereikbare parkeerplek onderdeel van woongenot en tevens onderdeel van leefbaarheid. Veel bewoners moeten met de auto naar het dagelijks werk. Niet voor hun gemak, maar gewoonweg omdat het noodzakelijk is om de kost te verdienen. Bijvoorbeeld omdat men buiten de stad werkt, minder valide is, een gezin met kinderen heeft of anderszins. Graag behouden wij onze diverse populatie in de wijk. Een bereikbare parkeerplek en een rolstoel/ kinderwagen vriendelijk voetpad welke niet volledig wordt volgebouwd met verkeerd gestalde fietsen is van belang om het voor alle bewoners de wijk aantrekkelijk en leefbaar te houden. In het Hofkwartier telt iedereen mee; alle bewoners en alle ondernemers.

Constructief meedenken

Ons optische onderzoek op de locaties geeft een ander beeld dan de uitkomst van het parkeer-onderzoek. Wij hebben aangegeven grote twijfels te hebben bij de gepresenteerde resultaten. Als gemeente geeft u aan constructief mee te denken en ons te horen betreft onze zorgen. Ook heeft u aangegeven nogmaals in het eerder afgeronde parkeer-onderzoek te duiken, ons deze toe te zenden en nog eens alle mogelijkheden af gaan om te onderzoeken waar de verdwijnende parkeerplekken op redelijke afstand terug kunnen komen. Verschillende opties worden onderzocht zoals parkeerplaatsen tegen gereduceerd tarief in Q-park Torengarage, Q-Park City Parking Laan 7, verbreding van het parkeervergunning-gebied enzovoorts. U heeft aangegeven te verwachten de bewonersverenigingen hier in oktober verder over te kunnen informeren.

Onze behoefte

Zoals besproken in de persoonlijke gesprekken zien wij bij voorkeur geen verandering aan de inrichting van de Prinsessewal, maar blijven de parkeerplaatsen daar gewoon zoals het nu is en daarbij alleen voor bewoners. Dit jaagt onze auto-benodigde bewoners zo min mogelijk op extra gemeentelijke kosten. In dat geval blijft het bij de extra gemeentelijke kosten voor ontheffingen bij laden en lossen voor eigen voordeur. Kosten waar we eigenlijk ook al niet op zitten te wachten, maar goed, ook de bewoners willen meebewegen om de luchtkwaliteits-doel te kunnen behalen.

Indien er toch, tegen onze wens in tijdelijk of definitief wordt gekozen voor het verwijderen van de parkeerplekken aan de Prinsessewal, dan is de voorkeur om tegen zéér gereduceerd tarief gebruik te kunnen maken van voldoende bewoners-parkeerplaatsen in Q-park Torengarage, daar dit de dichtstbijzijnde parkeergelegenheid is voor bewoners die nu parkeren op de Prinsessewal.

Met vriendelijke groet,
Namens het gehele bestuur van bewonersvereniging Hofkwartier,

....

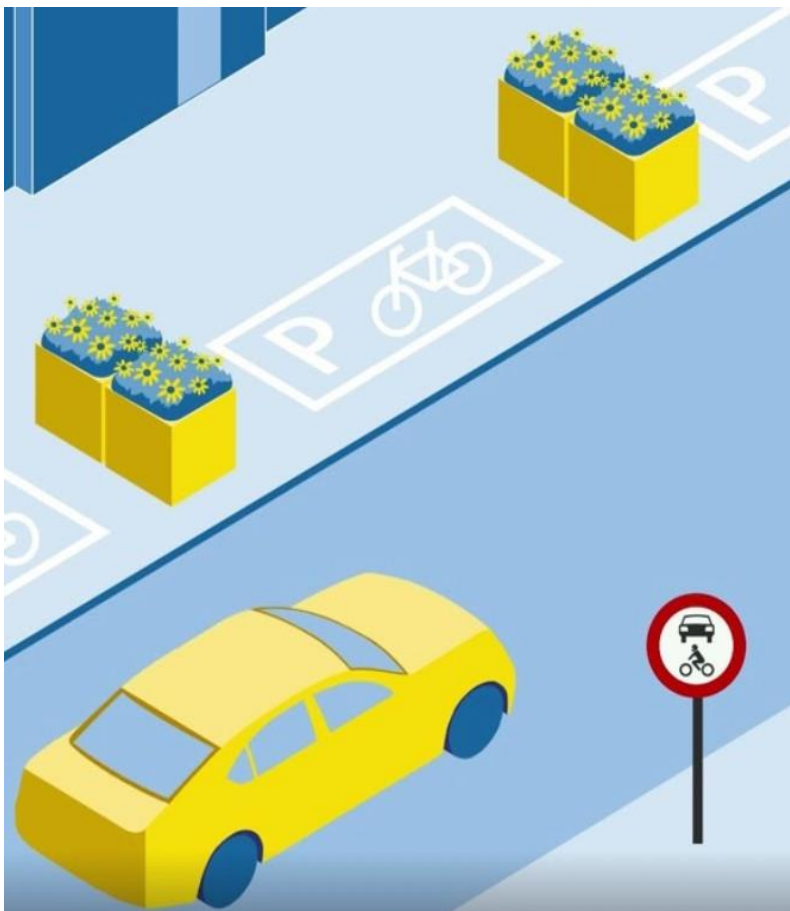
Bestuursvoorzitter bewonersvereniging Hofkwartier

Bijlage 1: Foto situatie volle parkeerplaatsen Prinsessewal

Bijlage 2: Figuur ongewenste situatie losse fietsen op parkeerplaatsen Prinsestraat.



Bijlage 1: Foto situatie volle parkeerplaatsen Prinsessewal



Bijlage 2 Figuur ongewenste situatie losse fietsen op parkeerplaatsen Prinsessestraat

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze namens de bewoners van het Hofkwartier. De vorige voorzitter van de bewonersorganisatie Hofkwartier zat in de werkgroep van belangenorganisaties die bij het opstellen van het plan betrokken is geweest.

Fijn dat u het eens bent met de doelstelling om de leefbaarheid en luchtkwaliteit te verbeteren.

We begrijpen uw zorgen over het verdwijnen van parkeerplaatsen op de Prinsessewal aan de grachtzijde. Dit is het gevolg van de keuze voor het autoluw maken van de Prinsessestraat. Door het afsluiten van de Prinsessestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan immers niet de Veenkade of de Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm. Omdraaien van parkeerplaatsen en fietspad is niet mogelijk vanwege de bomen langs de gracht.

Het plan verandert niets aan het bestaande beleid over horeca en terrassen. Horeca krijgt alleen een terrasvergunning als de doorgang voor voetgangers gewaarborgd blijft. Voor hulpverleningsdiensten zoals brandweer, politie en ambulance moet de rijbaan vrij blijven van terrassen. De gemeentelijke Handhavingsorganisatie ziet hier strikt op toe. Wanneer ondernemers zich niet aan deze eis houden, kan een dwangsom worden opgelegd.

Den Haag heeft al ruime ervaring met de toepassing van fietsvakken. Toch wordt het ontwerp aangepast, mede naar aanleiding van uw opmerking. De huidige nietjes die op de hoeken bij zijstraten staan, worden verplaatst. Zij komen aan het begin en eind van ieder fietsvak. Het afwisselend toepassen van boombakken en fietsvakken geeft aan wat we willen: een groener straatbeeld en meer fietsgebruik.

De maatregelen dragen eraan bij dat het Hofkwartier voor iedereen wordt. Met de huidige inrichting gericht op autobezit, is dat niet het geval.

Natuurlijk wil de gemeente geen verkeerd gestalde fietsen of terrassen op de stoepen die de doorgang belemmeren. Fietsen die buiten de vakken staan, mogen 28 dagen ongebruikt in de openbare ruimte staan. Daarna wordt er gehandhaafd. Er wordt ook gehandhaafd op basis van klachten en meldingen. In een fietsvoorziening (fietsnietje, -rek of -vak) mag een fiets maximaal 7 dagen staan tot er wordt gehandhaafd.

Het plan verandert niets aan het bestaande beleid over horeca en terrassen. Horeca krijgt alleen een terrasvergunning als de doorgang voor voetgangers gewaarborgd blijft. Daarna is het een kwestie van handhaving op de naleving van terrasvergunningen.

Bewoners die een parkeerplaatsen hebben, kunnen die straks -weliswaar met een ontheffing- makkelijker bereiken, omdat er geen ander autoverkeer meer is toegestaan. Bewoners maakten al niet van parkeerplaatsen in de Prinsestraat gebruik vanwege het betaald parkeren (met een maximum van 2 uur). De parkeerplaatsen op de Prinsessewal die wel door bewoners gebruikt worden, kunnen straks niet meer veilig bereikt worden vanwege het eenrichtingsverkeer en de brede fietsstrook; daarom komen die plekken te vervallen en wordt er gezocht naar compensatieplekken of een compensatieregeling.

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. Wel is de gemeente in gesprek met Q-Park, over mogelijkheden om een aantal plekken in openbare parkeergarages voor bewoners beschikbaar te stellen tegen een gereduceerd tarief. De gemeente verwacht over de uitkomsten hiervan op korte termijn over in contact te treden met diverse stakeholders.

De gemeente kiest bij beperkte openbare ruimte eerst voor leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers en kiest daarna pas voor parkeren. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild.

Zienswijze 74

Aan Burgemeester en Wethouders Den Haag,

Hierbij maak ik onze grote zorgen kenbaar ten aanzien van het Voorontwerp Prinsestraat en Prinsessewal, in het bijzonder de afsluiting van de Nobelstraat en Kleine Nobelstraat.

BV Venduehuis der Notarissen te 's Gravenhage (Venduehuis Den Haag) is niet alleen het oudste veilinghuis van Nederland (1811) maar ook het grootste op kunst, antiek en design gespecialiseerde veilinghuis van Nederland.

Er werken ruim 30 mensen bij Venduehuis Den Haag, waarmee het een van de grotere werkgevers van de binnenstad is.

Venduehuis Den Haag is sinds de oprichting in 1811 gevestigd op Nobelstraat 5. Later is hier Nobelstraat 3 en 3a aan toegevoegd. Op het voorplein van Nobelstraat 5 bevinden zich 8 parkeerplaatsen, onze laad- en losplek bevindt zich voor Nobelstraat 3, onze garage ligt aan de Juffrouw Idastraat.

Wil Den Haag Venduehuis Den Haag behouden, dan is het essentieel dat er gedurende de hele dag een vrije toegang is tot Nobelstraat 5 en 3 / tot aan de pollers bij de Oude Molstraat. Ook de garage aan de achterkant aan de Juffrouw Idastraat dient steeds toegankelijk te blijven.

Vrije toegang is ook steeds ons standpunt geweest tijdens de bijeenkomsten van de winkeliersvereniging BIZ Hofkwartier.

N.B. Slechts een deel van de ondernemers is voorstander van het autoluw maken van de Prinsestraat.

Een ander deel is juist volledig tegen deze plannen, die desastreus zijn voor hun en onze bedrijfsvoering.

Samengevat, het bedrijfseconomisch belang van Venduehuis Den Haag is onlosmakelijk verbonden met zeer goede bereikbaarheid gedurende de hele dag. Als Venduehuis Den Haag moeilijk of praktisch onbereikbaar wordt, is dit het einde van het veilinghuis.

Hieronder gemotiveerd waarom een vrije toegang tot ons pand noodzakelijk is:

Op werkdagen ontvangt Venduehuis Den Haag verspreid over de hele dag tientallen klanten die komen met inbreng voor veiling, van kostbaar Aziatisch porselein tot schilderijen, van bronzen beelden tot kunstinstallaties, van glaswerk tot zilver en juwelen en van antieke kasten en ander meubilair tot design. Deze klanten zijn voornamelijk particulieren en enkele vaste transporteurs, die voor de deur moeten kunnen komen met hun vaak kostbare voorwerpen.

Voor ieder veiling zijn er kijkdagen, mede nodig voor het openbare karakter van de veilingen, die bezocht worden door potentiële kopers. Deze kijkdagen worden gedurende de hele dag bezocht, ook in de weekenden. De preview van de kijkdagen is in de avond. Tijdens kijkdagen ontvangen wij zo'n 1.000 bezoekers per veiling, waaronder veel uit het buitenland.

Na afloop van een veiling moeten de geveilde lots ook afgehaald kunnen worden door de kopers. In 2023 had Venduehuis Den Haag zo'n 3.000 kopers op de Nobelstraat. Op werkdagen gebeurt het afhalen van lots gedurende de hele dag. Spreiding van het bezoek is ook hier noodzakelijk.

In samenwerking met andere (culturele) organisaties organiseert Venduehuis Den Haag regelmatig goed bezochte activiteiten, als bijvoorbeeld de lezingen van de Stichting Haegsche Tijd, boekpresentatie of taxatie workshops voor certificering Taxateurs van TMV, waarbij toegankelijkheid, ook voor minder valide bezoekers (aanwezigheid invaliden lift) gegarandeerd moet zijn.

Boven de kantoren van Venduehuis Den Haag zijn 3 bewoonde appartementen, waar medewerkers met hun partners wonen, die ook met hun auto's bij het pand moeten kunnen komen.

Het instellen van een tijdszone waarop Venduehuis Den Haag wel bereikbaar is, is geen werkbare oplossing. Spreiding gedurende de dag is juist nodig om kostbare/ breekbare zaken goed te kunnen bekijken en op te kunnen bergen. Hetzelfde geldt voor het afhalen van de lots, wat ook met grote aandacht en voorzichtigheid dient te gebeuren.

Ook het kunnen aanvragen van een ontheffing is geen werkbare oplossing voor Venduehuis Den Haag. Een aanzienlijk deel van de klanten komt ongepland langs, voor een snelle taxatie of inbreng, om iets op te halen of anders. Het op stel en sprong moeten aanvragen van een ontheffing werkt natuurlijk niet. Venduehuis Den Haag werkt nationaal en internationaal, pas in het centrum worden onze klanten geconfronteerd dat het veilinghuis niet (meer) bereikbaar is, met alle klantverlies van dien.

Tot slot, het kostenaspect. Wie draagt de kosten van een ontheffing, als iemand even langs komt om te kijken of iets veilingwaardig is?

De oplossing is gelukkig heel eenvoudig, hou de Nobelstraat en de Kleine Nobelstraat gewoon open, van de Torenstraat tot aan de pellers van de Oude Molstraat.

Zo blijft èn Venduehuis Den Haag èn de tegenoverliggende woonflat met zijn garages gewoon bereikbaar.

Venduehuis Den Haag, het veilinghuis dat het Meisje met de Parel van Vermeer in 1881 veilde, is toonaangevend in Nederland en daarbuiten. Het is dan ook zeker een iconische asset voor de stad, voor de regio en voor Nederland.

Helaas laat het vertrek van Sotheby's en Christies's uit Nederland zien, dat de markt voor het veilen van kunst, antiek en design een lastige is.

Laat nu niet juist de stad Den Haag, waar wij al ruim 200 jaar zitten, de reden zijn dat wij hier moeten stoppen!

Mede namens onze ruim 30 medewerkers, bij dezen de uitnodiging om met ons in verder gesprek te treden.

Bedankt voor uw zienswijze inclusief uitnodiging voor een gesprek.

Dit gesprek met rondleiding heeft plaatsgevonden op 12 december 2024.

Uit de enquête onder leden van de BIZ Hofkwartier blijkt 81% dat van de ondernemers voorstander is van het autoluw maken van de Prinsestraat, 18% tegen en 1% neutraal. Daarom wordt het Hofkwartier leefbaarder en veiliger gemaakt met minder autoverkeer. Als de maatregelen na monitoring daar niet aan blijken bij te dragen en er onoplosbare neveneffecten zijn, kunnen ze worden teruggedraaid.

De gemeente heeft geprobeerd om een plan te maken dat voor zo veel mogelijk bewoners, bedrijven en instellingen een verbetering betekent.

Ten aanzien van uw voorstel om de Nobelstraat geen onderdeel van het gebied met een geslotenverklaring te laten zijn: dit wordt niet overgenomen, omdat het zorgt voor onduidelijke en verkeersonveilige situaties: zolang de straten in het Hofkwartier er hetzelfde uitzien (met trottoirs) is het niet realistisch om van voetgangers te vragen dat zij in de ene straat wel en de andere geen auto's hoeven te verwachten.

Wij begrijpen dat uw klanten met kostbare en vaak ook grote kunstvoorwerpen met hun auto tot bij uw pand willen komen. Wij gaan graag met u in gesprek om te kijken of er voor uw bezoek een ontheffingenregeling mogelijk is. Voor werknemers geldt het volgende: het Venduehuis komt in aanmerking voor het aantal ontheffingen dat er parkeerplaatsen op uw terrein zijn met kentekens van al uw personeel met een auto per ontheffing. Daarnaast is laden en lossen voor uw vrachtverkeer mogelijk binnen venstertijden.

Zienswijze 75

Geachte mevrouw, mijnheer,

Naar aanleiding van de inspraakbijeenkomst op 8 juli jongstleden, wil ik graag reageren op de plannen die uiteengezet zijn. In het bijzonder wil ik reageren op het autoluw maken van de Prinsestraat en de huidige problematiek in dat stuk van de wijk.

Met het idee om van de Prinsessewal eenrichtingsverkeer te maken, heb ik op zich niet zoveel moeite omdat hierdoor de Prinsestraat minder belast wordt door het doorgaande verkeer. Maar het moet mijns inziens niet ten koste gaan van de ondernemers (winkeliers) die daar hun bedrijf hebben. Daar ben ik wel bezorgd om.

De huidige situatie in de Prinsestraat is momenteel heel vervelend. Ik hoop dat daar met de nieuwe plannen ook rekening mee gehouden kan worden:

1. Het winkelend publiek kan zich nauwelijks voortbewegen door o.a. de terrasvorming. De tafeltjes en stoelen staan op het trottoir.
2. Fietsers plaatsen overal hun fietsen. Het geeft een zeer chaotisch (rommelig) gezicht. Kort gezegd: het is een zooitje!
3. Tot slot "HANDHAVING". De huidige tijd laat zien dat het heel moeilijk is om te handhaven. Als dit niet mogelijk is zijn al uw plannen niet goed uitvoerbaar!

Verder ben ik van mening dat bewoners in het gebied ten alle tijden hun woonhuis/werk moeten kunnen bereiken. Dit moet gelden voor elke leeftijd jong of oud en zeker meegenomen worden in de plannen. Zelf woon en werk ik in de Juffrouw Idastraat en door de huidige regelgeving is het vaak heel lastig om op tijden die voor mij belangrijk zijn, met de auto bij het huis (atelier) te kunnen komen. Ook als ik wegens gezondheidsredenen de auto moet gebruiken, voel ik mij regelmatig gedwarsboemd. Dat is echt heel naar. Voor de mensen die in de wijk wonen (met name ook de ouderen) is het erg belangrijk dat zij bij huis bezoek kunnen (blijven) ontvangen.

Ik hoop van harte dat u hiermee iets kan. Als u meer wilt weten, dan ben ik gaarne bereid een en ander nog (mondeling) toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Bedankt voor uw zienswijze.

U geeft aan bezorgd te zijn over de ondernemers. Dat hoeft niet. Tijdens de enquête onder leden van de BIZ Hofkwartier (ondernemersvereniging) was 81% van de ondernemers voorstander van het autoluw maken van de Prinsestraat, 18% tegen en 1% neutraal. Op hun nadrukkelijke verzoek is de gemeente vervolgens de planvorming gestart, samen met o.a. de voorzitter van de ondernemersorganisatie Hofkwartier.

Natuurlijk wil de gemeente geen verkeerd gestalde fietsen of terrassen op de stoepen die de doorgang belemmeren. De problemen met terrassen en fietsen die de doorgang voor voetgangers belemmeren, bestaan nu ook al en er vindt handhaving plaats. Voor het plaatsen van terrassen op het trottoir hebben horecagelegenheden een vergunning nodig. In bepaalde situaties en na meerdere dwangsommen kan de gemeente het terras laten verwijderen op kosten van de ondernemer. Ten aanzien van verkeerd gestalde fietsen: met het plan om de Prinsestraat autoluw te maken, verdwijnen de parkeerplaatsen en komen er meer fietsparkeervakken. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de zichtbaar aanwezige vraag naar meer fietsparkeerruimte.

Zienswijze 76

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Hierbij dien ik namens 45 eigenaren van het wooncomplex De Driehoekjes onze zienswijze in met betrekking tot het Voorontwerp Prinsestraat-Prinsessewal. Wij zijn allen eigenaar van een appartement in het wooncomplex De Driehoekjes, gelegen aan de Prinsestraat, Nobelstraat en Oude Molstraat, en eigenaar van een of meerdere parkeerplaatsen in de garage van het wooncomplex. De zienswijze heeft betrekking op de beperking van de toegang tot en van de beschikbaarheid van onze parkeerplaatsen. In het voorontwerp is aangegeven dat o.a. de Prinsestraat, Kleine Nobelstraat en Nobelstraat worden gesloten voor doorgaand verkeer (met venstertijden gelijk aan het aangelegen voetgangersgebied). Ook is in het voorontwerp aangegeven dat bestemmingsverkeer met ontheffing (o.a. bewoners) nog wel gebruik mag blijven maken van de betreffende straten.

De toegang tot de parkeergarage van het complex de Driehoekjes is gelegen aan de Nobelstraat, aan het einde, vóór de pollers. Dit betekent dat ons wooncomplex volgens het voorontwerp alleen nog maar met ontheffing bereikbaar is. Het complex De Driehoekjes omvat 60 appartementen en 125 parkeerplaatsen. Uit het voorontwerp blijkt niet wie in aanmerking komt voor een ontheffing. Mochten dat alleen bewoners zijn, dan zou dat een onaanvaardbare inperking zijn van het gebruik van onze parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden namelijk niet alleen door onszelf gebruikt, maar zijn er ook ten behoeve van onze gasten en bezoekers. Het gaat daarbij ondermeer om medewerkers van thuiszorginstellingen en mantelzorgers en ook om mindervalide gasten. Ook bedrijven die werkzaamheden verrichten voor de bewoners (onderhoud, verbouwing, schilderen etc.) maken regelmatig van deze parkeerplaatsen gebruik. Het is van belang dat wijzelf kunnen blijven bepalen wie er toegang krijgt tot onze parkeerplaatsen en dus ook tot de toegangswegen, op ieder moment van de dag en van de nacht.

Bij de aankoop van onze appartementen en de bijbehorende parkeerplaatsen zijn wij ervan uitgegaan dat het altijd een goed bereikbare locatie zal blijven, en dat deze parkeerplaatsen ook hun waarde zouden behouden. Bij inperking van de toegankelijkheid en van onze zeggenschap over het gebruik van de parkeerplaatsen, voorzien wij een aanzienlijke waardedaling van ons onroerend goed. Wij verzoeken u daarom dringend om de toegang tot onze parkeergarage buiten het afsluitingsgebied te houden. Hierbij kan wellicht gedacht worden aan een oplossing zoals die gevonden is voor de toegang tot de parkeergarage in de Pieterstraat.

Tot slot willen wij opmerken dat het plan, zoals dat nu voorligt, ertoe zal leiden dat een flink aantal auto's dat nu iedere dag in onze garage geparkeerd wordt, een parkeerplaats in de wijk zal moeten vinden. Dat zal leiden tot een grotere belasting van de beschikbare parkeerplaatsen dan waarmee in uw plan rekening is gehouden.

Wij zien uit naar uw reactie en zijn natuurlijk bereid tot nader overleg. De lijst van eigenaren die deze zienswijze delen (in totaal 46) vindt u in de bijlage. Indien u daar prijs op stelt is er een fysieke lijst met handtekeningen beschikbaar.

Met vriendelijke groet,
Namens de bewoners van het complex De Driehoekjes,

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze ingediend namens 45 eigenaren van de Driehoekjes.

U geeft aan te willen dat bewoners en bezoekers altijd de garage in en uit kunnen rijden. Alle bewoners van het complex komen in aanmerking voor een ontheffing; deze geldt 24/7. Mantelzorgers komen voor het huidige voetgangersgebied binnenstad in principe niet in aanmerking voor een ontheffing. Het nog vast te stellen uitvoeringsbeleid ontheffingen voor de Prinsestraat en omgeving sluit daarbij aan. Mogelijk wordt bij een komende herziening van het uitvoeringsbeleid (waarbij beide beleidsstukken samengevoegd zullen worden) een manier gevonden waarbij mantelzorgers in aanmerking komen voor een ontheffing waarbij misbruik wordt voorkomen. Mindervalide bezoekers kunnen met gebruik van een incidentele ontheffing op bezoek blijven komen. Bedrijven die werkzaamheden bij woningen of bedrijven in de Prinsestraat uitvoeren, komen in aanmerking voor een incidentele ontheffing.

Mede naar aanleiding van uw zienswijze komt in de Nobelstraat onder het C12-bord (gesloten voor auto's, motoren en bromfietsen) een onderbord dat bezoek van de bewonersgarage Driehoekjes uitzondert (zodat bezoekers geen ontheffing nodig hebben). Wegrijdend autoverkeer moet op het kruispunt met de Prinsestraat verplicht linksaf en via het Kerkplein naar de Torenstraat. Hierdoor is het niet nodig om de Nobelstraat en Korte Nobelstraat net als de Pieterstraat buiten het gebied met geslotenverklaring te laten, wat goed is voor de leefbaarheid.

U vermoedt dat door het plan auto's die nu in de garage staan naar parkeerruimte in de omgeving uitwijkt. Met ontheffing kunnen dezelfde auto's van de garage gebruik blijven maken. Onze verwachting is dat het aantal automobilisten dat geen ontheffing heeft willen aanvragen, verwaarloosbaar zal zijn.

Zienswijze 77

Geachte heer of mevrouw,

Hierbij dien ik een zienswijze in met betrekking tot het Voorontwerp Prinsestraat-Prinsessewal. Ik ben eigenaar van 'Bij HeM, Eten en Drinken', een horecazaak gelegen aan de Molenstraat 21a te Den Haag. De zienswijze heeft betrekking op de onnodige afsluiting van de Prinsestraat, de verslechtering van de bereikbaarheid en de verandering van het karakter van het Hofkwartier.

1. Afsluiten Prinsestraat onnodig, vanwege omleiding verkeer

Het autoluw maken van de Prinsestraat is onderdeel van een pakket maatregelen. Het doel van deze maatregelen is volgens het voorontwerp het voorkomen dat doorgaand verkeer de Prinsestraat inrijdt. Een andere maatregel die gelijktijdig wordt genomen is het verbod om vanaf de Hogewal linksaf te slaan naar de Prinsessewal. Dit betekent dat de nieuwe aanrijroute wordt: Elandstraat – Vondelstraat – Bilderdijkstraat - Noordwal – Prinsestraat. Door deze maatregel op zich wordt het al volstrekt onlogisch voor doorgaand verkeer om nog via de Prinsestraat te rijden. Immers waarom zou doorgaand verkeer nog afslaan bij de Noordwal, om via de Prinsestraat naar de Torenstraat te rijden? Dat is namelijk een omweg. Dit betekent dat met de omrijroute via de Elandstraat al wordt bereikt dat alleen bestemmingsverkeer de Prinsestraat inrijdt. Het daarnaast ook nog afsluiten van de Prinsestraat voor

verkeer zonder ontheffing is dus een onnodige maatregel. Het is daarom niet nodig deze maatregel te treffen, die beperkend is voor bewoners, ondernemers en bezoekers van het Hofkwartier.

2. Bereikbaarheid

De afsluiting van de Prinsestraat heeft tot gevolg dat de gehele buurt, slechter bereikbaar wordt voor bezoekers en voor de levering van goederen en diensten. Leveranties van goederen zijn buiten de venstertijden niet meer mogelijk. In de Molenstraat is dit nu al het geval en zijn flexibele pollers aangebracht aan het begin van de straat. Straks stuiten leveranciers en bezoekers al bij de entree van de Prinsestraat op een verbodsbord.

Met vaste en dagelijkse leveranciers zijn goede afspraken te maken over leveringen binnen de venstertijden. Toch loopt dit in de praktijk ook nogal eens uit, hetzelfde geldt voor de particuliere vuilophaaldienst.

Niet-dagelijkse leveranciers zijn onvoldoende op de hoogte houden van de venstertijden en komen langs volgens hun eigen schema. Het komt in de huidige situatie al regelmatig voor dat leveranciers onverrichterzake weer omdraaien bij het zien van de verbodsborden. Dit lijkt nu alleen maar erger te worden.

Ook diensten, zoals reparatieservice, klusbedrijven en dergelijke, zijn gebonden aan de venstertijden, terwijl de noodzaak van spoedreparaties zich gedurende de hele dag kan voordoen.

In de straten die in de huidige situatie al zijn afgesloten, zoals de Molenstraat, doen zich gedurende de venstertijden veel opstoppen en blokkades voor als gevolg van alle busjes die tegelijkertijd de straten inrijden. Deze situatie lijkt zich nu verder uit te breiden als ook de Prinsestraat te maken krijgt met venstertijden.

Ook voor bezoekers die per auto komen wordt het Hofkwartier steeds slechter bereikbaar en moeilijker vindbaar.

Deze verslechtering van de bereikbaarheid is onnodig en daarom onaanvaardbaar.

3. Parkeren

Met de realisering van het voorontwerp komen vele tientallen parkeerplaatsen te vervallen, niet alleen in de Prinsestraat maar ook langs de Prinsessewal. Deze parkeerplaatsen zouden niet meer nodig zijn, gelet op de huidige bezettingsgraad. De reden voor de lage bezettingsgraad zijn echter de hoge parkeertarieven. Mensen die gebonden zijn aan de auto mijden het centrum en het Hofkwartier, simpelweg vanwege de hoge parkeertarieven. Dat wil echter niet zeggen dat er geen behoefte meer is aan die parkeerplaatsen.

In de huidige situatie maken de gasten van mijn horecazaak regelmatig melding van de kosten van het parkeren. Vooral als er sprake is van groepen, bijvoorbeeld een verjaardagsviering, en een deel van de gasten van buiten de stad komt en openbaar vervoer geen goed alternatief is.

4. Vergroten voetgangersgebied

Mijn horecazaak komt door de maatregelen steeds dieper in het voetgangersgebied te liggen. Dit heeft gevolgen voor de bezoekersstromen en kan daarmee ook gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering. Natuurlijk kan niet ontkend worden dat het aanmerken van straten in het kernwinkelgebied als wandelgebied logisch is en positieve effecten heeft. Echter, de tendens om een steeds groter gebied van het centrum tot voetgangersgebied te verklaren, waarbij in sommige straten zelfs de fiets wordt geweerd, leidt tot veranderingen van het gebruik van het gebied. Mede hierdoor, maar ook door de afname van het aantal parkeerplaatsen en de hoge parkeertarieven, hebben kleine bedrijfjes en kantoortjes het Hofkwartier verlaten. In plaats van een gemengd stadsgebied, wordt het Hofkwartier steeds meer een toeristisch en uitgaansgebied ("sfeergebied", volgens het ontwerp). Het is de vraag of hieraan een bewuste keuze ten grondslag ligt, of dat dit een onbedoeld neveneffect is.

Het afsluiten van de Prinsestraat lijkt de opmaat naar een nog groter voetgangersgebied. De zinsnede in het voorontwerp dat het "nog niet mogelijk is" de Prinsestraat toe te voegen aan het voetgangersgebied, doet vermoeden dat dit dus het achterliggende doel is van de plannen. En dat is dus iets anders dan in het voorontwerp is aangegeven als doel: namelijk het weren van doorgaand autoverkeer. Ook daarom verzoek ik u deze maatregel niet door te voeren.

Mijn horecazaak bestaat al zeer lang en draait nog steeds goed. Mede door de veranderingen in het gebied zijn de drukke uren echter wel verschoven, van overdag naar borreltijd en de avonduren. De dieper in wandelgebied van het Hofkwartier gelegen straten zijn overdag buiten het weekend

onnatuurlijk stil. De drukte concentreert zich overdag op de pleinen en terrassen aan de rand van de wijk. Pas in de avonduren komt de hele buurt tot leven. De beoogde maatregelen lijken die tendens te versterken omdat delen van het Hofkwartier steeds dieper in het wandelgebied komen te liggen. Dit kan ertoe leiden dat het overdag onrendabel wordt om open te blijven, althans in bepaalde straten. Het komen en gaan van horecazaken in de Molenstraat de afgelopen jaren is wat dat betreft veelzeggend. De grote toename van terrassen in aantal en omvang in andere delen van het Hofkwartier (zoals recentelijk nog in de Nobelstraat, waar parkeerplaatsen zijn omgezet in terrassen) versterken de effecten en zorgen voor een verschuiving en concentratie van de drukte naar dat deel van de buurt.

5. Conclusie

Samenvattend verzoek ik u de afsluiting van de Prinsestraat te schrappen, omdat die maatregel niet nodig is en negatieve gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van (delen van) het Hofkwartier.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze. Hieronder is dezelfde nummering aangehouden.

1. Afsluiten Prinsestraat onnodig, vanwege omleiding verkeer

Het hoofddoel van het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is zoals u ook aangeeft om doorgaand autoverkeer te verminderen. Een belangrijk doel van het deelproject Prinsestraat is om deze straat zowel ruimtelijk als functioneel een kwaliteitsverbetering te geven, zodat het voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers een prettigere verblijfsomgeving wordt. Met alleen eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en dus geen autoluwe Prinsestraat wordt de kans om de Prinsestraat te verbeteren niet aangegrepen: er zal dan nog altijd autoverkeer rijden en zullen nog altijd auto's geparkeerd staan. Hierdoor kunnen we niet de volledige mogelijkheden benutten die ander gebruik van de parkeerplekken kan bieden; zoals beter organiseren van fietsparkeren zodat er betere en veiligere loopruimte voor voetgangers ontstaat en het toevoegen van groen in de straat wat het algehele beeld en uitstraling ten goede komt.

Daarnaast heeft de gemeente ook vastgesteld beleid dat inzet op andere inrichting van de buitenruimte, wat meer inzet op lopen en fietsen, groenere inrichting van de buitenruimte die beter inspeelt op klimaatveranderingen.

2. Bereikbaarheid

Autoverkeer dat de Prinsestraat als doorgaande route gebruikt, zorgt al jaren voor overlast. De ondernemers van het Hofkwartier hebben de gemeente gevraagd om daar wat aan te doen. Samen met bewonersorganisaties is daarom het plan ontwikkeld om de Prinsestraat autoluw te maken. Bezoekers kunnen parkeren in de openbare parkeergarages in de omgeving. Bevoorrading kan gebruik maken van de venstertijden. Het is gebruikelijk dat ondernemers hun leveranciers over de tijden informeren. Voor de vuilophaaldiensten zijn ontheffingen mogelijk. Ook reparatieservices, klusbedrijven etc. kunnen incidentele ontheffingen aanvragen, zodat zij ook buiten de venstertijden kunnen inrijden. Omdat de straten autoluw zullen zijn, is er veel minder autoverkeer dan momenteel. De kans op opstoppen is dan ook klein. Daarnaast wordt specifiek voor deze venstertijden gekozen omdat het dan rustig is met ander verkeer zoals voetgangers en fietsers.

3. Parkeren

Ten aanzien van parkeren hebben wij de redenering blijkbaar niet duidelijk genoeg uitgelegd. De gemeente haalt geen parkeerplaatsen weg omdat dat vanwege de parkeerdruk zou kunnen. De parkeerplaatsen in de Prinsestraat komen te vervallen omdat er alleen laad- en losplekken nodig zijn (laden en lossen is geen parkeren). De parkeerplaatsen op de Prinsessewal zijn straks niet meer veilig te bereiken: auto's zouden een 4,0 meter breed fietspad moeten oversteken en tegen de rijrichting in moeten gaan parkeren; op enigszins vergelijkbare (maar minder gevaarlijke locaties) heeft de gemeente het parkeren daarom ook al verwijderd. De parkeertarieven in Den Haag zijn lager dan Amsterdam en Utrecht, maar hoger dan in Rotterdam.

4. Vergroten voetgangersgebied

Wij beseffen ons dat het niet mogelijk is om alle ondernemers positief te krijgen. Tijdens de enquête onder leden van de BIZ Hofkwartier was 81% van de ondernemers voorstander van het autoluw maken van de Prinsestraat, 18% tegen en 1% neutraal. Op hun verzoek is de gemeente vervolgens de planvorming gestart, samen met o.a. de voorzitter van de ondernemersorganisatie Hofkwartier.

In de Binnenstad komen allerlei functies bij elkaar wat de binnenstad ook juist aantrekkelijk maakt. Om al deze verschillende functionaliteiten op een goede manier te kunnen huisvesten is een beter en efficiënter gebruik van de schaarse openbare ruimte nodig. Over het algemeen neemt de geparkeerde auto een groot deel van de openbare ruimte in beslag en daarom wordt, zeker in de binnenstad, de positie van de auto in het straatbeeld steeds vaker overwogen en parkeerruimte op straat ingezet voor allerlei andere inrichtingen, zoals verblijfsplekken, loopruimte, fietsparkeren en vergroenen. Deze doelstelling zijn vertaald in het gemeentelijk beleid zoals in het Binnenstadsplan 2033 en in Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040. De voorstellen voor de Prinsestraat geven hier uitwerking aan. Het effect van het instellen van een geslotenverklaring (C12-borden) is gelijk aan het instellen van een voetgangersgebied (Go7-borden). De gemeente had het logischer gevonden om rondom de Prinsestraat dezelfde verkeersborden te plaatsen als de rest van de binnenstad, zodat minder borden nodig zijn en voor de begrijpelijkheid voor verkeersdeelnemers. De Prinsestraat kan inderdaad nog niet worden toegevoegd aan het voetgangersgebied zolang er een hoogteverschil tussen trottoir en rijloper is.

5. Conclusie

Hiermee is hopelijk voor u duidelijk waarom gekozen is voor de maatregelen voor de Prinsestraat.

Zienswijze 78

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om mijn zienswijze in te dienen voor het ontwerp Prinsestraat-Prinsessewal. Het is de bedoeling om de Prinsestraat autoluw te maken en parkeerplekken in de Prinsestraat te verwijderen.

Mijn bezwaar richt zich tegen het plan waarin bewoners van het Hofkwartier ook de Prinsestraat niet meer mogen inrijden zonder ontheffing en dat deze ontheffing alleen voor venstertijden zou moeten gelden.

Als bewoner komt het niet vaak voor dat we met de auto de Prinsestraat moeten inrijden, maar als dat gebeurt, is er vaak een goede reden of noodzaak. Bijvoorbeeld ziekenvervoer, of mensen die slecht ter been zijn, inladen voor vakantie, of aan- of afvoer van grote spullen. Dit komt gemiddeld 5 tot 10 keer per jaar voor en is niet aan tijden gebonden, vooral niet wanneer het gaat om het vervoer van iemand naar het ziekenhuis bijvoorbeeld. Het komt zo weinig voor dat het voor de hand ligt om bewoners permanent toe te staan om de Prinsestraat het Hofkwartiergebied in te rijden.

Daarnaast is het ontheffingensysteem überhaupt overbodig. Het verlenen en controleren van ontheffingen geeft alleen maar onnodige administratieve lasten en handhavingskosten. Sowieso zal met het verleggen van de rijrichting van de Prinsessewal en het opheffen van de parkeerplekken in de Prinsestraat geen reden meer zijn voor ander verkeer dan echt bestemmingsverkeer de Prinsestraat in te rijden. Bezorgers, artsen, loodgieters etc. moeten ook hun klanten in het Hofkwartier kunnen bereiken. Daarom zou het logisch zijn om ook niet met een ontheffingensysteem te werken, maar gewoon te volstaan met een bord 'alleen voor bestemmingsverkeer'. Dit geeft voldoende mogelijkheden om te handhaven. In de praktijk zullen de overtreders vooral de klanten van Cremers zijn; daar zou ook de handhaving speciaal op kunnen worden gericht in plaats van het hele Hofkwartier hier de dupe van te laten worden.

Daarnaast is het parkeeronderzoek verkeerd uitgevoerd. Momenteel is de parkeerdruk in het centrum al heel hoog. Met name in de wintermaanden en 's avonds zijn er nauwelijks parkeerplekken te vinden in de omgeving van de Torenstraat of Kortenbos. Er zijn in de afgelopen vijftien jaar gaandeweg veel parkeerplekken verminderd, terwijl er meer bewoners en auto's bij zijn gekomen. Nu al is het vaak lastig om een parkeerplek te vinden; twintig minuten in de buurt rondrijden om ergens in Kortenbos een plek te vinden is geen uitzondering. Het schrappen van een aanzienlijk aantal parkeerplekken verhoogt de druk nog verder. Daardoor ontstaan extra en onnodige verkeersbewegingen, van auto's die rondjes rijden om een parkeerplek te vinden en ontstaat meer luchtvervuiling, geluidsoverlast en risico op ongevallen. De wijze waarop de parkeerdruk is gemeten, door te kijken naar de parkeerplekken op 800 meter van de Prinsestraat, miskent de bestaande parkeerdruk in het centrum. Het parkeeronderzoek zou moeten worden overgedaan, specifiek in de maanden november en december 's avonds; de drukste periode. Dan zal blijken dat de parkeerdruk meer dan 100 procent is, door volle plekken en veel rondrijdende auto's op zoek naar een parkeerplek.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze met ander andere zorgen over ontheffingen en de parkeerdruk.

Bewoners van de Prinsestraat hebben inderdaad een ontheffing nodig om de straat in te kunnen rijden. Bewoners met eigen parkeerplaats binnen het gebied en een ontheffing kunnen 24/7 in het gebied rijden, dus niet alleen voor venstertijden. Dat geldt wel voor bewoners zonder eigen parkeerplek: zij mogen met een permanente ontheffing alleen tijdens bepaalde tijden in het gebied rijden: maandag t/m woensdag en vrijdag t/m zondag van 18.00 tot 20.00 uur en op donderdag van 21.00 tot 22.00 uur. Met het instellen van het voetgangersgebied binnenstad is voor dit beleid gekozen, zodat voetgangers (winkelpubliek) zo min mogelijk te maken krijgen met autoverkeer. Bewoners zonder een eigen parkeerplek, kunnen ook een incidentele ontheffing aanvragen (ook voor inladen voor vakantie); dan zijn ze niet aan die tijden gebonden. Dit is omdat voetgangers (zoals winkelend publiek) binnen een autoluw gebied geen auto's meer verwachten. De gemeente beseft dat er bij onvoorziene omstandigheden, zoals vervoer naar het ziekenhuis, geen tijd is om een ontheffing aan te vragen.

Bezoekers die slecht ter been zijn, kunnen met gebruik van een incidentele ontheffing op bezoek blijven komen.

Het hoofddoel van het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is om doorgaand autoverkeer te verminderen. Een belangrijk doel van het deelproject Prinsestraat is om deze straat zowel ruimtelijk als functioneel een kwaliteitsverbetering te geven, zodat het voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers een prettigere verblijfsomgeving wordt. Met alleen eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en dus geen autoluwe Prinsestraat wordt de kans om de Prinsestraat te verbeteren niet aangegrepen: er zal dan nog altijd autoverkeer rijden en zullen nog altijd auto's geparkeerd staan. Hierdoor kunnen we niet de volledige mogelijkheden benutten die bijvoorbeeld ander gebruik van de parkeerplekken kan bieden; zoals beter organiseren van fietsparkeren zodat er betere en veiligere loopruimte voor voetgangers ontstaat en het toevoegen van groen in de straat wat het algehele beeld en uitstraling ten goede komt.

Daarnaast heeft de gemeente ook vastgesteld beleid dat inzet op andere inrichting van de buitenruimte, wat meer inzet op lopen en fietsen, groenere inrichting van de buitenruimte die beter inspeelt op klimaatveranderingen. Op een verkeersbord 'alleen bestemmingsverkeer' is niet te handhaven en wordt daarom niet toegepast: de politie gaat niet achter een auto aan om te kijken of die gaat stoppen in de straat.

Wij begrijpen uw zorgen over parkeren. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild.

Zienswijze 79

Geachte heer Kapteijns

Met klem zou ik u willen verzoeken, mede namens het overgrote deel van de Molenstraat ondernemers, om uw plannen van het verminderen van parkeervakken op de Prinsessewal te stoppen. Plekken voor laden/lossen en taxi's worden nooit gebruikt dus daar kunnen gewone parkeerplekken komen.

Ik lees dat de gemeente de mouwen op wil stropen voor de ondernemers. "We moeten ondernemers laten ondernemen door de zorgen die je als gemeente oplegt weg te halen", aldus wethouder Nur Icar. Dit staat echter haaks op uw plannen van de Prinsessewal!!

Wij moeten regelmatig spullen naar onze winkels brengen, vervolgens een parkeerplek zoeken en dan teruglopen naar de winkel om deze te openen.

Het Zeeheldenkwartier is overvol. Binnen 800 m zijn er nu al amper parkeerplekken te vinden.

En dan hebben we het nog niet eens over de bewoners die ook hun auto willen parkeren.

U moet ook realistisch blijven. Er zijn nu eenmaal bewoners en ondernemers in het centrum die een auto hebben. De gemeente wil de stad aantrekkelijk maken voor toeristen. Die komen dagelijks in grote getale naar het Hofkwartier. Wij doen allen ons best, jaag dan alstublieft niet de ondernemers het Hofkwartier uit maar koester ze!

Met vriendelijke groeten,

Bedankt voor uw zienswijze mede namens ondernemers uit de Molenstraat.

De grote meerderheid van de ondernemers van het Hofkwartier inclusief de Molenstraat heeft na een enquête door de BIZ aan de gemeente gevraagd om de Prinsestraat autoluw te maken. Om het plan is gevraagd om het ondernemen betere kansen te geven door het een prettigere straat van te maken zonder sluipverkeer. De gemeente heeft het plan uitgewerkt samen met vijf bewoners- en ondernemersorganisaties. Het plan voorziet erin om eindelijk de problemen die met name ondernemers ervaren te stoppen. Het sluipverkeer geeft al jaren te veel overlast.

Wij begrijpen uw zorg over parkeren. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild. Uw suggestie om de laad- en losplekken en taxiplekken op de Prinsessewal aan te passen tot algemene parkeerplaatsen, worden overwogen.

Het verdwijnen van parkeerplaatsen op de Prinsessewal aan de grachtzijde is een gevolg van de keuze voor het autoluw maken van de Prinsestraat. Door het afsluiten van de Prinsestraat kan de Prinsessewal geen tweerichtingsverkeer houden; autoverkeer kan immers niet de Veenkade of de Noordwal op. De huidige parkeervakken langs de gracht zijn door het eenrichtingsverkeer niet meer veilig te bereiken. Het betreft een breed fietspad met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarom komt er een groene berm.

Zienswijze 80

Bij deze een lijst aan punten waar, ik en ook meerdere bewoners van Toussaintkade, graag willen dat deze worden meegenomen in de herinrichting plannen.

Wellicht is het bij de verschillende afdelingen van gemeente niet bekend hoe vaak en lang de buurt (Toussaintkade, Piet Heinplein, Prinsessenwal) serieus overlast heeft gehad van de verschillende grote verbouwingen de afgelopen jaren, een opsomming:

Gebied	Verbouwing	Periode	Duur
Noordwal / Veenkade	VAB garage + gracht	2012-2015	3 jaar
Toussaintkade	Kade vernieuwing	2017	1 jaar
Prinsessenwal	Kade vernieuwing	2020	1 jaar
Vondelstraat en Torenstraat	Bibliotheekbrug + tramrails	2021	1/2 jaar
Piet Heinplein	Bruggen en kades	2022	2 jaar
Mauritskade	Van alles	1 x per jaar	Meerdere maanden

Onder ander hierdoor zouden wij graag willen dat op de volgende punten het projectteam Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord actie onderneemt. Zonder “het probleem” door te schuiven naar andere afdelingen.

Punt	Wens
Bloembakken	Zomers bloembakken op de Paleisbrug en Elandsbrug, zoals bij de Dennewegbrug

Bloembak lantaarnpaal	Hangbloemen in de lantaren palen Princessewal
Lantaarnpaal	Lantarenpalen aan Princessewal (gracht) vervangen met klassieke palen
Traject controle	Traject controle of flitspaal op de Princessewal in de richting Noordwal naar Hogewal. Meerdere keren per dag word dit traject gebruikt door motors en luidruchtige autos om even te accelereren naar 80km/hr, als het niet meer is. <u>In het algemeen wordt er erg hard gereden.</u>
ORAC in de Prinsestraat	Het grootste irritatie punt is de vuilnis op straat. Het is raar dat de zogenaamde “bewoners en ondernemers van Prinsestraat”, die dit herinrichting plan doorduwen, niet hun eigen straatje kunnen schoonhouden, letterlijk en figuurlijk. Iedere Dinsdag is het raak en ligt er een enorme smerige vuilnis belt op de Prinsestraat, Molenstraat en omgeving. Allemaal veroorzaakt door de ondernemers en bewoners die niet hun vuilnis degelijk inpakken en s 'avonds al op straat zetten. Door meeuwen en wind eindigt veel hiervan ook in de gracht en in andere buurten. Ik vraag me af wat het allemaal niet kost om dit week in week uit weer schoon te maken. Heb word tijd voor ORAC containers in de Prinsestraat en omgeving die ook door ondernemers gebruikt kunnen worden. Nu is de kans om dit aan te pakken, parkeerplekken weg dan ORACs in de plaats. Zie foto's hieronder verschillende keren genomen. 

	
Parkeerdrukmeting	Parkeerdrukmeting binnen een straal van 800m. is nutteloos voor een wijk die grens aan een autoluw gebied. Het is logisch dat iedereen die “even” de stad in wil gaat parkeren zo dicht mogelijk bij de Prinsestraat. Oftewel in de Zeestraat, Toussaintkade of Prinsessenwal. Een zelfgemaakte parkeerdruk meting doormiddel van telling op de Toussaintkade en Prinsessenwal kwam uit op gemiddeld parkeer druk van 90%. Een meer toepasselijke parkeerdruk meting in de buurt is wenselijk voor en na de herinrichting.
Verkeersdrukte	Men verwacht dat de Toussaintkade en parkeerlus wordt en een toegangsweg naar de laad en los plekken voor de Prinsestraat. Zoals genoemd in de bijeenkomst zouden we willen zien dat er verkeersdruk meting komen voor en na de herinrichting. Inclusief het detecteren van motors en lichte vrachtwagens.

Bedankt voor uw uitgebreide zienswijze met diverse verzoeken en de foto's. Het geeft aan dat u betrokken bent.

Het is bij de gemeente bekend dat we afgelopen jaren veel werkzaamheden hebben uitgevoerd. Om de maatregelen Prinsestraat (en daardoor op de Prinsessewal) is gevraagd door de ondernemers van de Prinsestraat. Het is vervolgens door de gemeente omarmd.

Uw vraag om bloembakken op Paleisbrug en Elandbrug en aan lantaarnpalen wordt door de gemeente onderzocht in overleg met de BIZ Hofkwartier (ondernemersvereniging).

De bewoners- en ondernemersorganisaties hebben de gemeente verzocht om eenvoudige maar effectieve maatregelen te nemen. Dus komen er nu nog geen historische lantaarnpalen. Als na monitoring van de maatregelen blijkt dat het doorgaande autoverkeer afneemt en de leefbaarheid verbetert, is een echte herinrichting mogelijk. Straatverlichting met Hofstadkwaliteit hoort daar dan wel bij. Als echter blijkt dat de maatregelen geen verbetering zijn, kunnen we de oude inrichting van de Prinsestraat en Prinsessewal herstellen.

De gemeente heeft een verkeersbureau opdracht gegeven om de effecten zoals de snelheid te monitoren. Als het dan nodig blijkt, kunnen passende maatregelen worden genomen. De gemeente mag geen snelheidscamera's plaatsen. Dat is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Het OM neemt verzoeken van de gemeente zelden over.

Binnen het gebied is momenteel geen ruimte voor ORAC's. Als de Prinsestraat heringericht gaat worden, mogelijk wel. Andere maatregelen tegen overlast door afval worden onderzocht.

Wij begrijpen uw zorg over parkeren. Mede naar aanleiding van de informatieavond is het parkeeronderzoek aangepast. De parkeerdruk in het parkeervergunninggebied is inderdaad hoog, maar op de gemeten momenten nooit te hoog (niet boven 90%). Er zijn daarom geen parkeermaatregelen nodig. Wij hebben u de memo over het parkeeronderzoek gemaild.

Het meten van de intensiteiten voor, tijdens en na invoering van de maatregelen maakt inderdaad onderdeel uit van de monitoring door een extern verkeersbureau. De camera's maken onderscheid tussen: fiets, motor, auto, bedrijfswagens, vrachtwagens, bussen en trailers.