

Bijlage 2

**Nota van beantwoording verkeersbesluit Hogewal/Centrum
Noord**

Inleiding

Het verkeersbesluit heeft van 24 november 2025 tot 5 januari 2026 als concept-besluit ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een zienswijzen indienen. Dit document bevat de beantwoording van de zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van het voorgenomen verkeersbesluit 'Hogewal/Centrum'. Deze zienswijzen zijn zorgvuldig geanalyseerd en meegewogen in de besluitvorming. Deze nota geeft een overzicht van de ingediende zienswijzen en de reactie hierop.

De zienswijzen zijn ingediend door:

- [Geanonimiseerd]
- [Geanonimiseerd]

Zienswijze [Geanonimiseerd]

1. **Het plan is onzorgvuldig.** Het instellen van een gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen in het gebied van de Prinsestraat is niet in overeenstemming met hetgeen de bedoeling was van het project ‘Autoluwe Prinsestraat’ en hetgeen de bewoners en de gemeenteraad is voorgespiegeld. Het was de bedoeling van het project ‘Autoluwe Prinsestraat’ om de Prinsestraat *autoluw* te maken via “*eenvoudige en effectieve maatregelen tegen doorgaand autoverkeer*”. Met het voorliggende verkeer besluit wilde de gemeente echter de Prinsestraat *autovrij* maken in plaats van *autoluw*. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, een van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur waar de gemeente zich aan behoort te houden.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Doel van het project was altijd om doorgaand autoverkeer uit de straat te weren en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten (voluit: De doelen van een autoluwe Prinsestraat zijn: tegengaan van doorgaand autoverkeer door het plangebied, verbetering van de luchtkwaliteit, aantrekkelijker winkelgebied (ook beter verbonden met de winkelstraten in het Zeeheldenkwartier) en verbetering van de verkeersveiligheid.). Om juridische redenen is voor een geslotenverklaring gekozen i.p.v. voetgangersgebied; anders moet de straat aangepast worden (trottoirs weg etc.). Mogelijk wordt de Prinsestraat over enkele jaren heringericht tot voetgangersgebied (voluit: Als na monitoring blijkt dat de maatregelen bijdragen aan de projectdoelen van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en er geen onbedoelde effecten optreden, kan een groen herinrichtingsontwerp gemaakt worden). Bewoners, ondernemers en andere groepen (zoals taxi's) houden beperkt toegang tot het gebied, dus autovrij worden de Prinsestraat en omgeving niet.

2. **Het plan is onvoldoende gemotiveerd.** Er is door de gemeente op geen enkele wijze gecommuniceerd waarom het besluit om de Prinsestraat autovrij te maken in plaats van autoluw zou moeten worden genomen. Hiermee is het besluit van de gemeente in strijd met het motiveringsbeginsel uit de algemene wet bestuursrecht. Eerder ingediende zienswijzen werden beantwoord door slechts het oorspronkelijke voorstel te herhalen. Of er werden cirkelredeneringen aangevoerd als ‘ Er moet een ontheffingstelsel komen om het te kunnen handhaven’. Tijdens het debat in de gemeenteraad kwam de wethouder met onnavolgbare redeneringen zoals dat het eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal geen invloed zou hebben op het sluitverkeer in de Prinsestraat. Hiermee is het het besluit in strijd met de beginselen van een zorgvuldige besluitvorming en deugdelijke motivering.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Het doel van het project was altijd om doorgaand autoverkeer uit de straat te weren en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten (voluit: De doelen van een autoluwe Prinsestraat zijn: tegengaan van doorgaand autoverkeer door het plangebied, verbetering van de luchtkwaliteit, aantrekkelijker winkelgebied (ook beter verbonden met de winkelstraten in het Zeeheldenkwartier) en verbetering van de verkeersveiligheid.). Om juridische redenen is voor een geslotenverklaring gekozen i.p.v. voetgangersgebied; anders moet de straat aangepast worden (trottoirs weg etc.). Mogelijk wordt de Prinsestraat over enkele jaren heringericht tot voetgangersgebied (voluit: Als na monitoring blijkt dat de maatregelen bijdragen aan de projectdoelen van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en er geen onbedoelde effecten optreden, kan een groen herinrichtingsontwerp gemaakt worden). Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal is nodig omdat autoverkeer zich anders vastrijdt bij de Noordwal. Zie verder onder punt 1.

3. **Het ontheffingsplan is overbodig.** De gemeente heeft niet aangetoond dat er daadwerkelijk een probleem is die het autovrij maken van de Prinsestraat rechtvaardigt. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en het opheffen van parkeerplaatsen komt er sowieso alleen nog maar bestemmingsverkeer in de straat. Ander verkeer heeft er niets meer te zoeken. Het extra ontheffingenbeleid voegt niets toe aan verkeersreductie, maar veroorzaakt wél kosten voor bewoners, extra administratieve lasten voor de gemeente en hogere handhavingskosten. Deze lasten komen uiteindelijk voor rekening van de Haagse belastingbetaler. Daarmee is het besluit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Zie punt 1 & 2. Een herinrichting zou pas ingrijpend zijn, maar uitgangspunt was om daar nu niet voor te gaan. Als de straat niet gesloten verklaard wordt voor gemotoriseerd verkeer, geeft dat meer autoverkeer dan met een geslotenverklaring. Laden en lossen op straat zou in die situatie op elk moment van de dag toegestaan blijven. Dat zou leiden tot hinder voor bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten en vuilophaaldiensten, en zou afbreuk doen aan de kwaliteit als winkelstraat. De geslotenverklaring is dus ook om andere nalevingsproblemen te voorkomen.

Ontheffing is nodig om bewoners, bedrijven en andere groepen (zoals taxi's) toegang te verlenen. Zonder ontheffing geen toegang. Het ontheffingenbeleid is geen onderdeel van het verkeersbesluit waartegen bezwaar wordt gemaakt, maar een besluit waar geen bezwaar tegen gemaakt kan worden. Het besluit ontheffingverlening is nog in voorbereiding.

4. Het ontheffingsplan is voorbarig. Door de gemeente is aangegeven dat er slechts eenvoudige maatregelen zouden worden genomen tegen doorgaand autoverkeer. Het autovrij maken van de Prinsestraat is echter zeker geen eenvoudige maatregel doch een zeer ingrijpende maatregel met gevolgen voor bewoners die moeilijk terug te draaien zijn. Waarom wordt nu al een ingrijpend ontheffingenregime ingevoerd, zonder eerst de uitkomst van de evaluatie af te wachten? Is het niet veel logischer om eerst een evaluatie te laten plaatsvinden en daarna pas te kijken of een ontheffingssysteem überhaupt nog nodig is? Momenteel is er al sprake van feitelijk afsluiting van verkeer dat vanuit de Prinsessewal komt. Dit betekent dat er nu al merkbaar geen sluipverkeer meer door de Prinsestraat komt. Vrijwel 100% van het verkeer dat nu in de Prinsestraat komt, is bestemmingsverkeer. Vanwege de aard van de Prinsestraat – die wezenlijk anders is ingericht dan voetgangersgebieden als bijvoorbeeld de Hoogstraat of de Grote Marktstraat - levert dat sporadische verkeer momenteel in de praktijk ook geen overlast op voor voetgangers, fietsers of bewoners. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente niet de evaluatie afwacht van de huidige situatie, maar tegelijkertijd een zeer ingrijpende maatregel wil nemen die onevenredig benadelend is voor bewoners in het Hofkwartier. De gemeente heeft onvoldoende gemotiveerd dat er daadwerkelijk een probleem is dat deze huidige ingrijpende maatregel rechtvaardigt. Ook op deze grond is het besluit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Zonder geslotenverklaring met bijbehorend ontheffingenbeleid zal er autoverkeer blijven rijden met de onder punt 3 genoemde gevolgen. Het instellen van een geslotenverklaring biedt de mogelijkheid om het logistieke verkeer met venstertijden te reguleren, wat de overlast in de straat op de momenten met de meeste bezoekers aanzienlijk vermindert.

Het ontheffingenbeleid voor de Prinsestraat wordt gelijk aan dat voor het voetgangersgebied binnenstad, evenals de venstertijden voor bewoners zonder eigen parkeerplaats.

5. **De venstertijden zijn niet toegesneden op de situatie in de Prinsestraat.** De gekozen venstertijden zijn lukraak gekozen; er wordt van hetzelfde regime uitgegaan als straten met

louter winkels, en straten zonder stoepen. Terwijl in het Prinsestraatgebied ook woonhuizen staan en de Prinsestraat zowel stoepen voor voetgangers als een rijweg heeft. Er is geen beoordeling gemaakt van de specifieke omstandigheden van de Prinsestraat. Dit zorgt dus voor een situatie die heel slecht is afgestemd op de omstandigheden.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Aangesloten wordt bij de venstertijden voor bewoners zonder parkeerplaats voor de rest van binnenstad, waar ook (vaak boven winkels) gewoond wordt. Naar de inwoners en ondernemers toe willen we de regulering van de geslotenverklarde gebieden en voetgangersgebieden zo veel mogelijk eenduidig houden. Het toepassen van verschillende venstertijden per gebied vinden we daarom onwenselijk. Ook voor uw straat geldt al ontheffingenbeleid; u woont in cluster A. Zie ook onder punt 4.

6. **Het ontheffingsplan is onwerkbaar c.q. onevenredig benadelend voor bewoners.** De gekozen venstertijden voor bewoners zijn in de praktijk nauwelijks uitvoerbaar. Het tijdslot van twee uur in de avond valt samen met de spits. Als je in het verkeer vaststaat, loop je de kans dat je te laat bent voor de venstertijden. Ook als je terugkomt van vakantie of een familiebezoek kan je onmogelijk precies plannen om precies tussen 18:00 en 20:00 uur te arriveren om spullen uit te laden. Het systeem dwingt bewoners tot omslachtige planning en leidt tot onnodige stress en kosten. Zeker bewoners die om medische redenen buiten venstertijden met hun auto hun woning moeten kunnen bereiken worden onevenredig geraakt. Ziekenhuistijden vallen altijd buiten de venstertijden. Boodschappenbezorgers zoals Albert Heijn krijgen geen ontheffing en mogen alleen in de ochtend leveren. Bewoners worden enorm op kosten gejaagd met dit ontheffingssysteem. Een keer per week een incidentele ontheffing aanvragen van 22,95 per keer is op jaarbasis al circa € 1200. Nog afgezien van de extra tijd en administratieve lasten die dit bewoners kost. De gemeente heeft onvoldoende gemotiveerd welke zwaarwegende redenen er zijn om de bewoners van het Hofkwartier zodanig te benadelen.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Zie onder punt 4 en 6. De venstertijden zijn werkbaar gebleken voor bewoners van voetgangersgebied binnenstad. De incidentele ontheffingen zijn bedoeld voor uitzonderlijke vervoersbehoeften zoals die ontstaan bij bijvoorbeeld verhuizingen, en niet voor de vervoersbehoeften die voortkomen uit het dagelijks leven. Indien de incidentele ontheffingen slechts voor het daarvoor beoogde doel worden aangevraagd, blijven de financiële en administratieve lasten voor bewoners zeer beperkt.

7. **Sommige bewoners worden gedwongen te kiezen tussen hun baan of hun hond. Dit is onevenredig benadelend.** Hondenuitlaatservices die met een busje werken, kunnen de straat feitelijk niet meer bedienen. Voor sommige bewoners – waaronder ikzelf - zal dit betekenen dat zij feitelijk gedwongen worden om te moeten kiezen tussen hun baan of hun hond. Juist de hondenuitlaatservice is bedoeld om tijdens werktijden de hond te kunnen opvangen. De hond wordt tussen 9-10 opgehaald en tussen 16-17 thuisgebracht. Daar kunnen dus feitelijk geen venstertijden voor gelden, omdat anders de hele service niet zinvol is. En uiteraard kunnen hondenuitlaatservices ook niet buiten het gebied parkeren. Je kunt niet een bus met honden op honderden meters afstand achterlaten. En het is niet alsof er een grote keuze aan geschikte professionele hondenuitlaatservices is. Als een hondenuitlaatservice niet meer met een busje kan komen buiten venstertijden, is het niet goed mogelijk om zomaar iets anders te regelen. Als bewoners zoals ik geen gebruik meer kunnen maken van een hondenuitlaatservice, worden ze feitelijk gedwongen te kiezen tussen hun hond en hun baan. Dat kan echt niet de bedoeling zijn. De gemeente heeft de betrokken belangen onvoldoende afgewogen. Hondenuitlaatbusjes moeten dus gewoon de hele dag in het gebied kunnen rijden.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Wij begrijpen uw zorgen. Het college ziet het belang van het faciliteren van hondenuitlaatservices echter niet als dermate zwaarwegend dat dat aan het autoluw maken van winkelgebieden in de weg zou moeten staan.

8. **Het ontheffingenplan is niet eerlijk.** Het plan benadeelt bewoners van het Hofkwartier zonder eigen parkeerplaats. Zij mogen niet – net als iedere andere Hagenaar – 24 uur per dag met hun auto hun woning bereiken. Bewoners met een eigen parkeerplaats mogen wel 24 uur per dag hun woning bereiken. Bewoners zonder eigen parkeerplaats – die al worden benadeeld doordat de parkeerplekken in de Prinsestraat verdwijnen – moeten zich opeens aan venstertijden houden. Waarom niet alle bewoners in het Hofkwartier gelijk behandelen? Ook voor het Venduehuis is een uitzondering gemaakt. Waarom krijgen andere bewoners van het Hofkwartier geen uitzondering? Hiermee is het plan in strijd met het willekeurbeginsel.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Dit systeem geldt ook voor bewoners die in voetgangersgebieden elders in Den Haag wonen. Hier wordt dus geen onderscheid in gemaakt.

Het niet verlenen van een ontheffing om altijd het geslotenverklaarde gebied in te rijden zou de bezitters van een bestaande parkeerplaats op eigen terrein onevenredig benadelen aangezien dat de bruikbaarheid van die parkeerplaats sterk zou aantasten. Daar bewoners zonder eigen parkeerplaats niet altijd mogen parkeren of laden en lossen bestaat dat bezwaar in hun situatie niet.

9. **Het ontheffingsplan is in strijd met het grondrecht op privacy en het privacyrecht van het EVRM.** Het ontheffingsplan is in strijd met het grondrecht op privacy en met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Dat verdrag beschermt onder meer het recht op de persoonlijke levenssfeer. Als een bewoner van het Hofkwartier een ontheffing wil aanvragen conform het nieuwe plan om zelf, bezoek of een leverancier buiten venstertijden zijn of haar woning te kunnen laten bereiken, moet daarvoor telkens een reden worden aangegeven op het ontheffingsformulier. De gemeente heeft er echter niks mee te maken of een burger op vakantie wil of daarvan terugkomt, wel of niet ziek is, wie er precies wanneer op bezoek komt of andere privacygevoelige informatie, die conform het ontheffingsplan bij de gemeente zou moeten worden aangeleverd als je als bewoner van het Hofkwartier met de auto bij je huis wil komen of bezoek wil ontvangen. Het plan is dan ook in strijd met de grondwet en de het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. De gemeente zou er derhalve beter aan doen om van dit plan af te zien.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Om bij uw huidige woning met een auto te komen heeft u nu ook al een ontheffing nodig waarvoor gegevens ingevuld moeten worden. Een ontheffing zonder opgave van adres is niet mogelijk. Er kan altijd voor gekozen worden om geen ontheffing aan te vragen als u geen gegevens wil achterlaten.

Kortom: De oplossing is heel simpel: Zie af van het autovrij verklaren van de Prinsestraat c.q. het ontheffingssysteem. Dit heeft verreweg de voorkeur. Laat bestemmingsverkeer gewoon de Prinsestraat kunnen bereiken. En evalueer eerst de nieuw ontstane situatie, alvorens ingrijpende plannen voor te stellen.

Subsidiair: Als er toch een ontheffingssysteem moet komen, moeten alle bewoners van het gebied een permanente ontheffing krijgen om te allen tijde hun woning te kunnen bereiken als dat nodig is – ook buiten venstertijden – 24 uur per dag/nacht. Dat is wel zo eerlijk en maakt het systeem een stuk leefbaarder. Ik wijs er daarbij met nadruk op dat het huidige voorziene ontheffingssysteem – waarbij de bewoners door de gemeente telkens om een reden wordt gevraagd voor de ontheffing – in strijd is met de privacyrechten van burgers zoals beschermd in de grondwet en het EVRM, zeker als het gaat om bijvoorbeeld medische of religieuze redenen. Een permanente ontheffing voor alle bewoners komt waarschijnlijk wel aan dat bezwaar tegemoet.

Ook hondenuitlaatservicebusjes moeten een permanente ontheffing krijgen om het hele jaar het gebied in en uit te kunnen rijden.

Zienswijze [Geanonimiseerd]

1. Instelling gesloten verklaring zone in de Prinsestraat en Nobelstraat

De zienswijze is allereerst gericht tegen de instelling van een gesloten verklaring zone voor alle motorvoertuigen in de Prinsestraat (besluit I) en de Nobelstraat (besluit II). Als gevolg hiervoor komt de parkeergarage van het wooncomplex De Driehoekjes (65 woningen, 100 parkeerplaatsen) in de gesloten zone te liggen en wordt de toegankelijkheid en daarmee ook het gebruik van de parkeergarage afhankelijk gemaakt van het al dan niet verlenen van ontheffing door de gemeente. Mijn partner en ik wonen in het complex De Driehoekjes en hebben zowel een woning als een parkeerplaats in eigendom. Het afhankelijk maken van het gebruik van de parkeerplaats van het verlenen van een ontheffing door de gemeente, acht ik een onaanvaardbare inperking van ons eigendomsrecht en het vrije gebruik van ons eigendom.

Er zijn geen zwaarwegende redenen aangevoerd die de inperking van het eigendomsrecht en het vrije gebruik van mijn eigendom kunnen rechtvaardigen. De wens van de BIZ Hofkwartier om te komen tot een autoluw gebied, weegt niet op tegen de inperking van de belangen van de bewoners van het wooncomplex De Driehoekjes.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Bewoners moeten inderdaad een ontheffing aanvragen als ze naar hun garage willen. Verder verandert er niets. Bewoners met een eigen parkeerplaats blijven onbeperkt toegang houden. Dit systeem geldt ook in andere gebieden waar een voetgangersgebied geldt. De ontheffing is nodig om aan te tonen dat iemand een geldige reden heeft om zich binnen de geslotenverklaring te bevinden. Het verkrijgen van een ontheffing voor bezitters van een parkeerplaats is niet aan verdere voorwaarden gebonden. U behoudt dus zonder meer het recht om met uw voertuig naar de parkeergarage te rijden.

De maatregelen worden genomen voor verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners en ondernemers van de Prinsestraat e.o. en voor verbetering van het verblijfsklimaat voor bezoekers. De voordelen zijn belangrijker bevonden dan de nadelen, zoals het uitbreiden van het ontheffingsgebied.

2. Voorwaarden ontheffing

De voorwaarden waaronder ontheffing kan worden verleend zijn nog niet toegelicht aan de bewoners. In de flyer die de bewoners hebben ontvangen over de start van de uitvoeringswerkzaamheden, is aangegeven dat de bewoners hierover later nog worden geïnformeerd. Niet duidelijk is welke voorwaarden zijn verbonden aan het verlenen van ontheffing en of er kosten aan zijn verbonden. Het is hoogst wonderlijk om al te starten met werkzaamheden voordat de bewoners weten waar ze aan toe zijn en voordat de besluitvorming op een ordentelijk manier is afgerond.

Mijn partner en ik wonen al 20 jaar in het complex de Driehoekjes en in al die jaren hebben we slechts korte tijd gebruik gemaakt van een eigen auto. We maken vooral gebruik van de fiets en soms van een huur- of deelauto. Bij de beantwoording van de zienswijzen in het kader van het voorontwerpplan Centrum Noord is door de gemeente aangegeven dat de plannen niet voorzien in ontheffing voor huur- of deelauto's. Kennelijk komen wij dus alleen in aanmerking voor een ontheffing op basis van een vast kentekennummer en is de ontheffing auto gebonden en niet persoonsgebonden. Als dit daadwerkelijk zo is, acht ik dit een onaanvaardbare inperking van mijn eigendomsrecht en het vrije gebruik van mijn eigendom.

Een algemene uitzondering op de gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen wordt gemaakt voor "bezoekers van de parkeergarage Driehoekjes". Hiermee wordt deels tegemoet gekomen aan mijn eerdere zienswijze in het kader van het voorontwerpplan Centrum Noord.

Dat is een oplossing voor mijn bezoekers, maar niet voor mijzelf als bewoner. Ik wil mijn eigen garage op rechtmatige wijze kunnen bereiken, ook als ik gebruik maak van een huur- of deelauto.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Dit is geen onderdeel van het verkeersbesluit waartegen bezwaar wordt ingediend. Het besluit over de beleidsregel ontheffingverlening is nog in voorbereiding. Dat betreft beleid en daartegen bestaat geen mogelijkheid van bezwaar. Tijdens het voortraject is consequent aangegeven dat dezelfde voorwaarde gaan gelden als voor het bestaande gebied.

Ontheffingen zijn op basis van kenteken, niet op basis van persoon.

Na de inspraak is inderdaad bepaald dat bezoekers van de garage Driehoekjes geen ontheffing nodig hebben. In het concept-vbs lid 2 (<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2025-36769/1/bijlage/exb-2025-36769.pdf>) staat dan ook dat er een onderbord komt dat bezoekers uitgezonderd zijn.

Verder worden bewoners van de Driehoekjes gelijk behandeld als alle andere bewoners, zowel die binnen het bestaande voetgangersgebied binnenstad als de bewoners binnen het nieuwe cluster T voor de Prinsestraat e.o.

3. *Afstuiting Prinsestraat en Nobelstraat niet nodig*

Op zich is het begrijpelijk dat er een oplossing gevonden moet worden voor het doorgaande (sluip)verkeer dat vanaf de Prinsessewal via de Prinsestraat en de Pieterstraat naar de Torenstraat rijdt. Terzijde zij opgemerkt dat deze situatie is ontstaan door een eerder genomen verkeersbesluit (in het kader van de bouw van de parkeergarage onder de gracht bij Noordwal/Veenkade), waarbij toen al volstrekt duidelijk was dat hierdoor een sluiproute zou ontstaan. Het nieuwe verkeersbesluit borduurt voort op keuzes uit het verleden, waarbij de gevolgen hiervan zich tot een steeds groter gebied uitstrekken.

Het probleem van het sluipverkeer wordt opgelost door het instellen van eenrichtingsverkeer langs de Prinsessewal, een maatregel die eveneens onderdeel is van het onderhavige verkeersbesluit. Doorgaand verkeer komt daardoor aanrijden via de Vondelstraat en komt dan gelijk in de Torenstraat. Dit betekent dat er alleen nog voor bestemmingsverkeer, zoals de bewoners van het complex de Driehoekjes, een reden is om de Prinsestraat in te rijden. Met het instellen van eenrichtingsverkeer langs de Prinsessewal is afsluiting van de Prinsestraat dus overbodig geworden, vanuit het oogpunt van tegengaan van onnodig verkeer.

Omdat de werkzaamheden inmiddels zijn gestart en de Prinsessewal reeds is afgestoten voor alle verkeer, is nu al zichtbaar dat er vrijwel geen doorgaand verkeer meer rijdt door de Prinsestraat. Op veel momenten is er zelfs geen autoverkeer meer te zien. Dit bevestigt dat afsluiting van de Prinsestraat een onnodige maatregel is en al helemaal niet opweegt tegen de inperking van het vrije gebruik van de parkeergarage van het wooncomplex Driehoekjes. Nu het probleem van doorgaand (sluip)verkeer door de Prinsestraat al wordt opgelost door de instelling van eenrichtingsverkeer langs de Prinsessewal, is er geen dringende noodzaak meer om de Prinsestraat te sluiten. Er is namelijk geen overlast en hinder meer voor de bewoners. Ik verzoek u daarom af te zien van deze maatregel.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Het doel van het project was altijd om doorgaand autoverkeer uit de straat te weren en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten (vuluit: De doelen van een autoluwe Prinsestraat zijn: tegengaan van doorgaand autoverkeer door het plangebied, verbetering van de luchtkwaliteit, aantrekkelijker winkelgebied (ook beter verbonden met de winkelstraten in het Zeeheldenkwartier) en verbetering van de verkeersveiligheid.). Om juridische redenen is voor een geslotenverklaring gekozen i.p.v. voetgangersgebied; anders moet de straat aangepast worden (trottoirs weg etc.). Mogelijk wordt de Prinsestraat over enkele jaren heringericht tot voetgangersgebied (vuluit: Als na monitoring blijkt dat de maatregelen bijdragen aan de projectdoelen van Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en er geen onbedoelde effecten optreden, kan een groen herinrichtingsontwerp gemaakt worden). Bewoners,

ondernemers en andere groepen (zoals taxi's) houden beperkt toegang tot het gebied, dus autovrij worden de Prinsestraat en omgeving niet. Als de straat niet gesloten verklaard wordt voor gemotoriseerd verkeer, geeft dat meer autoverkeer dan met een geslotenverklaring. Laden en lossen op straat zou in die situatie op elk moment van de dag toegestaan blijven. Dat zou leiden tot hinder voor bewoners, ondernemers, nood- en hulpdiensten en vuilophaaldiensten, en zou afbreuk doen aan de kwaliteit als winkelstraat. Het instellen van een geslotenverklaring biedt de mogelijkheid om het logistieke verkeer met venstertijden te reguleren, wat de overlast in de straat op de momenten met de meeste bezoekers aanzienlijk vermindert.

4. *Verslechtering bereikbaarheid en toegankelijkheid wooncomplex De Driehoekjes*

In de huidige situatie is de garage van het wooncomplex De Driehoekjes bereikbaar via twee entree tot de buurt: via de Prinsestraat en via de Korte Nobelstraat. Het verkeersbesluit voorziet (volgens het eerdere ontwerpplan voor Centrum Noord) in een proefperiode voor het autoluw maken van de Prinsestraat. Na de proefperiode volgt een definitieve inrichting als voetgangerszone. Dat betekent dat in de eindfase alleen de Korte Nobelstraat nog maar beschikbaar is als entree richting wooncomplex De Driehoekjes. Dit maakt de situatie erg kwetsbaar, omdat bij afsluitingen of opstoppen als gevolg van werkzaamheden, verhuizingen, laad- en losverkeer en dergelijke de gehele toegang is geblokkeerd.

Hoe onhandig dit is bleek recent al toen de kruising Prinsestraat/Nobelstraat tijdelijk was afgesloten vanwege werkzaamheden aan de gasleiding. In eerste instantie was er wonderlijk genoeg helemaal niet voorzien in een omrijroute. In tweede instantie werd aangegeven dat de omrijroute via Molenstraat en Oude Molstraat zou lopen, waarbij geen rekening werd gehouden met de drukte voor de kroegen in de Oudemolstraat. In derde instantie werd daarom gekozen voor de omrijroute via Kerkplein en de Oude Molstraat. De bewoners kregen een tijdelijk vrijstelling om door dit deel van het voetgangersgebied te rijden. Op drukke uitgaansavonden bleek het praktisch vrijwel onmogelijk om de parkeergarage te bereiken en leidde dit zelfs tot vervelende confrontaties.

Ik verzoek u daarom de huidige meervoudige ontsluiting in te stand te houden en af te zien van afsluiting van de Prinsestraat. Deze maatregel draagt namelijk niet bij aan het instandhouden van de doorgang van het verkeer, of zoals in het besluit is verwoord “de vrijheid en doorstroming van het verkeer”.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Er is geen sprake van een proefperiode; er volgt niet gegarandeerd een herinrichting. Er wordt gemonitord, maar de uitkomst kan ook zijn dat de huidige situatie hersteld wordt of dat de geen aanpassing nodig is.

Weliswaar is er i.p.v. twee routes straks nog maar één route mogelijk, maar dat is geen unieke situatie. Bij werkzaamheden wordt altijd een alternatief gezocht: de Prinsestraat lijkt de meest logische alternatieve route in het geval van afsluiting van de aanrijdroute Nobelstraat.

5. *Verstechtering bereikbaarheid en vestigingsmilieu Hofkwartier*

De bereikbaarheid van het Hofkwartier gaat achteruit door de maatregelen die met dit verkeersbesluit worden genomen. Daarmee verslechtert ook het vestigingsmilieu. Met het afsluiten van de Prinsestraat wordt de buurt minder zichtbaar. Het opheffen van tientallen parkeerplaatsen versterkt de verslechtering van het vestigingsmilieu.

De Prinsestraat vormt nu de toegangsstraat voor het Hofkwartier. Als ook de toegankelijkheid van de Prinsestraat voor auto's vervalst is het gehete gebied tussen Hoogstraat en Torenstraat autovrij of autoluw. En een aantal straten is zelfs al fietsvrij gemaakt, althans gedurende een deel van de dag.

Ik woon al vijftientigjaar in het Hofkwartier. In die periode is de buurt geleidelijk aan veranderd. De buurt kende altijd een mix van wonen, werken, detailhandel en horeca. Een “levend” stadsdeel. De laatste jaren zijn de kleine bedrijven en kantoren vrijwel verdwenen. En ook het aantal winkels neemt af. De levensvatbaarheid van dit soort functies staat onder druk. Het beleid om in grote delen van het centrum in te richten als voetgangersgebied heeft gevolgen voor de samenstelling van de bezoekersstromen en daarmee ook gevolgen voor het vestigingsmilieu.

Anders dan andere steden kent Den Haag geen compact centrum dat een logische begrenzing zou kunnen vormen voor een in te stellen voetgangersgebied. Er is dan ook een risico dat een te groot gebied wordt ingesteld als voetgangersgebied.

De gemeente lijkt geen beeld te hebben wat veranderingen van de samenstelling van bezoekersstromen doet met het draagvlak voor een brede en diverse mix aan stedelijke functies. Uit de stukken blijkt niet dat hier onderzoek naar is gedaan.

Ik verzoek u daarom af te zien van afsluiting van de Prinsestraat, alsmede af te zien van het opheffen van tientallen parkeerplaatsen. Met name de parkeerplaatsen langs de Prinsessewal voorzien in een behoefte, zowel voor bewoners als voor bezoekers van de buurt.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

De ondernemers in dit gebied hebben om deze maatregel gevraagd omdat ze zagen dat het op het Noordeinde beter ging sinds dat autoluw is geworden. Er zijn onderzoeken die aantonen dat winkelstraten die autovrij gemaakt zijn er juist op vooruit gaan. Dit zijn redenen dat de Bedrijveninvesteringszone (BIZ) om deze maatregel heeft gevraagd. Er blijven voldoende parkeermogelijkheden voor bezoekers van het Hofkwartier over in de vorm van onder meer de Torengarage en ParkBee Snoekstraat.

6. *Draagvlak voor de maatregelen*

In de Nota van Beantwoording die is opgesteld naar aanleiding van het ontwerpplan voor Centrum Noord, worden nogal wat reacties afgedaan met een verwijzing naar het participatietraject. Het feit dat er bij een deel van de ondernemers en bewoners van het Hofkwartier draagvlak is voor bepaalde maatregelen, wil niet gelijk zeggen dat het schaden van belangen van anderen daarmee gerechtvaardigd is. Er zal altijd nog een belangenafweging plaats moeten vinden.

Het voorstel om de Prinsestraat autovrij te maken is ingebracht door de BIZ Hofkwartier. Die hebben destijds ook een enquête gedaan onder ondernemers en bewoners. Echter, de bewoners van het complex De Driehoekjes (65 woningen, 100 parkeerplaatsen) zijn hierover niet benaderd door de BIZ, noch de individuele bewoners, noch de VVE. Het zijn dus vooral partijen die belang hebben bij de instelling bij het autoluw maken van de straat, met name ondernemers en bewoners die last hebben van het sluipverkeer door de Pieterstraat.

Zoals hierboven al aangegeven wordt het probleem van het doorgaande verkeer in de Prinsestraat al opgelost door het instellen van eenrichtingsverkeer langs de Prinsessewal. Daarmee is er geen dringende reden meer om de Prinsestraat af te sluiten voor autoverkeer.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

De gemeente maakt altijd een belangenafweging en dat heeft hiervoor vanzelfsprekend ook plaatsgevonden. Er zullen altijd voor- en tegenstanders van plannen zijn. De inspraakperiode heeft geleid tot diverse zienswijzen: grofweg een derde voorstander, een derde tegenstander en een derde had vooral vragen. Dat is uitzonderlijk: doorgaans is het merendeel van de zienswijzen negatief. Voorstanders hebben zich voor de Prinsestraat e.o. opvallend vaak laten horen.

Het tegengaan van sluipverkeer is een van de doelen van het project, evenals het autovrij maken van de Prinsestraat.

7. *Opheffen parkeerplaatsen draagt niet bij aan beoogde doel*

In het besluit is aangegeven welke doelen worden nagestreefd. Het gaat onder andere om het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid en doorstroming van het verkeer en om het voorkomen of beperken van het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voor de woonomgeving. Onduidelijk is hoe het opheffen van het grote aantal parkeerplaatsen, onder andere langs de Prinsessewal zich daartoe verhoudt. Te verwachten is dat mensen meer moeite moeten doen om een parkeerplek te vinden en rondjes gaan rijden. Sowieso moet al omgereden worden om de parkeerplekken die straks nog resterend te kunnen bereiken. Ook hiervoor geldt dat niet wordt onderbouwd hoe de maatregelen die het verkeersbesluit mogelijk maakt bijdragen aan deze doelen.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Het verwijderen van de parkeerplaatsen is het gevolg van het instellen van een geslotenverklaring in de Prinsestraat en van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal. Er is tijdens het voortraject duidelijk aangegeven dat binnen een gebied met geslotenverklaring geen parkeerplaatsen zijn toegestaan, om verwarring bij verkeersdeelnemers te voorkomen, en om te voorkomen dat bezoekers hun voertuig parkeren en er vervolgens, na het verlopen van de venstertijd, niet mee mogen wegrijden. Binnen venstertijden is inrijden toegestaan om te laden en lossen.

De parkeerplaatsen langs de grachtzijde van de Prinsessewal zijn met de nieuwe weginrichting niet veilig te bereiken en te verlaten.

8. *Onduidelijke publicatietekst*

In de koptekst van de mededeling van het verkeersbesluit in het gemeenteblad, worden Prinsestraat en Nobelstraat niet genoemd. Er wordt alleen gesproken over “verkeersmaatregelen Hogewal/Prinsessewal/Piet Heinplein/Elandstraat”. Ik heb Prinsestraat ingesteld als gebied in de app “OmgevingsAlert”. Dit verkeersbesluit is daarin niet naar boven gekomen. Persoonlijk ben ik wel geïnformeerd door de gemeente nadat ik daar om had gevraagd. Omdat het nemen van het verkeersbesluit voortdurend werd uitgesteld was het lastig om in de gaten te houden wanneer het besluit daadwerkelijk zou worden genomen. Ik kan me dan ook voorstellen dat andere bewoners dit compleet hebben gemist. De bewoners zijn niet nader geïnformeerd over de start van de terinzagelegging van het verkeersbesluit. Die mogelijkheid was er wel geweest want er is een flyer rondgestuurd met melding van de start van de uitvoeringswerkzaamheden. Het had toch voor de hand gelegen om daarin ook te vermelden dat het verkeersbesluit nog genomen moest worden en dat daartegen nog een zienswijzen kan worden ingediend.

Dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Helemaal eens dat dit een mooi moment was geweest om de omgeving te informeren over het verkeersbesluit. Op het moment dat de flyer werd opgesteld was nog niet bekend wanneer het verkeersbesluit gepubliceerd zou worden, daarom is dat niet opgenomen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande verzoek ik af te zien van het instellen van een gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen in de Prinsestraat en Nobelstraat, alsmede af te zien van het opheffen van tientallen parkeerplaatsen.