



Reactie op reacties

Den Haag, 28 januari 2007

Beste medeverkeersbetrokkene,

Het VCP begint nu zo langzamerhand de media-aandacht te krijgen die het verdient. En dat is niet voor niets. Want als het plan, zoals het er nu ligt, wordt ingevoerd, zijn de gevolgen ingrijpend. Het is dus terecht dat dit plan veel aandacht krijgt in de media en zo een punt van brede maatschappelijke discussie kan worden.

Op 'mijn' alternatieve plan (ik heb het maar de werktitel **VCP-twee** meegegeven), dat ik op de eerste hoorzitting van 10 januari naar voren bracht zijn veel instemmende en enthousiaste reacties gekomen.

Uiteraard ook negatieve en die reacties zijn voor mij óók belangrijk. Ik zal daar in dit schrijven dan ook op reageren.

Autoluwe binnenstad 2009

Op aandringen van onder meer **VCP-nee** – de hoek waaruit de meeste bijval kwam – heb ik mijn voorstel aan zoveel mogelijk betrokkenen gestuurd, dus ook aan de diverse fracties. Daar is door niemand op gereageerd, met uitzondering van **Joris Wijsmuller** en **Heleen Weening**, die er met belangstelling kennis van namen.

De lage respons bleek zijn oorzaak te hebben: vanuit de coalitiepartijen was in het geheim namelijk al een alternatief verkeersplan naar voren geschoven, dat is afgewezen om redenen, die waarschijnlijk niet met de inhoud van het plan te maken hebben gehad. Dit plan van VVD, PvdA en GroenLinks van 15 oktober 2006 is getiteld 'Autoluwe binnenstad 2009'.

Nu Van Woensel recht op het ongewijzigd doordrukken van 'zijn' VCP afstevend, kon een der betrokkenen zich blijkbaar niet meer bedwingen en heeft dit alternatief (twee bescheiden kantjes a4) op 19 januari onder de deur van D66-raadslid **Jan Brink** doorgeschoven.

Jammer, dat geheimzinnige gedoe. Het was veel beter geweest als Hagenaars al veel eerder via dergelijke alternatieven bij de materie betrokken zouden zijn geweest: mogelijk was er dan nu al veel meer overeenstemming geweest over een betere oplossing dan het huidige **VCP** (zo je dit al een oplossing wilt noemen). Dat **Autoluwe binnenstad 2009** toch bewust moet zijn uitgelekt, moet komen door de onvrede binnen de collegepartijen over de het **VCP** en de gang van zaken er omheen. Zouden we in dit verband dan niet beter kunnen spreken van de *coasitie* (coalitie in de oppositie)?

Autoluwe binnenstad 2009 behelst niet veel meer als één a4tje. Het leuke is dat dit plan een prima aanvulling is op **VCP-twee**, het plan dat ik heb ingediend (op één uitzondering na). Op de volgende pagina vind je de punten uit **Autoluwe binnenstad 2009** en mijn commentaar erop.

I. **Autovrij maken van delen van de binnenstad** (omringd door Koningskade, Mauritskade, Hoge Wal, Prinsessewal, Torenstraat, Paviljoensgracht en Veerkaden).

Laten dat nou net de ringwegen zijn, zoals ik die heb voorgesteld in **VCP-twee** (hierna zal ik die ‘**CityRing**’ of ‘**BinnenstadsRing**’ noemen?). Deze **CityRing** gaat in één richting, tegen de klok in (zoals elke rotonde). Dat betekent dat in-uitvoegen van en naar buiten de ring geen probleem is: het verkeer dat de ring verlaat zal niet kruisen met het verkeer dat de ring oprijdt.

Daarentegen is het natuurlijk hinderlijk als de doorstroming op de ring wordt gehinderd door kruisend verkeer.

Ik geloof niet in het op korte termijn autovrij maken van de binnenstad: daarvoor zijn er teveel autorijders die binnen de **CityRing** wonen, teveel wooncomplexen met parkeergarages en winkels, zoals antiquairs, waarvan de kopende bezoeker moeilijk met een zwaar meubel de tram in kunnen stappen of over straat kunnen sjouwen.

Maar wel is het van belang dat het ‘**naar binnen**’ **afbuigend verkeer maximaal wordt beperkt**. Te denken valt aan pollers of slagbomen, die alleen open gaan voor mensen met een inrijkaart, autobussen (evt. ook touringcars), gehandicapten, bewoners, taxi’s (mensen met een slok teveel op, moet je toch netjes uit de horeca kunnen werken) en leveranciers.

Eventueel zou je ook kunnen denken aan een soort **tolpoortjes** voor mensen die per sé per automobiel binnen de **CityRing** willen vertoeven. **Autoluwheid** binnen de **CityRing** is echter beslist een vereiste. **Eén knip** – de enige die ik voorstel – zou er dan ook zeker moeten komen: op de **Hofweg ter hoogte van het Buitenhof**. Sluipwegen binnendoor de ring zijn dan in elk geval niet meer mogelijk – ook niet als er geen pollers of slagbomen worden aangelegd.

II. **Sluiten van de parkeergarages binnen de CityRing: de auto’s moeten zoveel mogelijk in de Malieveldgarage worden geparkeerd.**

Als je **VCP-twee** bekijkt, zie je dat **de meeste parkeergarages zich binnen de CityRing** bevinden, wat nou niet bepaald gunstig is als je streeft naar een autovrije binnenstad. Is er eigenlijk wel eens onderzoek naar het gebruik van deze garages geweest?

Als deze garages veel worden gebruikt, kun je ze niet zo maar sluiten. Blijkbaar komen ze dan tegemoet aan een dringende behoefte: niemand zet in Nederland zijn wagen voor de lol in een parkeergarage.

Wel zou zo veel mogelijk moeten worden gestimuleerd om de wagen te parkeren in de garage **onder het Malieveld** (zou die niet nog kunnen worden uitgebreid en een **ingang aan de kant van de Utrechtse Baan** kunnen krijgen?).

Als vervoersvorm heb ik gekozen voor een **kleine tram in retro-look**: charmant en herkenbaar door het publiek geprefereerd boven de bus. Opmerkelijk dat ik onlangs achter kwam, dat ook het **CDA** een verkeersoplossing met kleinere trams voorstaat.

Overigens: aanvankelijk stond in **VCP-twee** ook een **ringtramlijn** gepland, tegen de rijrichting van het verkeer aan de binnenkant van de ring in. Verkeertechnisch kan dat echter problemen geven. Bovendien is het – met het oog op de verlies aan parkeerruimte (door het mogelijk sluiten van parkeergarages) – aan te bevelen om zoveel mogelijk langs de ring parkeerstroken te maken. Daar zullen de mensen liever parkeren dan in een parkeergarage.

Conclusie: het lijkt me ideaal als er parkeergarages binnen de **CityRing** gesloten kunnen worden; ze liggen onhandig en zijn geen architectonische aanwinst voor de stad, (behalve die van *Greve* aan de *Torenstraat*). We zullen er echter mee moeten leven, dat ze – in elk geval voorlopig – nog nodig zullen zijn.

- III. **Sluiten Prins Bernhard Viaduct (op-/afritten naar de Utrechtsebaan).** Het viaduct blijft indien nodig functioneren voor bussen, fietsers en autoverkeer van /naar Bezuidenhout.

Het Prins Bernhard Viaduct is in elk plan dat is gericht op een terugdringen van het autoverkeer een probleem. Bij **VPC-twee** is dat niet anders. Als je een ring met eenrichtingsverkeer voorstelt, is het niet bepaald handig als er een viaduct in twee richtingen op uitkomt, dat bovendien verkeer direct van de Utrechtsebaan aanvoert.

Geheel sluiten zou echter niet hoeven, om de reden die het plan van de coasitie al vermeldt.

Wel zou je de oprit **naar de Utrechtsebaan** kunnen handhaven: verkeer dat de stad uit wil moet je niet te veel in de weg willen leggen.

- IV. **Volmaken van de Centrumring en aanleggen van het Trekvliettracé om het Centrum te onsluiten.**

Centrumring? Was het maar een ring! Alsof je de vreemde knik *Carnegielaan-Groot-Hertoginnelaan* ooit zou kunnen vervolmaken, om maar een klein voorbeeld te noemen!

Het Trekvliettracé aanleggen om het centrum te ontsluiten klinkt me nogal vreemd als je het centrum autoluw wilt hebben.

Nee, pak het dan voor die honderden miljoenen wat toekomstgerichter aan: maak op de **A4 een transferium** met parkeerplaatsen ten zuiden van **Drievliet** en begin daar een **metrolijn** langs **Drievliet**, onder de **Trekvljet** door **naar de binnenstad**, met eventueel een **zijtak** linea recta naar **Scheveningen**.

Maar om te beginnen zou je al een **bootdienst** vanaf **Drievliet** kunnen aanleggen: dan ben je **vanaf Drievliet** (dagjesmensen!) **binnen 15 minuten in de binnenstad** bij de een gemiddelde snelheid van 20 km per uur!

En als we toch een autoluwe binnenstad nastreven: maak van het **midden van het Spui** op het stuk Zieken-Spuiplein weer een stukje **gracht** en je hebt een **bootterminal**: zo **van Drievliet midden in het centrum in 15 minuten!**

Een pleister op de wonde zou het onder meer door **VCP-nee** voorgestelde **Mercuriustracé** zijn: een verbinding tussen **Mercuriusweg** en **Utrechtse Baan**: de noodzaak voor doorgaand verkeer dwars door het centrum van Den Haag vervalt dan voor verkeer dat vanuit Utrecht richting Lijnbaan en verder zuidwaarts wil.

Conclusie

Autoluwe binnenstad 2009 is eigenlijk – op één punt na (Trekvljettracé) – een prima aanvulling op VCP-twee; in feite een hart onder de riem, blijkbaar denken we met een flinke groep grotendeels in dezelfde richting.

Reacties op VCP-twee

Op het VCP-twee voorstel zijn bij mij twee reacties binnengekomen met punten van – felle – kritiek. Het betekent dat VCP-twee door deze mensen zeer serieus is genomen en goed doorgelezen. Ik zal er hierbij even serieus op ingaan:

- ***De parkeeroute (lees: CityRing, eb) blijft voor doorgaand verkeer interessant. Voor de tegenrichting komen vooral sluiproutes in aanmerking, zoals de Elandstraat.***
Om sluikeverkeer binnen de **CityRing** te voorkomen, is één knip ter hoogte van de **Vijverdam/Buitenhof** voorgesteld. Dit zou afdoende moeten zijn; er even vanuit gaande, dat dit deel nog vrij toegankelijk blijft voor al het autoverkeer. Hoe de Elandstraat een sluiproute zou kunnen zijn is me niet duidelijk.
- ***Bij een segmentering van de binnenstad kiest de automobilist de parkeergarage die het dichtst bij de Centrumring (die van het VCP, eb) ligt en gaat via deze korte(??, eb) route ook weer terug. In de ring van Bekker moet voor de terugrit een enorme omweg over de hele ring worden gemaakt of een kortsluiting via een sluiproute.***
- De kortste weg naar de parkeergarage, daar valt in het **VCP**, zoals de gemeente dat voorstelt, wel af te dingen: ik wens de automobilisten die van de **Loosduinseweg** naar de garage in de **Heulstraat** willen heel veel succes.
Veel mensen hebben tegenwoordig een navigatieapparaat in hun voertuig: dat zullen ze ook wel hard nodig hebben! En dan is het niet te hopen dat alle garages binnen het segment vol zullen zijn, want dan kun je het met een lange omweg opnieuw proberen in een ander segment. **De lange omwegen die moeten worden gemaakt, vormen juist de basis van het brede verzet tegen het VCP van de gemeente! VCP-twee is een alternatief dat veel omwegen wil voorkomen.**
- Want die ‘enorme omweg’ over de **CityRing** valt – zeker in verhouding tot de **Centrumring** van het **VCP** van de gemeente reuze mee: 4,5 kilometer in zijn geheel: veel minder dan de omwegen die het verkeer moet maken als het VCP-voorstel van de gemeente werkelijkheid wordt.
- ***Het idee van historische trams door de binnenstad is leuk als toeristische attractie, maar zal in het vervoer geen wezenlijke rol spelen omdat het taantal routes beperkt is. Er is geen lol aan om dergelijke voertuigen te gebruiken, omdat ze door de hoge instap niet toegankelijk zijn voor mensen met kinderwagens, slecht-ter-been zijnden en mensen in een rolstoel.***
- Ja, het aantal routes is beperkt; dat heb je nu eenmaal met openbaar vervoer. Maar in de binnenstad met haar oppervlak van ongeveer 20km² heb je ook maar een beperkt aantal routes nodig.
- Trams worden tegenwoordig met een steeds lagere instap gebouwd en worden ook steeds toegankelijker voor rolstoelgebruikers. Dat moet ook kunnen met herbouwde historische trams, die wel degelijk aan de huidige eisen zouden kunnen voldoen.
- ***Een verkeersruit midden in de binnenstad heeft een aanzuigende werking. Het autogebruik zal in het centrum worden gestimuleerd.***
Het klopt dat de onbereikbaarheid van de rand van de binnenstad per auto niet wordt geblokkeerd door dit plan. Dat is ook helemaal niet de bedoeling, wel dat de doorstroming wordt versterkt en de verkeersstromen beperkt (door het éénrichtingsverkeer). Ook moet het gebruik van deze ring worden voorkomen als deel van een doorgaande route. In andere steden met een centrumring van deze omvang zijn problemen als bovengenoemde me overigens niet bekend.

- **De route zal een barrière vormen tussen het kleine centrumgebied en de rest van de stad. Vooral in het direct aangrenzende gebied als een heel interessant overgangsgebied waar de dynamiek van een centrumgebied zich moet kunnen ontwikkelen.**

Ongetwijfeld wordt bedoeld op de **Boekhorststraat** en de **Bierkade**. Ook nu liggen die vanuit de binnenstad niet op een logische wandelroute.

De oversteek Wagenstraat-Veertrade is de tussen het Bierkade-gebied en de binnenstad. Dat is nu al het geval en dat zal met **VCP** van de gemeente zo blijven: er komt op de Veertrade weliswaar een **knip**, maar het blijft **tweerichtingverkeer**.

Om dat er met **VCP**-twee slechts éénrichtingsverkeer komt, zal de drempel worden verkleind. Tevens zullen er – met welk plan dan ook – aanvullende maatregelen moeten komen. Op **VCP-twee** zie je dat een van de **pendeltrams** op de **Bierkade** – speciaal om deze redenen – zijn **eindpunt** heeft.

De grootste barrière bij de **Boekhorststraat** is nu al de oversteekplaats bij de **Lutherse Burgwal-Grote Markt**. De oplossing zal moeten worden gezocht in een **extra uitgang van de Tramtunnel aan de kant van de Boekhorststraat** (waarom is die niet gelijk al aangelegd?).

Even terzijde: de **economische effectenrapportage** van het **VCP** van de gemeente laat juist zien, dat juist bovengenoemde gebieden tot de door het **VCP** meest gedupeerde gebieden behoren. Het is opmerkelijk dat juist voorstanders van het gemeentelijke **VCP** zich plotseling over genoemde gebieden zorgen lijken te maken.

- **De route stikt van de knelpunten en flessenhalzen met alle opstoppen met de bekend milieugevolgen van dien.**

- Dit is natuurlijk onderkend. We hebben deze problematiek op een sessie in het Haags Milieucentrum op 23 januari j.l. uitvoerig besproken. Wat je ook doet in Den Haag: het stratenplan zit zo in elkaar dat je zonder de slopershamer nooit een echt verkeersideale situatie zult kunnen creëren. Om dit probleem te ondervangen is in **VCP-twee** dan ook alleen maar verkeer in één richting mogelijk.

- Het enige echte **knelpunt** is bij de **Rijnstraat**: dus zal de **CityRing** gebruik moeten maken van de **Julianatunnel** en met een afgeschermd linker rijbaan met een extra inrit aan de kant van de Schedeldoekshaven. De overgang van de **tunneluitrit** naar **Prinsessegracht** is zeker niet ideaal. Je krijgt hier hoe dan ook te maken met mensen die zich van de parkeergarage op het Malieveld naar de binnenstad bewegen, of het nu te voet, met een busje of trammietjes of wat dan ook is. Een tunnel gaat ook moeilijk, want de gracht willen we graag in ere houden (Ooievaart!).

- **Met zijn uitstekende aansluitingen op de Utrechtse Baan en de verbindingen met de rest van de stad hebben we er aan aantal prima routes voor nog meer doorgaand verkeer dwars door de stad. [...] Het wordt nog erger dan het nu al is.**

Uitstekende aansluitingen? Er vanuit gaande dat het **Prins Bernhard** viaduct geen direct doorgang vanaf de **Utrechtse Baan** meer biedt om direct op de **CityRing** te belanden, valt het wel mee. Alleen vanaf de **Koningskade** kun je via de **Dr. Kuiperstraat** op de **CityRing** komen en **uitgaand** hooguit nog **via het Prins Bernhardviaduct** (als je de uitgaande rijrichting handhaaft). Doorgaand verkeer wordt minder aantrekkelijk, als het **Mercuriustracé** een feit is: de **directe verbinding Mercuriusweg-Utrechtse Baan**.

Mocht er toch **te veel doorgaand verkeer** komen met **VCP-twee**, dan kan alsnog een **afsluitmogelijkheid bij de Prinsengracht** worden overwogen, maar dit zal waarschijnlijk helemaal niet nodig zijn.

Dat juist het voordeel van **VCP-twee**: de verkeersstructuren wordt geen geweld

aangedaan, er is geen discrepantie tussen de verkeersstromen en het stratenplan (zoals bij het VCP-voorstel van de gemeente, met tal van geforceerde blokkades). Aanvullende maatregelen zijn daardoor vrij makkelijk bij VCP-twee toepasbaar.

- ***Het idee dat een Centrumring pas echt is, als alles op loopafstand bereikbaar is vanuit het centrum is nergens voor nodig: je hoeft niet op de Centrumring te lopen.***

Niet *op* de Centrumring, wel *vanuit* de Centrumring: het feit dat je op zoveel mogelijk plaatsen langs de ring je auto kunt plaatsen en dan lopend je doel in de Binnenstad kunt bereiken maakt het juist aantrekkelijk je auto aan de kant te zetten en is een goed overtuigingsargument voor ondernemers in de binnenstad.

- ***Auto's zijn niet de belangrijkste vervoerders van de binnenstadbezoekers en kopers, zeker niet in de toekomst. De auto van nu neemt zoveel ruimte in beslag, dat dit zeker in de toekomst ten koste zal gaan van voorziening en domweg ook ruimte voor de voetgangers in de openbare ruimte. Juist nu is de kans om te kiezen voor kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad.***

Geheel mee eens. Veel ondernemers – vooral winkeliers – beschouwen fietsers en mensen die met het openbaar vervoer reizen als ‘loosers’, waaraan geen cent te verdienen valt (“als ze geld hadden ze wel een auto gekocht”).

Er aan voorbij wordt gegaan, dat steeds meer tweeverdieners die verder denken dan hun neus lang is, bewust kiezen voor schone toekomst en dus geen auto aanschaffen (als je hem af en toe nodig mocht hebben, kun je hem net zo goed even huren). Die mensen besparen dus honderden euro's per maand, die ze graag zullen uitgeven in een binnenstad die goed bereikbaar is per fiets en openbaar vervoer en waar je geen hinder ondervindt van het verkeer.

Het is jammer dat een algemene mentaliteitsverandering t.o.v. de auto in het VCP plan nauwelijks (of helemaal niet?) aan bod is gekomen.

Conclusie:

Geen enkele oplossing is de ideale oplossing, anders had die zichzelf allang gewezen. De haken en ogen die mogelijk aan VCP-twee kleven, zijn echter overbrugbaar en oplosbaar. VCP-twee biedt bovendien veel meer mogelijkheden tot aanpassing en meedenken dan het VCP van de gemeente.

28 januari 2007

Eduard Bekker

e.bekker@layout.nl