

STANDPUNTVERKLARING WIJKORGANISATIE KORTENBOS

1. Hoe is het proces tot nu toe verlopen?

Vanaf het begin stond Kortebos sceptisch tegenover het project, omdat zonder adequaat flankerend beleid elk pakket maatregelen zou resulteren in verplaatsing van het probleem naar andere straten/wijken, zoals de ervaringen met het VCP ons wel hadden geleerd. De aan het project deelnemende VCP-veteranen hadden dan ook een ongemakkelijk gevoel van déjà-vu.

De Kortebos vertegenwoordiger heeft toen een alternatief voorstel gedaan: neem maatregelen om het verkeer op de 3 hoofdroutes door Centrum-Noord zo vlot mogelijk te laten doorstromen en het zo eerlijk mogelijk over die routes te verdelen. Ook als OV en fiets daarbij iets zouden moeten inleveren. Immers stilstaande auto's vervuilen, stilstaand OV/fiets niet. Dit voorstel werd niet serieus genomen, laat staan besproken. Het werd geheel ten onrechte beschouwd als een pleidooi voor de auto. Ook Kortebos is voorstander van terugdringen van autogebruik en de daarmee gepaard gaande luchtvervuiling. En hoe meer groen, hoe beter. Maar hier ging het om een keuze: verbetering van de situatie in een klein gebied met als gevolg een enorme toename van het aantal autokilometers elders of ons voorstel.

Daarentegen werd vol ingezet op het samenstellen van een optimaal maatregelen-pakket, wat uiteindelijk begin 2020 op tafel kwam. Met als verrassende maatregel de "halve knip" op het Scheveningse Veer; verrassend, want vanaf het begin zei iedereen: geen knippen.

Het was duidelijk dat partijen aan de westkant van de halve knip deze maatregel niet zouden accepteren. Zij stelden alternatieve maatregelen voor aan de buitenkant van het gebied, te weten op Prinsegracht/Jan Hendrikstraat/Torenstraat, Westeinde en Noordwal/Veenkade. Deze alternatieven werden o.i. te makkelijk afgewezen. Dat lot viel ook een voorstel te beurt om de halve knip alleen tijdens de ochtendspits te laten functioneren.

Om het project niet toen al te laten sneuvelen werd op de vergadering van 4 maart door partijen aan de westkant het voorstel gedaan de maatregelen stapsgewijs als proef uit te voeren, te beginnen met de maatregelen aan oost- en westzijde van het gebied, i.e. Koningskade/Raamweg, resp. Waldeck Pyrmontkade/Stadhouderslaan.

Na evaluatie van die maatregelen zou, indien nodig, een proef met de halve knip worden gehouden. Wij hebben daarbij duidelijk aangegeven dat, indien daarna toch de halve knip in het pakket zou worden opgenomen, wij dit niet zouden accepteren en het hele pakket zouden afwijzen.

Toen kwam de coronacrisis die verdere fysieke bijeenkomsten, incl. de achterban-bijeenkomst in de Grote Kerk onmogelijk maakte. Vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemersorganisaties aan de westkant gaven aan dat zij, hoewel gemachtigd namens hun achterban te onderhandelen, niet gemachtigd waren namens hem te beslissen; zij wensten uitstel. De oostkant wilde toch de aanbieding van het rapport voor 1 juni doordrukken, maar had daarvoor geen steekhoudende argumenten.

De al lang sluimerende (en nog steeds aanwezige) controverse tussen “oost” en “west” werd verder aangewakkerd door de uiterst ongelukkige “meeste-stemmen-gelden”-mail over het al of niet uitstellen van het proces, die bij “west” het gevoel versterkte dat lasten en lusten wel erg ongelijk tussen “oost” en “west” werden verdeeld.

Ten slotte werd tijdens de videobijeenkomst van 23 juni toch besloten tot uitstel tot begin september om gelegenheid tot achterbanraadpleging te geven. Deze raadpleging heeft in Kortenbos plaatsgevonden: een overgrote meerderheid van de Kortenbossers staat achter het standpunt van haar bestuur.

Uiteindelijk werd het advies op 8 september definitief vastgesteld en aan de wethouder aangeboden. In dit advies werden onze op- en aanmerkingen op de door ons gevraagde wijze verwerkt.

2. De in het pakket genoemde alternatieve uitvalsroutes voor Kortenbos zijn:
 - a Zeestraat/Sophiastraat/Alexanderstraat wordt door de bewoners van de Mauritskade (logisch overigens) afgewezen.
 - b Noordeinde/Oranjestraat/Parkstraat idem dito (ook de ondernemers op het Noordeinde zullen daar niet gelukkig mee zijn).
 - c Zeestraat/Javastraat verplaatst alleen het verkeer + vervuiling naar die straten (binnen Centrum-Noord). De route is bovendien bijna 2 keer zo lang. Alle drie routes gaan over het kruispunt Noordeinde-Zeestraat met Hoge Wal-Scheveningse Veer, wat door de daar voorgenomen maatregelen zonder verkeerslichten een chaos wordt. (Om onbegrijpelijke redenen wil men die niet; het schijnt dat autoverkeer wel met verkeerslichten kan worden geregeld, maar fietsverkeer niet, zelfs als de veiligheid van fietsers hierdoor zou verbeteren).
 - d Vaillantlaan: is al overbelast. In het kader van het project “Hoefkade/Parallelweg” is een diepgaande verkenning beloofd van de effecten van dat project voor de Vaillantlaan. De resultaten ervan werden eind 2019 verwacht, maar dat wordt nu eind 2020. Vooruitlopend op die verkenning wordt toch al gesteld dat begin 2021 de verkeerslichten opnieuw worden ingesteld. De vraag rijst dan: als dat een oplossing zou zijn, waarom is dat dan al jaren geleden niet gedaan? De werkelijkheid is natuurlijk dat als er al een oplossing mogelijk zou zijn, die veel te duur zal zijn en in ieder geval niet op korte termijn realiseerbaar. De route is bovendien alleen relevant voor verkeer richting Rotterdam (vandaar de naam tenslotte) en niet voor verkeer richting A4, A44 en A12. Bovendien zou de Rotterdamse Baan wel eens sneller bereikbaar kunnen zijn via Koningstunnel/Rijnstraat.
 - e De omweg via Telderstraject: een ruim 3x zo lange omweg met dus veel meer luchtvervuiling. Ook hebben de bewoners van Waldeck Pymont- en Koningin Emmakade grote bezwaren tegen nog meer verkeer daar; al lang klagen zij steen en been over wat zij betitelen als een racebaan. Onlangs hebben zij een brandbrief aan de wethouder gestuurd. Ook de bewoners van de Stadhouderslaan hebben hun bedenkingen.

En het stukje Elandstraat tussen Zoutmanstraat en Waldeck Pymontkade is nu al gevaarlijk door het ontbreken van een fietspad aan de noordzijde.

Voor Kortenbos zijn alle genoemde routes dan ook onaanvaardbaar.

3. Wij raken er hoe langer hoe meer van overtuigd dat het hele project tot mislukken is gedoemd. We noemen naast de al genoemde punten nog een aantal andere argumenten:
 - a. Het pakket houdt totaal geen rekening met de coronacrisis en de gevolgen daarvan op de lange termijn. Die gevolgen zijn thans niet te overzien, maar dat de postcorona-situatie anders zal zijn dan ervoor lijkt zeker. Hoe valide het pakket dan nog zal zijn is nog maar de vraag. In het advies wordt op dat probleem ook uitgebreid ingegaan
 - b. De gemeente Den Haag verkeerde al voor de coronacrisis in ernstige financiële problemen. Die crisis heeft die situatie nog verergerd. Is het besteden van ruim 10.000.000 euro aan een project waarvan het succes zo twijfelachtig is dan wel gerechtvaardigd?
 - b. Zonder ingrijpende maatregelen loopt het verkeer op de Koningskade/Raamweg in 2023 vast, met of zonder de maatregelen uit het pakket Centrum-Noord.
 - c. De inrijverboden tijdens het ochtendspitsuur aan de westzijde van het gebied zien de verkeersdeskundigen en de politie niet zitten; de politie zegt niet te zullen handhaven. Bovendien hebben wij al eerder aangegeven dat daar inkomend forenzenverkeer hun bestemming in Centrum-Noord juist dan niet kunnen bereiken en allerlei sluiptwegen zal zoeken.
 - d. Het is zonneklaar dat het maatregelenpakket leidt tot veel meer auto's en luchtvervuiling zowel binnen als buiten Centrum-Noord. De bezwaren van de bewoners van de Waldeck Pymont-/Emmakades hebben we al genoemd. Het is nu alleen maar wachten welke wijk als volgende alarm slaat: Regentes, Schilderswijk, Duinoord?
 - e. Andere projecten en plannen worden los van Centrum-Noord doorgevoerd en de indruk bestaat dat er weinig of geen coördinatie plaats vindt met het project Centrum-Noord.

Zoals het verwijderen van 1 rijbaan op de Stadhouderslaan bij de kruising met Kennedylaan/Johan de Wittlaan, wat rechtsaf slaan naar die twee wegen problematisch maakt en leidt tot files, terwijl de afslag naar de Johan de Wittlaan toch zo belangrijk is in het project om het verkeer van de centrumring naar het Telderstraject te leiden. Hier wederom: onbegrijpelijk waarom dit hele kruispunt, waar al meer dan eens ongelukken met fietsers plaats vonden, niet met verkeerslichten voor fietsers wordt uitgerust.

En dan het autoluw maken van een stuk Zoutmanstraat. Het verkeer wordt geacht om te rijden via Elandstraat en Waldeck Pymontkade. Bezwaren: zie punt 2e.

- f. Wij hebben weinig vertrouwen in de gemeente als het aankomt op evaluaties en de verwerking ervan. Wij wachten, ondanks herhaald aandringen, al jaren op een destijds toegezegde evaluatie van de herinrichting van het kruispunt Torenstraat/ Noordwal. Ook een evaluatie van de sterfietsroute over de Noordwal hebben wij nooit gezien.
- g. Het is zeer onwaarschijnlijk dat na de proef met de maatregelen aan oost-en westkant de halve knip niet meer nodig zou zijn. Die zou dan toch worden doorgezet, met als gevolg uittreden van Kortenbos (en mogelijk anderen).
- h. Het ontbreekt de gemeente aan korte-termijn-plannen om het autoverkeer in heel Den Haag aan te pakken, met name het aan de oostkant binnenkomend forenzenverkeer. De Hoofdlijnenbrief Mobiliteitstransitie is rijk aan goede voornemens, maar arm aan die korte-termijn-plannen. De horizon is 2040!

4 . Tenslotte: dit co-productieproces was een proef, voor zover ons bekend het eerste in Den Haag. In tegenstelling met eerdere projecten, met name het VCP, hadden wij hier medezeggenschap. Maar hebben wij ons wel gerealiseerd dat wij dan ook medeverantwoordelijkheid dragen voor de gevolgen? Realiseren wij ons dat het “over de schutting gooien van ons vuil” waar de VCP-ers onder ons in het verleden zo tegen hebben geageerd, ons mede kan worden aangerekend? Zeker, we doen allerlei aanbevelingen voor flankerend beleid, maar weten heel goed dat die niet op korte termijn uitvoerbaar zijn. En in de tussentijd zitten de burens met ons vuil. Het concept co-productieproces verdient zeker voortzetting, maar moet wel, mede aan de hand van dit project worden geevalueerd. Wij zijn b.v. van mening dat in een project als Centrum Noord bewoners en bedrijven in het gebied als enigen “stemgerechtigd” zijn. De inbreng van algemene belangenorganisaties, zoals Rover, Fietzersbond, AVN, etc. is waardevol, maar deze organisaties dienen geen stem in het kapittel te hebben.

CONCLUSIE: Alles overwegend en na rijp beraad heeft de Wijkorganisatie Kortenbos toch besloten in het project te blijven, ondanks grote twijfels over de haalbaarheid van het project in het algemeen en de aanvaardbaarheid ervan voor Kortenbos in het bijzonder.

Twee overwegingen hebben tot dit besluit geleid:

- Tijdens de vergadering van 4 april j.l. hebben wij ingestemd met het houden van proeven; daar willen wij ons aan houden m.i.a.v. de door ons gestelde voorwaarden.
- Binnen het co-creatieproces kunnen wij de belangen van Kortenbos beter behartigen en ook, waar nodig en/of mogelijk, mee zoeken naar alternatieven

De overgrote meerderheid van de wijkbewoners die op onze oproep reageerden ondersteunt deze beslissing.

Den Haag, 15 september 2020

