

Commentaar maatregelenpakket Centrum Noord

Pakket 1

Dit is een verzameling maatregelen die er voor moet zorgen dat de doorstroming op de ring om het centrum beter wordt. Het enige onderdeel waar ik mijn bedenkingen bij heb is 1d, het linksaf verbod vanuit de garage van het Provinciehuis. Men claimt dat dit stoplicht weg kan omdat het de doorstroming verbetert en alleen voor het verkeer vanuit de garage is. Wat en passant even vergeten wordt m.i. is dat het parallel loopt met de voetgangerslichten die het mogelijk maken de Koningskade over te steken, een verkeerslicht dat gezien de tramhalte aan de ene kant en de kantoren zoals het Provinciehuis, de Kamer van Koophandel en de ABN Amro aan de andere kant wel noodzakelijk lijkt. Niet doordacht dus.

Pakket 2

Dit is een verzameling maatregelen om het verkeer via de Oost kant van het centrum reist af te knijpen, met name in de spits. De maatregel is vooral bedoeld voor doorgaand verkeer en niet voor bestemmingsverkeer. Waar bij deze maatregelen geen rekening mee gehouden wordt zijn de gevolgen van het opstoppen van dit verkeer. Langer stilstaan betekent domweg ook meer vervuiling. En ja, het zal het doorgaand verkeer mogelijk doen verminderen, maar wel ten koste van die vervuiling en de hinder voor alle bedrijven en bewoners in het centrum gebied. Snelheidsdempende maatregelen zoals voorgesteld zijn natuurlijk prima

Pakket 3

Deze maatregelen beogen het doorgaand verkeer vanaf de Westzijde te verminderen. Daarbij heeft men gekeken naar 3 assen die als doorgaand worden beschouwd, te weten de Carnegielaan/Laan Copes, Laan van Meerdervoort/Javastraat en Elandstraat/Mauritskade. Hoe men die laatste als doorgaande as beschouwt is mij onduidelijk, want je moet al omrijden via de Vondelstraat en de Prinsessewal het geen niet aantrekkelijk is. Wat men niet heeft beschouwd (en wat vermoedelijk een veel grotere impact heeft) is het afsluiten van de Veenkade ter hoogte van de Emmakade. Dat verkeer is sowieso doorgaand verkeer en geen bestemmingsverkeer en zou waarschijnlijk veel effectiever zijn. In combinatie met de plannen om het Westeinde autoluw te maken (anders wordt dat wellicht de sluiproute) lijkt dit ook voor Kortzenbos een veel betere oplossing. De voorgestelde proef met een "Knip" bij het

Scheveningse Veer lijkt veel meer bedoeld om een fietspad aan te leggen (dat bij het niet werken van de proef moeilijk weer weg kan) dan iets anders. Deze knip is ook iets waar het bestuur van Kortenbos (ook als hij alleen maar in de spits zou gelden) het volstrekt mee oneens is. Daarnaast leidt de knip er ook nog eens toe dat het verkeer uit Zeehelden en Kortenbos noodgedwongen via de toch al volle route Zeestraat/Javastraat moet gaan rijden met alle gevolgen voor de doorstroming, o.a. op het kruispunt met het Noordeinde. Daar zou men wellicht voor de veiligheid wel verkeerslichten kunnen plaatsen. Kortom veel omrijden voor onze bewoners, veel verstoppingen van het verkeer en daarmee ook weer veel luchtvervuiling. De suggestie dat we vanuit Kortenbos dan maar via de Vaillantlaan moeten gaan rijden is natuurlijk geen oplossing.

Waar men zaken als snelheidswerende oplossingen wil toepassen is dat natuurlijk prima. Rustiger en veiliger rijden is niet iets waar we tegen zijn. Het verkleinen van de kruising bij het Noordeinde kan beter en effectiever opgelost worden met juist ingeregelde verkeerslichten. Mits goed ingeregeld blokkeren die de doorstroming niet en reguleren ze wel het wild-west fietsverkeer dat nu regelmatig voor onveilige situaties zorgt omdat het autoverkeer er onvoldoende zicht op heeft.

Men kijkt ook naar een links-af verbod vanuit de Prinsestraat de Pieterstraat in. Deze logische route is een gevolg van het VCP waar men blijkbaar onvoldoende doorgedacht heeft. In het maatregelen pakket wordt het geweten aan de onaantrekkelijkheid van de route via Elandstraat en Vondelstraat naar de Torenstraat. Een bizarre omrijroute uit dat zelfde VCP. Men doet het nu voorkomen alsof dat aantrekkelijker gemaakt wordt door de kruising te verbeteren, maar feitelijk probeert men het verkeer te dwingen om om te rijden. Het linksaf verbod de Pieterstraat in maakt het ofwel onmogelijk om de daar aan liggende parkeergarages van bedrijven en bewoners te bereiken, of men moet geen linksaf verbod maken, maar de rijrichting omdraaien. En dat laatste heeft dan weer zijn effect op de doorstroming in de Torenstraat. Tot slot is het ook nog eens zo dat het verkeer in de Prinsestraat dan uiteindelijk ergens anders links af moet (plan zou nu zijn de Nobelstraat in). Op zich is de Nobelstraat een betere weg dan de Pieterstraat, want de aansluiting op de Torenstraat is veel overzichtelijker. Maar het betekent wel meer verkeer in het deel van de Prinsestraat tussen de Pieterstraat en de Nobelstraat. En die is al niet zo breed. Alhoewel het onhaalbaar lijkt om de Veenkade weer open te stellen is dat logisch gezien het enige zinvolle alternatief voor de Pieterstraat. Maar ja, het VCP hé.

Hiermee zijn de belangrijkste maatregelen waar Kortenbos direct of indirect mee te maken krijgt genoemd. Het totaal pakket is groter, maar heeft een meer algemene inwerking op het verkeer rondom het centrum.

Het is duidelijk dat men met goede bedoelingen dit traject ingegaan is. Maar de effecten voor bewoners en ondernemers met name te zuiden van het plangebied worden onvoldoende gewogen in mijn/onze ogen. Door het eerder ingevoerde VCP is een belangrijk deel van het verkeer in en uit deze gebieden richting de route over de Mauritskade gedwongen en de maatregelen daar gaan nu veel nieuwe hinder en ergernissen vormen. En het effect? Uiterst twijfelachtig vrees ik. Natuurlijk is het belangrijk om een rustig en veilig verkeersbeeld te scheppen rondom en in het centrum. En ook de luchtkwaliteit is natuurlijk van belang. Maar om dat in belangrijke mate te laten bepalen door niet-ingezetenen vinden we erg ver gaan. Waarom wordt de stem van bewoners en ondernemers niet zwaarder gewogen dan die van algemene organisaties zoals Fietsersbond, ANWB en Rover? Waarom moeten we terug naar een dorpsmodel qua verkeer terwijl de stad zo veel groter is dan een dorp?

En los daar van, waarom wordt er niet veel meer ingezet op het creëren van combinaties tussen parkeergarages aan de rand en het voortdurend pendelen van kleine, milieuvriendelijk aangedreven busjes. Het Oost-West openbaar vervoer is nu zwaar onder de maat en de verder af gelegen parkeergarages zoals die onder het Malieveld zijn door het ontbreken van voortdurende pendelbusjes tijdens openingstijden van winkels en kantoren veel minder aantrekkelijk. Natuurlijk zijn dit maatregelen die veel geld kosten. Maar allerlei schijnbaar zinloze maatregelen (zoals voor € 600.000 het vervangen van asfalt door klinkers op de Prinsessewal) kosten ook veel geld en zullen wederom leiden tot veel overlast voor allen in de komende jaren. Het is noodzakelijk in mijn ogen om de heilige huisjes los te laten en fundamenteel na te denken over de mobiliteit in de toekomst. En de voorgestelde maatregelen zullen grotendeels gaan leiden tot verplaatsing van verkeersstromen (het waterbed effect dat ook al duidelijk aantoonbaar is vanuit het VCP) en dat leidt alleen maar tot de volgende werkgroep.

Hoe u hier over denkt is echter belangrijk. De wijkorganisatie is immers niets anders dan een spreekbuis van de wijkbewoners. We roepen u dan ook op om te reageren naar ons speciale email adres centrumnoord@kortenbos.org.

Peter Vlas