

**Verslag Algemene Ledenvergadering
Eigenarenvereniging Binnenstad Den Haag
14 juni 2019 van 12.00 – 14.00 uur
Locatie: Pulchri Studio - Lange Voorhout 15 - 2514 EA Den Haag
Zaal: de Taveerne**

**Thema: De effecten door verdichting in de binnenstad en
hoe houden wij de binnenstad bereikbaar en leefbaar?**

Aanwezig: 33 leden en genodigden van de Eigenarenvereniging Binnenstad Den Haag

1. Welkom door Gert Jan Smit, Voorzitter



De voorzitter opent de vergadering en heet allen hartelijk welkom. Hij geeft aan verheugd te zijn met de grote opkomst van de leden. Een bijzonder welkom aan wethouder Robert van Asten, wethouder Mobiliteit, Cultuur en Strategie en David van Keulen, Afdelingshoofd Mobiliteit bij de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de Gemeente Den Haag. De voorzitter licht kort het programma van deze middag toe dat uit drie onderdelen bestaat namelijk de eerste twee inhoudelijk m.b.t. mobiliteit bestaande uit de presentatie van de wethouder over de bereikbaarheid van de binnenstad en plannen voor mobiliteit en een presentatie van David van Keulen over de Mobiliteitstransitie in Den Haag als het ware zal dit een soort duo presentatie worden. De leden krijgen hierna tijd om vragen te stellen en het derde onderdeel zal bestaan uit agendapunten van de Eigenarenvereniging. Vervolgens geeft de voorzitter het woord aan de wethouder.

2. Presentatie ‘De bereikbaarheid van de binnenstad, plannen voor mobiliteit’ door Robert van Asten, Wethouder Mobiliteit, Cultuur en Strategie



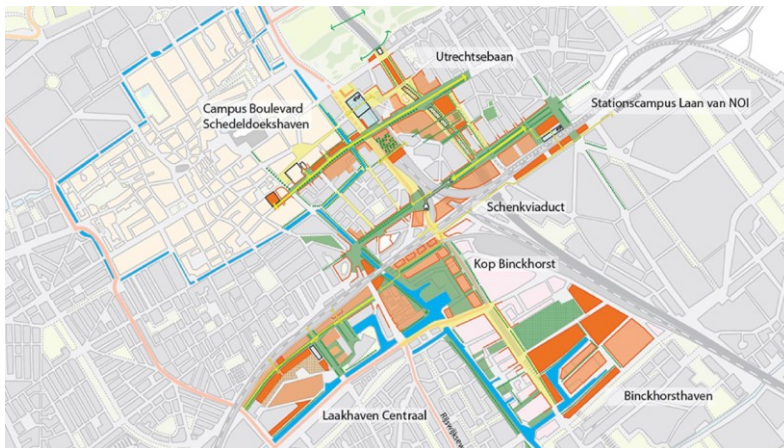
De wethouder begint met zichzelf voor te stellen. Vervolgens geeft hij aan dat het wij te maken hebben met een mobiliteitsopgave. In de pers ook goed aan gegeven dat in Den Haag het vervoerssysteem in de binnenstad zwaar onder druk staat. Wij hebben een zogeheten ‘mobiliteitstransitiebrief’ gemaakt. Fietsers, automobilisten en reizigers in het openbaar vervoer hebben steeds vaker last van vertragingen en files. Woensdag 12 juni jl. heeft de Mobiliteitsalliantie het Deltaplan gepresenteerd. De mobiliteitsalliantie bestaande uit o.a. de HTM, de ANWB, de RET en 22 andere vervoersorganisaties is bijeengekomen om het Deltaplan Mobiliteit te overhandigen aan Minister Cora van Nieuwenhuizen en Staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat). In het Deltaplan stellen de mobiliteitspartners de reiziger centraal. De minister was blij met het plan zij zei "Mobiliteit is de drager van de samenleving, niet alleen van de economie." Het Rijk gaat investeren in mobiliteit om het land en daarmee ook de stad Den Haag bereikbaar te hebben en te houden. De wethouder legt uit welke ontwikkelingen wij voor ‘onze voeten’ krijgen. De leden als belanghebbenden van de binnenstad van Den Haag zullen ook interesse hebben in de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en het bereikbaar houden van de binnenstad. Vervolgens geeft hij het woord aan David van Keulen.

3. Presentatie ‘Mobiliteitstransitie in Den Haag’ door David van Keulen, Afdelingshoofd Mobiliteit Gemeente Den Haag/DSO



David van Keulen start de presentatie door aan te geven dat Den Haag een stad is die verkeerskundig vóór de duinen ligt en niet achter de duinen. Je mist hier al een kwart stuk stad door. Verkeerskundig is dat is een uitdaging m.b.t. mobiliteit. De verkeerskundige structuur van de stad Den Haag is een U en niet een O zoals bij de stad Amsterdam. Amsterdam heeft een rondweg maar Den Haag heeft een U-vorm. Dit betekent dat wij veel zelf moeten financieren als stad. De U-structuur heeft consequenties voor Rijksfinanciering. Financiering infrastructuur gaat op basis van landelijke knelpunten. Het instrument om dit vast te stellen is de ‘Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse’.

Rijkswegen: geen NMCA-knelpunt meer; **Lightrail:** alleen knelpunt op Rijswijkseplein. Dat heeft geen effect op Rijkswegen: beperkte prioriteit; **Hoofdspoor:** momenteel geen NMCA-knelpunt. Conclusie: Haagse knelpunten zijn geen relevante Rijkswegenknelpunten. Tijdens de presentatie worden foto's getoond uit het verleden van o.a. de Grote Marktstraat. In 1928 had architect Berlage al een verkeersdoorbraak ontwikkeld om Den Haag beter bereikbaar te maken. Dit leidde toen ook tot veel protesten. De bedoeling is dat uiteindelijk auto's uit de binnenstad zullen verdwijnen en dat voetgangers makkelijk overal kunnen komen. David van Keulen legt uit dat in de jaren '60 de cityvorming van Den Haag niet goed gedaan is. Er werden grote stadswegen aangelegd. Dit waren niet de juiste oplossingen voor het verkeer. Ons wegennet is kwetsbaar en momenteel is veel vertraging op de A12 omdat de Koningstunnel gerenoveerd wordt. Stukje Ypenburg is de drukste snelweg van Nederland. In Den Haag hebben wij een hele hoge dichtheid van inwoners/km² namelijk 6,445 in verhouding tot Tokyo 6,158 en Amersfoort 2,479. Tevens wordt er nu veel gebouwd in de binnenstad en in het CID-kwartier. Denk hierbij aan de Grotiusplaats en de Waldorpstraat. Er moet meer gepuzzeld worden



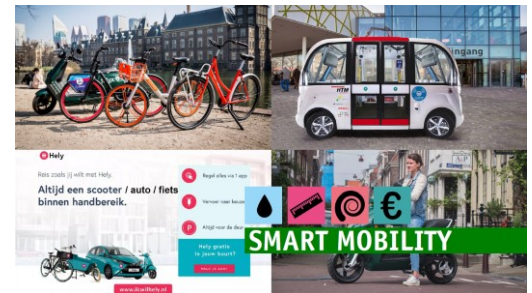
om op de vierkante centimeter de stad leefbaar te houden. De rek is als het ware uit het systeem. Het is gemaximaliseerd en geoptimaliseerd. Er moest daarom een mobiliteitstransitie ingezet worden. Mobiliteitstransitie is nodig omdat er tot het jaar 2040 meer auto's en inwoners bijgekomen zullen zijn. Het ruimtegebruik per m² wordt gepresenteerd dit is voor de auto aanzienlijk meer als voor de fietser en voetganger. De bedoeling is in de toekomst ruimte te geven

aan mobiliteit die het minste aan 'ruimte' kost. Ons wegennet is 15 uur in de week overvol. Maar door het gedrag van de mensen te veranderen kan dit gereduceerd worden. Bereikbaar Haaglanden is bezig met een campagne om ondernemers ervan te overtuigen dat hun werknemers beter met de fiets of OV naar hun werk kunnen komen. Dit scheelt aan files en is duurzamer. Mobiliteitstransitie houdt ook in **veiliger** met de ambitie van nul verkeersslachtoffers per jaar te realiseren, **efficiënter** in gebruik van ruimte en infrastructuur, **schoon** zodat het voldoet aan milieu-en klimaatambities, **'op maat'** waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken, **betalbaar** met een mobiliteitsoplossing voor ieder budget en **verbonden** met de regio en andere metropoolregio's in binnen-en buitenland. Goede afspraken maken met 'onze burens', metropoolregio, Brussel Düsseldorf en Schiphol. Voor deze 6 pijlers zijn nieuwe oplossingen nodig. Schiphol moet bijvoorbeeld goed bereikbaar zijn. De infrastructuur moet innovatiever worden en het gedrag van de mensen moet veranderen. In het verleden werd veel gedacht aan infrastructuur aanpassingen om mobiliteit te verbeteren. Maar dat is nu anders. Met gedragsverandering en innovatie kan heel veel gewonnen worden. Niet meer met de auto bijvoorbeeld een pakje sigaretten gaan halen. Ook naar één kaartje gaan waarmee je in verschillende soorten van OV kunt gaan reizen. In Den Haag worden de kortste afstanden met de auto afgelegd. Dat kan echt anders. Dat is een systeemverschuiving op drie niveaus. Sommige wegen maken wij wat smaller (Machiel Vrijenhoeklaan) en sommige wegen wat breder. Er zijn vier type gebieden waar een adaptieve en dynamische aanpak die kansen biedt voor mobiliteitstransitie. Namelijk 1. Central Innovation District (inclusief de Binckhorst), 2. Zuidwest, 3. Piekdrukke Scheveningen en 4. De bestaande stad. Er zullen metropolitane fietsroutes uitgerold worden, een schaa sprong van het OV en de lightrail zal van Zoetermeer helemaal doorgetrokken worden naar Scheveningen. De mobiliteit van Den Haag is begonnen in de binnenstad. In 2013 werd Den Haag uitgeroepen tot de beste binnenstad van Nederland. Dat gaf meer reuring maar schiep ook verplichtingen aan o.a. het verkeer. Parkeren is mogelijk onder de Grote Marktstraat dat is bijzonder in vergelijking tot een winkelstraat in andere steden. Wij hebben nu met fietsen hetzelfde probleem als met de auto, wij hebben 'wees' fietsen. Er staan overal gestalde fietsen die niet meer worden opgehaald. Het gebruik van de fiets gaat heel hard groeien.



Maar de bedoeling is dat ook de fiets gedeeld gaan worden. In de stad zijn al overal deelfietsen te vinden. Er bevinden zich ook meerdere biesiekettes in de binnenstad om de fietsen te stallen en onder het CS komt een hele grote fietsenstalling voor 10.000 fietsen. In het CID-gebied bevinden zich 3 campussen en daar zal een campusboulevard ontwikkeld worden. Het gebied zal uitgebreid en autoluw worden. In dit gebied liggen ook drie stations en het wordt zwaar verdicht met woningen. Hier zal een lightrail aangelegd gaan worden zodat het CID-gebied beter bereikbaar wordt vanuit andere wijken. Achter HS bevindt zich een mix aan culturen, leisure, winkels en woningen. Na het zomerreces zullen 4 knippen gemaakt worden in de Schilderswijk en een knip bij de Waldorpstraat. Deze knippen zijn nodig om ruimte te geven aan voetgangers en fietsers. De korte termijn aanpak 'no regret' kost € 137 mln. Onder deze adaptieve aanpak vallen ondermeer een app. van Hely.nl waardoor altijd een scooter, fiets of auto binnen handbereik is, elektrische shuttlebussen (Er rijdt nu al een elektrische shuttlebus, heen en weer in de lichtstraat op het terrein van het HagaZiekenhuis), een velostrada en een HOV-baan. Voor de lange termijn aanpak wordt gedacht aan het delen van parkeergarages, mobility hubs en bekostiging van de lightrail. Smart Mobility wordt de toekomst. Het voorstel van een No-regretpakket Binckhorst en alle hierboven genoemde informatie is terug te vinden in de hierbij gevoegde presentatie. De wethouder vulde aan dat de regio te maken krijgt met de overlast van renovaties van rijkswegen en van de renovatie van de van Brienoordbrug. I.v.m. al die renovaties aan de verschillende rijkswegen is de gemeente Den Haag nu al in contact met o.a. de gemeente Rotterdam om goede maatregelen te treffen. De binnenstad moet

bereikbaar blijven en door het dichtgaan van de Koningstunnel moet er naar andere alternatieven gekeken worden om de binnenstad bereikbaar te houden. Deelmobiliteit komt dan ook aan de orde om de stad op een alternatieve manier binnen te komen en dat loopt momenteel goed. Mobiliteitshubs kunnen mogelijk zijn in de binnenstad maar liever niet de deelmobiliteit overleveren aan snelle bedrijfjes want dan kunnen de kosten oplopen en dat is ook niet de bedoeling. Vanuit bewoners zelf kunnen die hubs ook ontstaan. Bij Station Holland Spoor wordt voorgesorteerd op het nieuwe parkeerbeleid. OV is er nog niet in de Binckhorst. Komt wel de lightrail en er rijdt nu al een elektrische bus. Wanneer in de toekomst minder parkeerruimte nodig is dan zullen parkeergarages verdwijnen of getransformeerd worden naar een andere functie. De korte ritjes tot 5 kilometer zijn de auto's en die nemen de meeste ruimte in. Aan dit gedrag moet wat veranderen. In de Schilderswijk zijn veel voorstanders voor de knip om het een voetgangerszone te maken en autoluw. Aan het fietsprobleem wordt gewerkt. Er worden meerdere fietsenstallingen gemaakt maar het is nooit genoeg. Heel goed dat mensen op de fiets gaan maar ook hier zou het gedrag van de mensen moeten veranderen naar een andere manier. Dus ook delen met kwalitatieve goede stadsfiets. Er zijn al Swapfietsen die kosten EUR 20 per maand wel veel geld per maand maar hier wordt toch gebruik van gemaakt (<https://swapfiets.nl>). De vraag over de nieuwe parkeernota kan nog niet beantwoord worden want deze is nog niet beschikbaar. Waarschijnlijk zullen in deze nota de afwijgingsredenen omschreven worden. Ook zal in deze nota voor gesorteerd worden op het niet nieuwe mobiliteitsplan. Parkeren in Den Haag is tot nu toe goedkoper dan in Amsterdam. Het parkeerbeleid m.b.t. bijvoorbeeld de vestiging van een restaurant waar parkeerplaatsen nodig zijn zou afgekocht kunnen worden in een parkeerfonds. De vertegenwoordiger van Bureau Binnenstad geeft aan dat het een uitdaging is om een nieuw 10 jaren binnenstad plan te schrijven. Het is belangrijk te weten waar wij staan in 2030 en voor welke doelgroep want naast goed bereikbaar zijn in de binnenstad speelt de verblijfskwaliteit ook een rol. Tevens is in 2018 een convenant Stedelijke Distributie ondertekend. Dit convenant is belangrijk voor het nieuwe binnenstad plan want de bedoeling is dat vrachtwagens uit de binnenstad wegblijven en dat betekent dat elders voorzieningen georganiseerd moeten



worden. Denk hierbij aan logistieke hubs die goederen opslaan en vervolgens de goederen op een efficiënte en duurzame manier de stad inbrengen. Voor het vervoer worden elektrische voertuigen gebruikt. De hubs zijn niet gebonden aan laad- en lostijden. Graag ziet de vertegenwoordiger van Bureau Binnenstad dat iedereen, eigenaren en gemeente welke keuzes gemaakt moet worden voor een goed bereikbare binnenstad en vraagt hen hierin mee te denken.

De wethouder wil gaan spreken in de verschillende wijken met mobiliteitsbedrijven over de mobiliteitstransitie. Zodat bekeken kan worden wat het beste werkt in de wijken. Dit kan voor elke wijk verschillend zijn. Op de vraag of berijders van een snorscooter een helm op moeten geven de wethouder als antwoord dat hij daar natuurlijk een voorstander van is. Er gebeuren namelijk heel veel ongelukken met dodelijke afloop door berijders van snorscooters en snorfietzers zonder helm. Hiermee eindigt de presentatie. De voorzitter dankt beide heren voor hun komst en bijdragen. De presentaties is bijgevoegd bij dit verslag.

4. Onderwerpen m.b.t. de Agenda Eigenarenvereniging Binnenstad Den Haag

Afscheid bestuurslid Onno van der Heijden

De voorzitter informeert de aanwezigen dat bestuurslid Onno van der Heijden 2 maal een periode van 4 jaar bestuurslid is geweest en dat wij vandaag helaas afscheid van hem moeten nemen. Hij richt het woord tot Onno van der Heijden en dankt hem voor o.a. zijn bijdragen aan het verbeteren van de Spuistraat, zijn expertise over BIZzen en het wonen boven winkels. De voorzitter overhandigt hem een fotocollage met herinneringen aan zijn bestuursperiode en zijn passie namelijk 'vliegen' en een boek over 'Aviation Investment'. De voorzitter geeft tevens aan dat dit betekent dat er een vacature in het bestuur is en dat leden zich kunnen melden bij het secretariaat mochten zij hier interesse in hebben.



Hierna neemt Onno van der Heijden zelf het woord om de overige bestuursleden en de leden te danken voor de prettige samenwerking maar ook om aan te geven dat beleggers vaak kijken naar hun eigen pand(en) maar dat het juist zo belangrijk is om samenwerking te zoeken. Die samenwerking is van belang m.b.t. het verbeteren van straten, de veiligheid, de duurzaamheidsopgave en de mobiliteitstransitie. Er spelen nu meerdere onderwerpen een rol voor pandeigenaren. BIZzen in winkelstraten zijn hiervan een voorbeeld maar er kan nog veel meer voorkomen en verbeterd worden. Verbetering van panden en straten maakt de stad mooier en trekt bezoekers. Hiermee eindigt hij zijn speech. Alle leden klappen voor hem.

Financiën - Begroting 2019 en Jaarrekening 2018



De penningmeester had voorafgaand aan deze ledenbijeenkomst beide stukken al rondgestuurd. De leden hadden geen commentaar kenbaar gemaakt per mail. Bij de presentatie van de begroting 2019 geeft de penningmeester aan dat de financiën goed zijn, dat er dit jaar kosten gemaakt worden t.b.v. een nieuwe website omdat de vorige website gehackt was. Zoals het er nu uitziet zal er dit jaar een klein bedrag overblijven.

Vervolgens toont de penningmeester de jaarrekening 2018. Hier is niets bijzonders over te melden. In 2018 was het bedrag van de baten hoger dan in 2017 omdat er nieuwe leden toegetreden waren. De kosten voor de secretariële ondersteuning zijn hoger dan in 2017 evenals de projectkosten die samenhangen met het boek dat gemaakt is in 2018 genaamd 'Den Haag op z'n best'. Na de vraag van de voorzitter of de leden decharge willen geven voor het financiële beleid dat gevoerd is stemmen de aanwezige leden positief in.

5. Rondvraag

Er waren geen rondvragen.

6. Sluiting

De voorzitter sluit deze ledenbijeenkomst dankt de aanwezigen en met name de wethouder Robert van Asten en David van Keulen voor hun komst en bijdragen. Hij geeft extra aan wanneer er zaken zijn die de leden opgepakt willen zien dat dit gemaild kan worden aan het secretariaat via juliette.rocchi@planet.nl. De volgende ledenbijeenkomst vindt plaats op **vrijdag 18 oktober 2019**. De locatie wordt t.z.t. samen met de agenda aan u rondgestuurd.