

Vaststelling voorontwerp autoluwe Prinsestraat e.o. en eenrichtingsverkeer Prinsessewal

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

overwegende dat:

- belangenorganisaties Centrum-Noord aan de gemeente gevraagd hebben om de Prinsestraat en zijstraten autoluw te maken;
- met het door de gemeenteraad vastgestelde Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (RIS310855) besloten is tot het autoluw maken en vergroenen Prinsestraat en omgeving;
- het toevoegen van die straten aan het voetgangersgebied binnenstad nog niet mogelijk is met eenvoudige maatregelen, maar dat door het instellen van een geslotenverklaring voor autoverkeer de Prinsestraat e.o. toch autoluw kunnen worden;
- de beste oplossing om een onduidelijke verkeerssituatie en ongewenste keerbewegingen op de Prinsessewal voor de Prinsestraat te voorkomen het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal richting het Piet Heinplein is;
- door het eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal geen linksafstrook op de Hogewal meer nodig is naar de Prinsessewal;

besluit:

- I. vast te stellen het bijgevoegde voorontwerp Autoluwe Prinsestraat e.o. en eenrichtingsverkeer Prinsessewal;
- II. vast te stellen de bijgevoegde Nota van Beantwoording;
- III. in te stemmen met de verdere uitwerking tot definitief ontwerp en de realisatie van het project;
- IV. de totale projectkosten geraamd op € 1.345.000,- (excl. btw, incl VAT, prijspeil 2025, incl. onvoorzien) als volgt te dekken:
 - a. €1.326.000,- programma 12, Reserve Centrum Noord;
 - b. € 19.000,- vanuit Reserve duurzame mobiliteit, onderdeel UVP Ruim baan voor de Fiets 2020 – 2025 (RIS307106/RIS306923);
- V. de extra beheerlasten van € 4.100 per jaar structureel te dekken uit de met de begroting 2019 beschikbaar gestelde middelen (vanaf 2023) voor hogere kosten beheer en onderhoud die zijn ontstaan als gevolg van investeringen in de openbare ruimte binnen programma 9 Buitenruimte.

Den Haag, 4 februari 2025

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx Jan van Zanen

Toelichting voorontwerp autoluwe Prinsestraat en eenrichtingsverkeer Prinsessewal

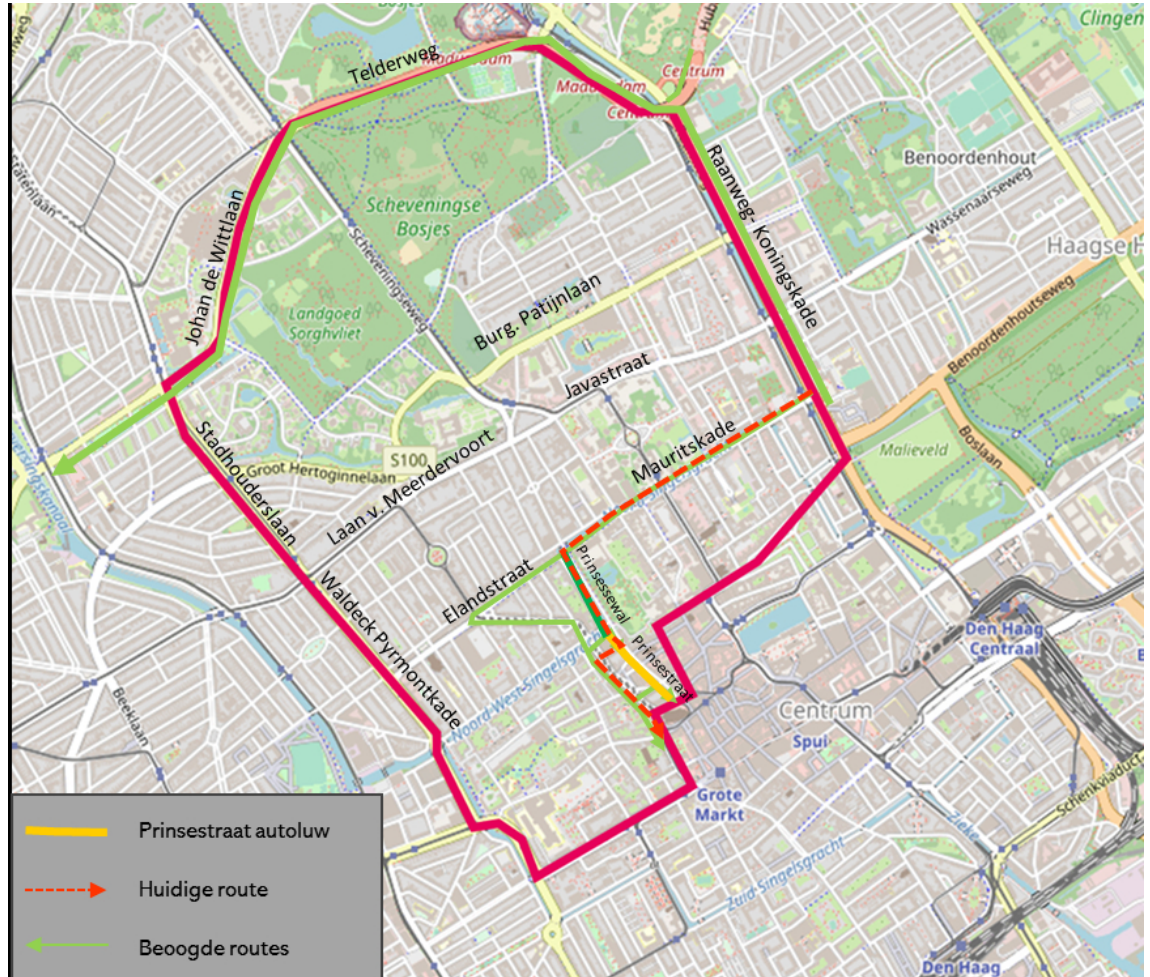
Samenvatting

De maatregelen om de Prinsestraat autoluw te maken, zijn een uitwerking van het plan van 23 bewoners- en ondernemers- en andere belangenorganisaties uit Centrum-Noord. Zij hebben gevraagd om een autoluwe Prinsestraat en dat past goed binnen de gemeentelijke plannen.

Het voorontwerp bestaat uit eenvoudige maatregelen als tijdelijke oplossing die we goed kunnen monitoren, conform de wens uit het participatieproces. 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 voor de Prinsestraat en Prinsessewal. Bij de herinrichting van de Prinsestraat kan er meer ruimte worden gegeven aan fietsers in de tegenrichting.

Om een beeld te geven van de mogelijke kwaliteitswinst zijn artist impressions voor Prinsestraat en Prinsessewal gemaakt (deze waren bijgevoegd bij het collegebesluit vrijgave voorontwerp). Deze maken geen onderdeel uit van het huidige voorontwerp. Voor de eventuele herinrichting van een of beide straten moet andere dekking worden gevonden.

Na monitoring kan ook blijken dat aanpassing van maatregelen nodig is, of zelfs herstel van de oude situatie (wat kan omdat op de Prinsestraat en Prinsessewal de banden blijven liggen). Terugdraaien zou wel minimaal dezelfde kosten betekenen. De aanpassing van de Hogewal betreft wel de eindsituatie.



Figuur 1: Plangebied Centrum-Noord, ligging Prinsestraat en Prinsessewal, huidige route autoverkeer en beoogde routes via Teldersweg-Johan de Wittlaan of Elandstraat-Vondelstraat

1. Inleiding: Prinsestraat-Prinsessewal als onderdeel van project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord

In het gebied ten noorden van de binnenstad rijdt veel doorgaand autoverkeer. Dat zorgt voor drukte, onveilig verkeer en vervuilde lucht. Daarom hebben bewoners-, ondernemers- en andere belangenorganisaties een plan gemaakt om doorgaand autoverkeer om Centrum-Noord heen te leiden en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen te maken. Dit is het plan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (RIS306204), dat door uw raad is vastgesteld en dat in fasen wordt uitgevoerd.

Een van de deelprojecten uit fase 1 is het autoluw maken van de Prinsestraat en omgeving en het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal naar het Piet Heinplein. Dit omdat er al jaren overlast is van sluipverkeer door de Prinsestraat en de Pieterstraat. Concreet is sinds de invoering van het Verkeerscirculatieplan (RIS133810) rond 2009 de route vanaf Mauritskade-Prinsessewal via Prinsestraat en Pieterstraat (of Kerkplein) naar de Jan Hendrikstraat drukker geworden.

Vooraf door de ondernemers van de Prinsestraat (verenigd in de BIZ Hofkwartier) is na een zelf georganiseerde enquête in 2021 gevraagd om de Prinsestraat autoluw te maken. Samen met andere belangenorganisaties bij het project Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord is dit aan de gemeente voorgesteld. Met het Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (RIS310855) heeft de gemeenteraad in februari 2022 besloten om hiervoor een deelproject te starten. 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. In de toelichting bij het besluit in het kader van het Implementa-

tieplan om een deelproject voor de Prinsestraat en omgeving te starten, is afgesproken om de rijrichting op de Prinsessewal te gaan onderzoeken.

Ook het Binnenstadsplan 2033 (RIS 317034) zet in op uitbreiding van de binnenstad met het sfeergebied Hofkwartier over de noordelijke stadsgracht. Het voorontwerp Prinsestraat-Prinsessewal met een verbeterde koppeling tussen de binnenstad en het Zeeheldenkwartier draagt bij aan het bereiken van die ambitie.

De Prinsestraat en de Prinsessewal zijn met het door de raad vastgestelde 'Ruim baan voor de fiets, Fietsstrategie Den Haag 2040' (RIS302960) aangewezen als een 'fietsroute centrum'. Met het voorontwerp worden beide straten verbeterd als fietsroute.

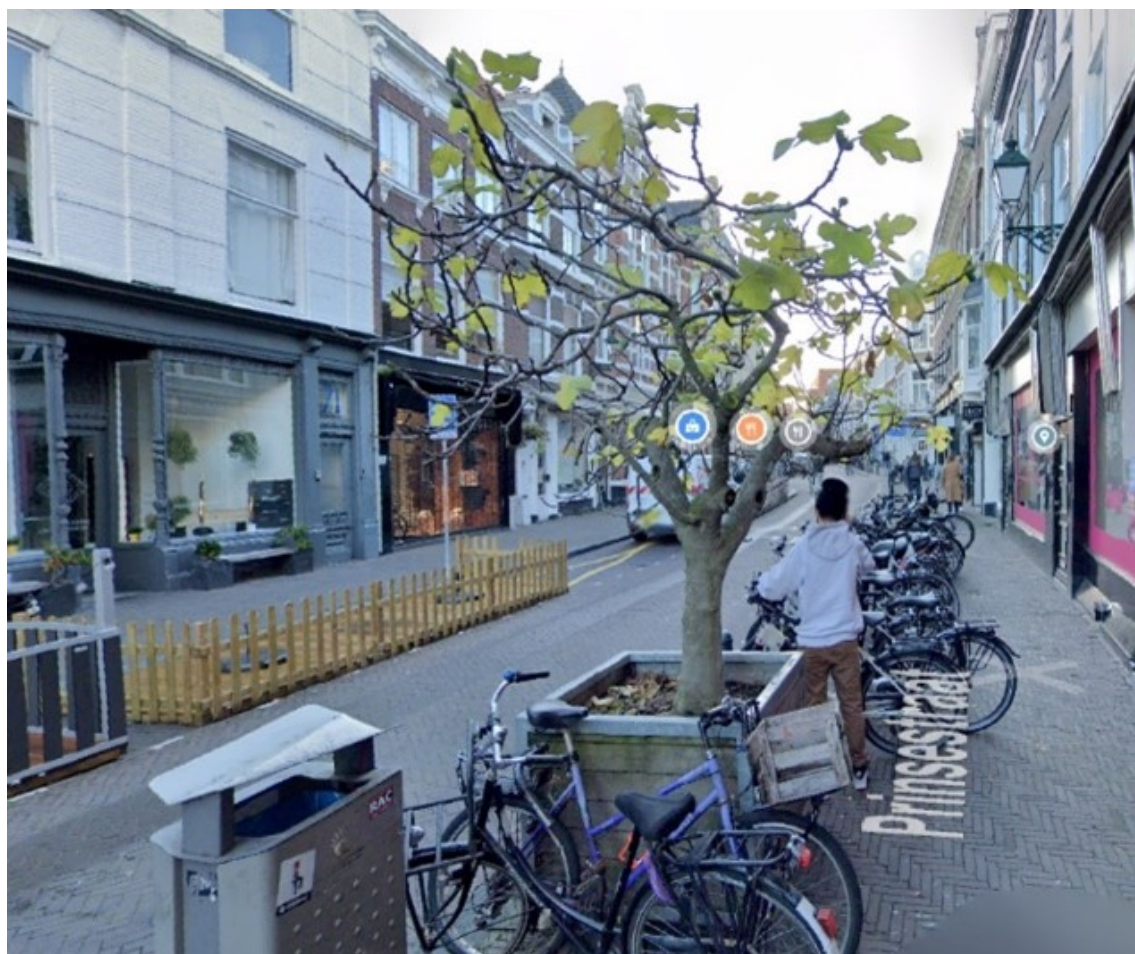
2. Huidige situatie

De Prinsestraat en Prinsessewal liggen in het stadsdeel Centrum, specifiek in het historische Hofkwartier en ze bevinden zich tussen de Grote Kerk en het Piet Heiplein. De Prinsestraat is een oude straat binnen de grachten en vormt het verlengde van de Prinsessewal, die langs de Paleistuin gaat, en uitkomt op het Kerkplein. De Prinsestraat is niet uitsluitend een winkelstraat, maar er zijn allerlei functies (winkels, bedrijven, horeca, culturele instellingen en woningen).

De Prinsestraat en zijstraten zoals de Nobelstraat zijn momenteel 30 km/uur-straten. In de Prinsestraat geldt eenrichtingsverkeer (van Paleistuin naar Kerkplein). Op het Kerkplein geldt ook 30 km/uur (terwijl de Riviervismarkt onderdeel van het voetgangersgebied is).



Figuur 2: Prinsestraat richting Prinsessewal/Paleistuin



Figuur 3: Huidige boombakken en terrasvlonders

De Pieterstraat is een smalle zijstraat van de Prinsestraat. Bewoners en ondernemers in beide straten hebben al jaren overlast van doorgaand autoverkeer vanaf de Mauritskade-Hogewal-Prinsessewal naar de Torenstraat (en vaak verder naar Jan Hendrikstraat en Prinsegracht).



Figuur 4: Pieterstraat richting Torenstraat



Figuur 5: Nobelstraat en Korte Nobelstraat

De Prinsessewal en Hogewal zijn 50 km/uur-gebiedsontsluitingswegen. Het zijn belangrijke routes voor de nood- en hulpdiensten. De Prinsestraat blijft een belangrijke route voor de nood- en hulpdiensten.

3. Participatietraject

Het opstellen van de plannen voor het autopoluw maken van de Prinsestraat is in een co-creatieproces met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen tot stand gekomen. Het vormt immers onderdeel van een veel groter traject, de kwaliteitsverbetering van Centrum-Noord, waar deze vorm van participatie al sinds 2018 zo plaats vindt. In de commissiebrief Procesvoorstel en kaders voor kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (o.a. aanpak doorgaand autoverkeer) (RIS 303899) zijn hiervoor de spelregels afgesproken.

Bij de voorbereiding van het plan voor de Prinsestraat is intensief overleg gevoerd met vijf belangenorganisaties uit de directe omgeving: Bedrijveninvesteringszone Hofkwartier, bewonersorganisatie Hofkwartier, wijkorganisatie Kortenbos, bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier en Binnenstad in Bedrijf. Beide bewonersorganisaties hebben een zienswijze ingediend. Daarnaast is uitgebreid afgestemd met nood- en hulpdiensten, de Dienst koninklijk Huis en de Dienst Koninklijke en Diplomatieke Beveiliging.

Informatiebijeenkomst over schetsontwerp

Over het schetsontwerp heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het Nutshuis. Ongeveer 75 bewoners en ondernemers hebben die informatiebijeenkomst bezocht. De reacties op het schetsontwerp waren overwegend positief.

Formele inspraak

Op 18 juni 2024 heeft het college van B&W het besluit genomen om het voorontwerp autoluwe Prinsestraat e.o. en eenrichtingsverkeer Prinsessewal vrij te geven voor de formele inspraakprocedure. De inspraakperiode over het voorontwerp liep van 19 juni tot en met 13 september 2024. Het voorontwerp was gedurende deze periode in te zien:

- in het Haags Informatiecentrum;
- op www.denhaag.nl/bestuurlijkstukken;
- op www.denhaag.nl/prinsestraatprinsessewal (ondertussen <https://bereikbarestad.denhaag.nl/werkzaamheden/prinsestraat-prinsessewal>);
- in het Raadsinformatiesysteem.

Informatiebijeenkomst over voorontwerp

Op maandag 8 juli 2024 was er een informatiebijeenkomst over het voorontwerp, weer in het Nutshuis. Net als voor de bijeenkomst over het schetsontwerp zijn daarvoor bijna 10.000 uitnodigen verstuurd. Deze VO-bijeenkomst is door ongeveer 85 bewoners en ondernemers bezocht.

In totaal hebben 82 belanghebbenden (diverse namens een belangenorganisatie) een zienswijze ingediend. In de Nota van Beantwoording (bijlage 2) is inhoudelijk ingegaan op de binnengekomen zienswijzen. De zienswijzen hebben vooral betrekking op de verbeterde verkeersveiligheid voor fietsers, vergroening, parkeerdruk, toename autoverkeer op de route Elandstraat-Vondelstraat (en daarmee een toename van geluid) en het ontheffingenbeleid om de Prinsestraat te mogen inrijden (autobereikbaarheid voor diverse groepen).

Het concept voorontwerp dat ter inzage heeft gelegen, is naar aanleiding van de zienswijzen vrijwel ongewijzigd. Het definitieve voorontwerp is op vier punten gewijzigd naar aanleiding van de inspraakreacties:

1. De uitwerking van het ontwerp heeft drie extra boombakken opgeleverd en naar aanleiding van de zienswijze is één extra boombak toegevoegd in de Prinsestraat. Hierdoor komen er nu 32 in plaats van 28 bakken. Eerder werd vermeld dat er 6 boombakken in de Pietersstraat zouden komen, maar dit zijn er nu 3, wat beter in verhouding is met de grootte van de straat.
2. De bank op de Prinsessewal wordt verwijderd.
3. Er komen twee extra oplaadplaatsen voor elektrische voertuigen op de Prinsessewal dicht bij het Piet Heinplein.
4. De middenberm van de Prinsessewal ter hoogte van de ingang van de Paleistuin is aangepast waardoor het fysiek onmogelijk wordt voor autoverkeer vanaf de Paleisbrug Veenkade/Toussaintkade) om rechtsaf naar de Prinsestraat te rijden.

Hiernaast is de conclusie van het parkeeronderzoek over de parkeerdruk gebaseerd op gebied met een straal van 700 meter en alleen voor het vergunningengebied waarbinnen de Prinsestraat en Prinsessewal

vallen (was een straal van 800 meter). De conclusie zelf, dat geen parkeermaatregelen nodig zijn, is niet gewijzigd.

Bij het voorontwerp dat ter inzage heeft gelegen, was ervan uitgegaan dat het op te stellen ontheffingenbeleid Prinsestraat e.o. zou gaan aansluiten bij het bestaande ontheffingenbeleid voetgangersgebied binnenstad. Tijdens het opstellen van het ontheffingenbeleid Prinsestraat e.o. is echter het bestaande ontheffingenbeleid voetgangersgebied binnenstad voor diverse gevallen niet concreet gebleken. Daarom wordt het bestaande ontheffingenbeleid voor alle huidige voetgangersgebieden uitgebreid met Prinsestraat e.o. tot de 'Beleidsregel uitvoeringsbeleid ontheffingverlening voetgangersgebied en gebied met geslotenverklaring Den Haag 2025'. Daarbij is aan de hand van de zienswijzen voor al die concrete gevallen bepaald of zij in aanmerking komen voor een ontheffing of niet. Die beleidsregel wordt begin 2026 aangeboden ter vaststelling.



Figuur 6: Huidige situatie Prinsessewal vanaf kruispunt Prinsestraat/Noordwal



Figuur 7: huidige situatie inrit Prinsestraat vanaf Prinsessewal



Figuur 8: Huidige situatie Hogewal richting Piet Heinplein



Figuur 9: Huidige situatie Prinsessewal vanaf Piet Heinplein

4. Toelichting Voorontwerp

4.1 Prinsestraat en omgeving



Concreet worden de Prinsestraat, deel Pieterstraat en Nobelstraat met verkeers-borden gesloten voor doorgaand autoverkeer (met venstertijden gelijk aan het aangelegen voetgangersgebied)[1]. Bestemmingsverkeer mag nog wel de straat in.

De huidige pollerinstallaties in de Molenstraat, Juffrouw Idastraat en Nobelstraat blijven gehandhaafd. Op de parkeervakken komen fietsvakken en boombakken, meestal in rijtjes van drie zodat het groen stevig geclusterd is. Grote bomen zijn vanwege kabels en leidingen niet inpasbaar. Mogelijk kunnen er wel enkele bomen komen als de Prinsestraat wordt heringericht. Mede naar aanleiding van de motie K.2 "Echte bomen in de Prinsestraat" (RIS311577) is in het huidige ontwerp wel gekozen voor het plaatsen van robuust groen, in de vorm van groepen van steeds drie boombakken met meerstammige bomen of heesters met onderbeplanting.

De mindervalideparkeerplaatsen worden in de directe omgeving gecompenseerd (één parkeerplaats op de Geest en één parkeerplaats op de Prinsessewal). Het straatprofiel wordt niet aangepast vooruitlopend op de uitkomst van de monitoring.

[1] De straten mogen niet worden toegevoegd aan het voetgangersgebied binnenstad zo lang de trottoirs blijven.

Het ontwerp (bijlage 2 en 3) zet nadrukkelijk niet in op meer terrassen (terrassen met een vergunning blijven behouden). Er zijn nu al bewoners die overlast ervaren door terrasbezoekers en misdragingen door uitgaanspubliek. Voor meer terrassen lijkt meer handhaving gewenst zijn. In de winter worden de terrasvlonders opgeruimd en dan is meer ruimte voor fietsparkeren.

Bestemmingsverkeer met ontheffing (bijvoorbeeld bewoners) mag nog wel de straat in en daarvoor blijft de 30 km/uur-zone gelden. Het bevoorradingsverkeer kan binnen venstertijden blijven laden en lossen. Ontheffinghouders en bevoorradingsauto's kunnen via de Elandstraat, de Vondelstraat en de (korte) Noordwal naar de Prinsestraat rijden. De bocht van de Elandstraat naar de Vondelstraat is hier door het project tram 16/17 al geschikt voor gemaakt. De huidige ruimtes voor laden en lossen blijven beschikbaar, zodat laden en lossen niet op de rijbaan hoeft. Ter hoogte van de Driehoekjes komt op verzoek van de ondernemers een extra laad- en losvoorziening. Vanwege deze laad- en loshavens en omdat de Prinsestraat rustiger wordt, is de verwachting dat de vuilophaaldienst minder opgehouden wordt en bezorgbusjes voor minder oponthoud zorgen dan momenteel.

De Pieterstraat tussen de Prinsestraat en de ingang van een parkeergarage krijgt hetzelfde verkeersregime als de Prinsestraat. Tot aan deze garage krijgt de Pieterstraat vanaf de Torenstraat tweerichtingsverkeer, zodat autoverkeer naar deze garage niet door het gebied met geslotenverklaring hoeft.

Het doorgaande autoverkeer dat nu voor overlast bij bewoners en ondernemers zorgt in de Prinsestraat en Pieterstraat kan straks niet meer via de Prinsestraat en de Pieterstraat of het Kerkplein naar de Torenstraat en Jan Hendrikstraat. Daarmee wordt de verkeersdrukte in de Prinsestraat en Pieterstraat verleden tijd. Het doorgaande verkeer kan wel via de Elandstraat richting de Waldeck Pyramontkade of en dat is vaak sneller, via de Teldersweg en Johan de Wittlaan naar Segbroek en verder.

Vooruitlopend op uitvoering van maatregelen in de Prinsestraat-Prinsessewal is vanuit een ander kader de Nobelstraat aangepast om de bevoorrading van een supermarkt verkeersveiliger te laten plaatsvinden. Het gedeelte van de Prinsestraat tussen de Nobelstraat en het Kerkplein wordt wel gesloten verklaard, maar met uitzondering van bevoorradingsverkeer zonder venstertijden.

4.2 Prinsessewal en Hogewal

Om een onduidelijke verkeerssituatie en ongewenste keerbewegingen op de Prinsessewal voor de Prinsestraat te voorkomen, krijgt de Prinsessewal eenrichtingsverkeer naar het Piet Heinplein (blijft 50 km/uur). Andere varianten, zoals het omdraaien van de rijrichting op de (korte) Noordwal bij de VAB Veenkade, zijn afgefallen.

Het aantal wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie is beperkt gehouden, voor het geval de huidige situatie hersteld moet worden na monitoring. De rijstrook (met de huidige te smalle fietsstrook) richting de Prinsestraat wordt aangepast tot een 4,0 meter breed, rood fietspad. Nood- en hulpdiensten mogen ook over dit fietspad, maar dat zal slechts sporadisch voorkomen. Tussen de rijbaan en het fietspad komt een moeilijk overrijdbare middennaald. Parkeren aan de grachtzijde van de Prinsessewal vinden we onveilig omdat autoverkeer de middennaald en het brede fietspad met fietsers in tegenrichting zou moeten kruisen om bij de parkeerplaatsen te komen. Dat we parkeren, in welke vorm dan ook, aan deze kant van de Prinsessewal onveilig vinden, is ook de reden om ook niet de steekparkeren te maken waarom is gevraagd met de motie 'Steekparkeerplekken aan de Prinsessewal' (RIS311578). De parkeerdruk is weliswaar hoog, maar wordt hierdoor niet te hoog. Op de parkeervakken aan deze zijde komt een groene berm. Alle bomen blijven staan en krijgen meer groei ruimte. De bestaande parkeervakken aan de zijde van de Paleistuin blijven behouden.

Net als voor de herinrichting van het Piet Heinplein (waarbij de gracht weer zichtbaar is geworden) moet autoverkeer vanaf de Prinsessewal verplicht rechtsaf de Hogewal op en mag het niet meer linksaf

naar de Elandstraat. Daardoor krijgen fietsers richting Hogewal voor het verkeerslicht voldoende opstelruimte om de Prinsessewal over te steken.

Vanwege het eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal wordt de linksafstrook op Hogewal aangepast tot rijstrook richting Scheveningseveer en Mauritskade (met andere woorden: de rijrichting wordt omgedraaid). Autoverkeer op de Hogewal richting Piet Heinplein kan daar alleen nog rechtdoor de Elandstraat in. Het fietspad langs de gracht tussen de hoofdingang van de Koninklijke Stallen en het Piet Heinplein wordt verbreed en de rijstroken worden op de juiste breedte gebracht. Aan de zijde van de Koninklijke Stallen wordt een groene berm toegevoegd waardoor de bestaande bomen meer groeiruimte krijgen. Het kruispuntontwerp is zodanig dat wordt voorkomen dat er autoverkeer (onbewust) de Prinsessewal oprijdt, maar dat het voor nood- en hulpdiensten wel mogelijk is.

4.3 Toussaintkade

De Toussaintkade maakt geen onderdeel uit van het deelproject Prinsestraat-Prinsessewal. Het eenrichtingsverkeer voor autoverkeer wordt niet gewijzigd: de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven verandert niet. Er kan via de Paleisbrug en de Prinsessewal terug naar het Piet Heinplein worden gereden. De middennaald in de Prinsessewal ter hoogte van de ingang van de Paleistuin is vormgegeven om autoverkeer vanaf de Paleisbrug richting Prinsestraat tegen te gaan. Op de Prinsessewal zijn laad- en losvoorzieningen zodat expeditieverkeer met bestemming Prinsestraat buiten de venstertijden (in de venstertijden kan expeditieverkeer de Prinsestraat in) kan laden en lossen.

4.4 Parkeren en groen

Het voorontwerp betekent een afname met 52 parkeerplaatsen: 20 gewone parkeerplaatsen^[1] en 2 mindervalideparkeerplaatsen in de Prinsestraat en Pieterstraat en 32 op de Prinsessewal. De afgedekte parkeerplaatsen door elf terrasvlonders, laden en lossenplekken en de parkeerplaatsen voor minder validen en politie zijn daarbij niet meegerekend. Deze functies blijven bestaan in de toekomstige situatie, in de Prinsestraat zelf of in de directe omgeving.

[1] In het collegebesluit vrijgave voor inspraak voorontwerp autoluwe Prinsestraat e.o. en eenrichtingsverkeer Prinsessewal (RIS319156) wordt gesproken over een afname met 45 parkeerplaatsen (14 in de Prinsestraat en 31 op de Prinsessewal). Daarbij was de afname in de Pieterstraat niet meegeteld. Ook was het aantal parkeerplaatsen bepaald door de lengte van de parkeerstrook te delen door 5,5 meter waarbij cijfers achter de komma niet waren meegeteld. Nu is afgerond volgens de gebruikelijke wiskundige regels.

Element	Eenheid	Te vervallen	Nieuw	Verschil
Boombakken Prinsestraat+Pieterstraat	aantal	-8	+34	+26
Parkeerplaatsen	Prinsessewal	aantal	-32	-32
	Prinsestraat+ Pieterstraat	aantal	-20	-20
Verharding	Prinsessewal (klinkers)	m ²	-400	-400
	Hogewal (asfalt)	m ²	-225	-225
	Prinsestraat	m ²	-	0
Groen	Prinsessewal	m ²	+400	+400
	Hogewal	m ²	+225	+225
	Prinsestraat	m ²	-	0

Tabel 1: Wijzigingen hoeveelheden

Op basis van een parkeeronderzoek is geconcludeerd dat de te laten vervallen parkeerplaatsen niet gecompenseerd hoeven te worden. Binnen 700 meter loopafstand is er op het drukste meetmoment ruimte voor het parkeren van 329 extra auto's zonder dat de parkeerdruk hoger wordt dan 90%.

In het voorontwerp blijven alle bomen op de Prinsessewal en Hogewal gehandhaafd en krijgen ze meer groeimogelijkheden. In de Prinsestraat komen 31 boombakken en 3 in de zijstraten. De huidige 8 boombakken gaan elders in de stad worden hergebruikt.

5. Adviescommissies VOV en ACOR

Het voorontwerp Prinsestraat-Prinsessewal is voorgelegd aan het vooroverleg over verkeerszaken (VOV) voor behandeling op 11 april 2024. Het VOV heeft positief geadviseerd met uitsluitend opmerkingen over wegmarkering. Daarop is het voorontwerp aangepast.

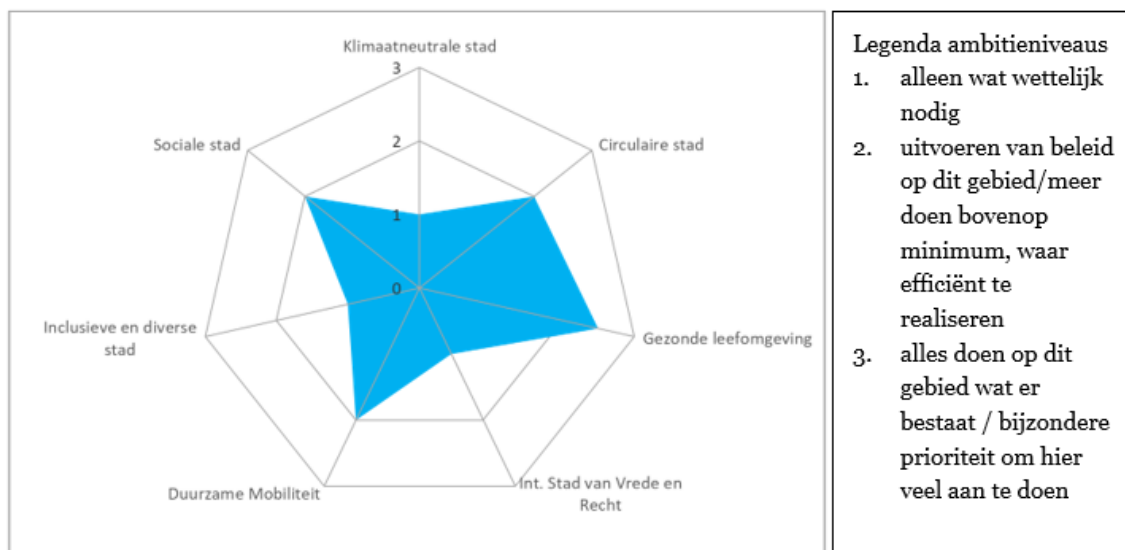
Het voorontwerp is op de B-lijst van de adviescommissie openbare ruimte (ACOR) van 17 april 2024 geplaatst, omdat ACOR van mening was dat, gezien het geringe aantal opmerkingen en adviespunten, een plenaire behandeling niet nodig was. De ACOR adviseert het College van B&W akkoord te gaan, maar bij de entree Prinsestraat extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld om de entreedrempel langer

te maken zodat duidelijk is dat er een andere ruimte wordt betreden. Dit kan worden meegenomen als er een definitieve herinrichting plaatsvindt.

Er is voor gekozen om in deze fase geen fysieke aanpassingen te treffen in de Prinsestraat, maar te streven naar een volledige herinrichting waar de entree onderdeel van wordt.

6. Duurzaamheid

Mede vanuit duurzaamheid voorziet het ontwerp in minimale aanpassingen met maximaal effect op het tegengaan van doorgaand autoverkeer. Zoveel mogelijk laten liggen, is het meest duurzaam. Het toevoegen van groen op de Prinsessewal en Hogewal (en minder verharding) verbetert de waterinfiltratie, vermindert het hitte-effect en zorgt voor een gezondere leefomgeving. Door het autoluw maken van de Prinsestraat, het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prinsessewal en door de verbetering van de fietsinfrastructuur wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd. Het deelproject draagt ook bij aan een sociale stad door de betere koppeling van binnenstad en winkelstraten in het Zeeheldenkwartier.



Figuur 10: Ambitieweb duurzaamheid

7. Monitoring, mogelijk gevolgd door herinrichting

Conform de wensen uit het participatieproces, is gekozen voor eenvoudige maatregelen die terug te draaien zijn en uitgebreid worden gemonitord. De monitoringscriteria voor het deelproject Prinsestraat-Prinsessewal zijn samen met de betrokken belangorganisaties bepaald, maar hebben onder andere betrekking op het negeren van de verkeersborden (geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen), ongewenste verkeerssituaties in de omgeving en vrachtverkeer op de Toussaintkade. Het betreft indicatoren die aanvullend zijn op de indicatoren van de jaarlijkse, brede monitoring Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (onder andere de effecten op de omzet, aantal bezoekers en intensiteiten voetgangers, fietsers en auto's). 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 voor de Prinsestraat en Prinsessewal. Bij de herinrichting van de Prinsestraat kan er meer ruimte worden gegeven aan fietsers in de tegenrichting. De Prinsestraat en zijstraten kunnen dan alsnog hetzelfde verkeersregime krijgen als de rest van de binnenstad, te weten voetgangersgebied. Ook wordt dan bekeken of camerahandhaving nodig is; meest voor de hand liggend als onderdeel van een project voor gehele autoluwe binnenstad. Om een beeld te geven van de mogelijke kwaliteitswinst zijn artist impressions voor Prinsestraat respectievelijk Prinsessewal gemaakt (deze waren bijgevoegd bij het collegebesluit vrijgave voorontwerp). Deze maken geen onderdeel uit van het huidige voorontwerp.

Voor de eventuele herinrichting van een of beide straten moet andere dekking worden gevonden. Na monitoring kan ook blijken dat aanpassing van maatregelen nodig is, of zelfs herstel van de oude situatie (wat kan omdat op de Prinsestraat en Prinsessewal de banden blijven liggen). Terugdraaien zou wel minimaal dezelfde kosten betekenen. De aanpassing van de Hogewal betreft wel de eindsituatie; indien nodig kan er een gecombineerde rechtdoor/linksstrook komen.

8. Beheer

De extra beheerkosten worden vooral veroorzaakt door de extra boombakken met groen. Daar staan tegenover afnames in beheerkosten voor verhardingen, voor calamiteitenonderhoud en straatmeubilair.

Onder beheer wordt in het kader van deze beheerparagraaf verstaan het normale dagelijkse onderhoud, schoonhouden en herstel van schade. Ook eventuele kosten voor energie en waterverbruik en/of andere exploitatiekosten zijn inbegrepen. Het betreft uitsluitend de kosten van het fysieke beheer.

9. Financiën

De geraamde investeringskosten in jaar van uitvoering (prijsspeil 2025) ten behoeve van de uitvoering van de autoluwe Prinsestraat e.o. en eenrichtingsverkeer Prinsessewal bedragen € 1.345.000,- (excl. btw, inclusief VAT voorbereiding-administratie-toezicht en inclusief onvoorzien).

Als dekking is beschikbaar:

- € 1.326.000 programma 12 Mobiliteit, Reserve Centrum-Noord.
- € 19.000 programma 12 Mobiliteit, Reserve duurzame mobiliteit, onderdeel UVP Ruim baan voor de Fiets 2020 – 2025 (RIS307106/RIS306923) voor het verbreden van het bestaande fietspad op de Hogewal.

Het vervallen van de parkeerplaatsen betekent een jaarlijkse derving aan parkeerinkomsten van € 120.000. Met deze derving aan parkeerinkomsten is rekening gehouden in de begroting activiteit parkeren programma 15.

De extra beheerkosten bedragen € 4.100 per jaar. Het extra beheer wordt structureel gedekt uit de met de begroting 2019 beschikbaar gestelde middelen (vanaf 2023) voor hogere kosten beheer en onderhoud die zijn ontstaan als gevolg van investeringen in de openbare ruimte binnen programma 9 Buitenruimte.

10. Risico's

Door het volgen van het Kader Risicomanagement fysieke domein is ingespeeld op toekomstige ongewenste gebeurtenissen (risico's). Er zijn maatregelen gedefinieerd om de gevolgen bij optreden van risico's te verkleinen.

Als de drie belangrijkste risico's van het deelproject Prinsestraat-Prinsessewal zijn benoemd:

1. Ontheffingenbeleid niet op tijd gereed: bewoners die een (plek in een) parkeergarage voor hun auto hebben, moeten ontheffing kunnen krijgen om een C12-bord (gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen) te mogen passeren. De beleidsregel, de werkinstructies, webpagina's en dergelijke om ontheffingen te kunnen verlenen, moeten op tijd beschikbaar zijn.
2. Geen dekking voor herinrichting (mogelijk vervolgtraject), waardoor het nu voorgestelde ontwerp met eenvoudige maatregelen ook na 2026 blijft liggen. Er zijn artist impressions gemaakt.
3. Tijdens de volgende projectfase wordt een vergunning aangevraagd in het kader van de Wet Natuurbescherming vanwege de extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Autoverkeer verschuift zoals beoogd naar de Teldersweg-Johan de Wittlaan, dus dicht bij Meyendel en Westduinpark.

11. Vervolgplanning

Na vaststelling wordt het definitief voorontwerp (VO) uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO). Onderdeel van de DO-fase is het publiceren van het verkeersbesluit waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Het DO wordt uitgewerkt tot een bestek voor aanbesteding en uitvoering. De uitvoering is gepland vanaf 1 september 2025 en duurt naar verwachting 12 weken. Dit is na de NAVO-top, terwijl er bij de vrijgave van het VO nog van uitgegaan werd dat de maatregelen daar nog voor uitgevoerd konden worden. Deze nieuwe uitvoeringsperiode wordt nog voor instemming voorgelegd aan het stedelijk bereikbaarheidsoverleg (afstemmingsoverleg werkzaamheden).