

Verkeersbesluit – Maliestraat

Algemene informatie

Verkeersbesluit voor het terugdraaien van eerder genomen verkeersmaatregelen (doodlopende weg) ter hoogte van de Maliestraat in Den Haag

Ons kenmerk: VTH2026-44214

Categorie: Verkeersbesluit

Stadsdeel:

Centrum

Locatie(s):

Maliestraat

Smidswater

Vos in Tuinstraat

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

gelezen het op 5 januari 2025 ingekomen verzoek van [geanonimiseerd], namens DSO/Mobiliteit van de Gemeente Den Haag, tot het nemen van een verkeersbesluit voor het terugdraaien van het eerder genomen verkeersbesluit tot het realiseren van een doodlopende weg en het plaatsen van de hierbij horende bebording ter hoogte van de Maliestraat, het Smidswater en de Vos in Tuinstraat in Den Haag;

gelezen de op 22 januari 2026 ontvangen brief van de Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, Team Verkeer, met daarin een positief advies op de te nemen verkeersmaatregelen;

overwegende,

dat er een pilot is uitgevoerd waarbij de Maliestraat autoluw is gemaakt ten behoeve van het kunnen vergunnen van terrassen in de straat. Er is gebleken dat er geen aanvragen zijn gedaan voor terrasvergunningen in de straat tijdens de pilot, waardoor de motivatie van de maatregel is weggefallen. Tevens bracht de verkeersmaatregel negatieve gevolgen voor het verkeer, waarbij autoverkeer de straat in reed en halverwege pas door hadden dat de straat afgesloten was. Ook is vastgesteld dat de afsluiting de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten kan belemmeren. De situatie van voor de maatregel dient hersteld te worden. Dit betekent dat de verkeersmaatregelen die bekrachtigd zijn met het verkeersbesluit, bekend onder dossiernummer 00055VKZ25, komen te vervallen;

dat gezien het gestelde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer juncto artikel 2 Wegenverkeerswet kan worden opgemerkt dat met het nemen van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het volgende wordt nagestreefd:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid/doorstroming van het verkeer;

dat het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen op de voorgeschreven wijze is gepubliceerd en gedurende een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken;

dat er wel reacties zijn ingekomen;

dat de ingekomen zienswijzen uitgebreid zijn behandeld in de Nota van beantwoording. De Nota van beantwoording is integraal onderdeel van dit Verkeersbesluit en te vinden als Bijlage 1;

dat ten aanzien van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het overleg als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer heeft plaatsgevonden;

dat het betreffende weggedeelte in beheer is bij de gemeente Den Haag en is gelegen binnen de bebouwde kom van die gemeente;

gelet op de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van Den Haag en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 1, artikel 4 eerste lid, artikel 12 onder a en b, artikel 18, artikel 21 en 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 460, 1990);

BESLUITEN:

I. door het terugplaatsen van een bord volgens model C02 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), alsmede een onderbord volgens model OB54, op het **Smidswater bij de ingang van de Maliestraat**, een geslotenverklaring in te stellen voor de Maliestraat, met uitzondering van (brom-) fietsers;

II. door het terugplaatsen een bord volgens model C03 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), alsmede een onderbord volgens model OB54, op de **Maliestraat bij het inrijden vanaf de Vos in Tuinstraat**, een weg- gedeelte op de locatie Maliestraat, wederom aan te wijzen als verplichte rijrichting, met uitzondering van (brom-)fietsers;

III. door het verwijderen van borden volgens model L08 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), alsmede onderborden volgens model OB08 en door het verwijderen van de afsluitpaal in het wegdek te midden van de straat, **een weg- gedeelte op de locatie Maliestraat**, wederom aan te wijzen als doorgaande weg;

IV. dat als gevolg van de bovenomschreven verkeersmaatregelen alle eerder genomen verkeersmaatregelen/-verkeersbesluiten die hierop betrekking hebben, genomen in verkeersbesluit met dossiernummer 00055VKZ25, worden ingetrokken (en de daarmee samenhangende verkeerstekens worden verwijderd) en wel voor zover het gestelde daarin direct betrekking heeft op hetgeen thans opnieuw wordt geregeld;

V. dat bovengenoemde maatregel(en) gelden op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening, die kan worden ingezien bij het Haags Informatiecentrum, Spui 70, Den Haag;

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

namens deze:

[geanonimiseerd]

BEZWAARSCHRIFT

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? Dan kunt u een bezwaarschrift indienen.

Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de datum bekendmaking van het besluit in.

Maakt u gebruik van internet? Dien uw bezwaarschrift dan in via www.denhaag.nl/bezwaar. U heeft hiervoor DigiD nodig. Op www.denhaag.nl/bezwaar vindt u meer informatie.

E-mailen kan niet.

Beschikt u niet over internet, dan kunt u het bezwaarschrift ook opsturen naar het volgende adres:

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

AWB / bezwaar.

Postbus 12 600

2500 DJ DEN HAAG

Vermeld in uw bezwaarschrift:

naam, adres, telefoonnummer (waar wij u overdag kunnen bereiken) en e-mailadres;

de datum en handtekening;

een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt. Stuur een kopie van het besluit mee en noem het kenmerk;

de argumenten voor bezwaar.

Dient u namens iemand anders het bezwaar in? Stuur dan een schriftelijke en ondertekende verklaring (volmacht) mee waaruit blijkt dat u namens die persoon het bezwaar mag indienen.

Bij een spoedeisend belang kunt u na het indienen van een bezwaarschrift een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij Rechtbank Den Haag.

Bijlage 1: Nota van beantwoording

Nota van beantwoording zienswijzen/Reactie zienswijze voor het verkeersbesluit voor het terugdraaien van het eerder genomen verkeersbesluit tot het realiseren van een doodlopende weg door het plaatsen van een verkeerspaal en bebording met als doel de Maliestraat autoluw te maken voor de pilot van horecaterrassen met het kenmerk VTH2026-44214.

1. Inleiding

Voor u ligt de Nota van beantwoording zienswijzen “Verkeersbesluit voor het terugdraaien van het eerder genomen verkeersbesluit tot het realiseren van een doodlopende weg door het plaatsen van een verkeerspaal en bebording met als doel de Maliestraat autoluw te maken voor de pilot van horecaterassen” met het kenmerk VTH2026-44214, dat is gepubliceerd in Gemeenteblad van ‘s Gravenhage nummer 64814 en van 12 februari 2026 tot en met 26 maart 2026, gedurende zes weken, ter inzage heeft gelegen. Met het verkeersbesluit worden de in 2025 genomen verkeersondersteunende maatregelen om een doodlopende weg te realiseren en het plaatsen van de hierbij horende bebording ter hoogte van de Maliestraat, het Smidswater en de Vos in Tuinstraat in Den Haag, teruggedraaid. Er zijn 5 zienswijzen/bezwaren binnengekomen die in deze nota worden behandeld.

2. Overzicht zienswijzen

De zienswijzen zijn ingediend door:

- 2.1. Zienswijze 1 Een bewoner in de Maliestraat 13a
- 2.2. Zienswijze 2 Een bewoner in de Maliestraat 14
- 2.3. Zienswijze 3 Een bewoner in de Smidswater 17
- 2.4. Zienswijze 4 Een ondernemer in de Maliestraat 9
- 2.5. Zienswijze 5 Bewoners in de Smidswater
- 2.6. Zienswijze 6 Een bewoner in de Nieuwe Uitleg 26

3. Beantwoording zienswijzen

Bij de behandeling van de zienswijzen is eerst de inhoud van de zienswijze gegeven. Aansluitend is de beantwoording opgenomen.

3.1. Zienswijze 1

Integrale tekst zienswijze

Hierbij maak ik op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht bezwaar tegen uw verkeersbesluit tot het terugdraaien van het eerder genomen verkeersbesluit tot het realiseren van een autoluwe straat door het plaatsen van de hierbij behorende paal in de Maliestraat en bebording ter hoogte van de Maliestraat en de Vos in Tuinstraat in Den Haag, bekend onder dossiernummer 00055 VKZ 25. Ik woon al heel lang in de Maliestraat en maak gezien mijn oudere leeftijd dagelijks gebruik van de Maliestraat, het Smidswater en de Vos in Tuinstraat als voetganger om in beweging te blijven. Door het nieuwe verkeersbesluit verandert voor mij de verkeersveiligheid, leefbaarheid en geluidssituatie. Ik heb begrepen dat 2 horecabedrijven, die links en rechts van mijn woning gelegen zijn, een terrasvergunning hebben aangevraagd. Dit moet bij jullie bekend zijn. Voor mij is de veiligheid om te wandelen in de Maliestraat het allerbelangrijkst. Zeker na mijn ongeval in 2024 waarbij ik in het ziekenhuis ben beland met een gebroken arm na een aanrijding met een auto. Dit was mede het gevolg van de nauwe straat waarbij voetgangers en autoverkeer echt niet konden passeren. Na het afsluiten van de Maliestraat is het autoverkeer gestopt en dat heeft mij veel vertrouwen gegeven om weer rustig op straat te lopen. Daarom dien ik bezwaar in tegen het verkeersbesluit.

Beantwoording

Aanleiding verkeersbesluit

De autoluwe inrichting van de Maliestraat is ingesteld als pilot met als doel uitvoering te geven aan een motie van de gemeenteraad om terrassen in de straat mogelijk te maken, ondanks dat de trottoirs smaller zijn dan 1,5 meter. Om dit mogelijk te maken is de straat tijdelijk autoluw gemaakt door middel van een afsluitpaal, zodat voetgangers gebruik konden maken van de rijbaan en ruimte kon ontstaan voor terrassen tot aan de trottoirband.

Uit de evaluatie van de pilot blijkt dat dit beoogde doel niet is gerealiseerd. In de praktijk zijn geen aanvragen voor terrasvergunningen ingediend voor terrassen in de Maliestraat en zijn er geen terrassen vergund. Daarmee is de oorspronkelijke onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen. Daarnaast is uit de evaluatie gebleken dat de huidige inrichting met de afsluitpaal leidt tot verkeerskundige knelpunten. In de praktijk ontstaan situaties waarbij voertuigen moeten keren of achteruit moeten rijden, wat kan leiden tot onoverzichtelijke en potentieel onveilige situaties. Ook is vastgesteld dat de afsluiting de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten kan belemmeren.

Het voorgenomen verkeersbesluit heeft daarom als doel om de pilot te beëindigen en de oorspronkelijke verkeerssituatie te herstellen.

Terrasvergunningen

Ten aanzien van de opmerking dat twee horecabedrijven een terrasvergunning zouden hebben aangevraagd, merkt de gemeente op dat uit de gemeentelijke administratie blijkt dat sinds het instellen van de pilot geen formele aanvragen voor terrasvergunningen voor terrassen in de Maliestraat zijn ingediend en vergund. Er is 28 januari 2026 een aanvraag gedaan voor een terrasvergunning. De pilot liep tot het einde van het terrasseizoen. Daarom is deze aanvraag niet meegenomen in de evaluatie.

De aanvraag waar in de zienswijze naar wordt verwezen, heeft betrekking op een terraslocatie aan het Smidswater en niet op de Maliestraat. Deze valt daarmee buiten de reikwijdte van deze pilot, die uitsluitend betrekking had op het mogelijk maken van terrassen in de Maliestraat zelf.

Omdat de verkeersmaatregel primair was ingesteld om dit mogelijk te maken, is bij het uitblijven van vergunningaanvragen de onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen.

Veiligheid van voetgangers en bruikbaarheid van de straat

Aangezien er geen terrassen meer aanwezig mogen zijn in de Maliestraat, is er juridische grondslag om de trottoirs vrij te maken van obstakels. Hinderlijk geparkeerde fietsen en andere voertuigen kunnen worden verwijderd op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Handhaving op andere op het trottoir geplaatste voorwerpen zoals plantenbakken en onvergund terrasmeubilair vindt plaats op grond van artikel 2:10. Daarmee is geborgd dat voetgangers de trottoirs kunnen gebruiken zoals bedoeld, en daarmee hun veiligheid en de bruikbaarheid van de straat.

Leefbaarheid

Het afsluiten van een straat voor autoverkeer heeft in de regel een positief effect op de ervaren overlast. Het is echter uiteraard onwenselijk om om die reden alle woonstraten af te sluiten voor autoverkeer. Het simpele feit dat de overlast in de Maliestraat door de maatregel verminderd is, kan daarom geen reden zijn de maatregel in stand te houden. Kijkend naar de omgeving zijn de overige straten ook gevoelig voor verkeersdruk. Er is tijdens de pilot ervaren dat de druk op met name de Hooistraat, Hooikade en Hooigracht is toegenomen. Het verschuiven van verkeer naar de overige straten levert netto geen verbetering op van de leefbaarheid en kan daardoor geen grondslag zijn voor het instandhouden van de maatregel.

Inrichting naar voetgangersgebied

Voor zover de zienswijze raakt aan het behoud van een autoluwe inrichting of een mogelijke structurele herinrichting van de straat, merkt de gemeente op dat dit buiten de scope van dit verkeersbesluit valt. Op basis van de uitkomsten van deze pilot kan geen gedragen besluit worden genomen over een permanente herinrichting van de Maliestraat. Een dergelijke ingreep vraagt om een afzonderlijke, integrale verkenning als zelfstandig project, waarin verkeerskundige, juridische, ruimtelijke en financiële aspecten in samenhang worden beoordeeld en waarin een bredere participatie plaatsvindt. Daarbij spelen ook de gevolgen voor de verkeerscirculatie en de bereikbaarheid van omliggende straten een belangrijke rol. Het draagvlak in de omgeving is op dit moment niet eenduidig. Daarnaast brengt een herinrichting kosten met zich mee waarvoor geen dekking beschikbaar is en past dit niet binnen de huidige planning. Het uitvoeren van een dergelijk traject vraagt om herprioritering van werkzaamheden, wat gevolgen heeft voor andere projecten in de stad. De huidige besluitvorming ziet daarom uitsluitend op het beëindigen van de pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie.

Belangenafweging

De gemeente heeft bij het voorgenomen besluit een integrale afweging gemaakt van de verschillende belangen. Daarbij is onder meer gekeken naar:

de ervaren verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straat;
de verkeerskundige werking van de maatregel in de praktijk;
de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten;
de effecten op de omliggende straten;
en het feit dat het doel van de pilot niet is gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.2. Zienswijze 2

Integrale tekst zienswijze

Hierbij maak ik op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht bezwaar tegen uw verkeersbesluit tot het terugdraaien van het eerder genomen verkeersbesluit tot het realiseren van een autoluwe straat door het plaatsen van de hierbij behorende paal in de Maliestraat en bebording ter hoogte van de Maliestraat en de Vos in Tuinstraat in Den Haag, bekend onder dossiernummer 00055 VKZ 25.

1. Belanghebbende

Ik woon in de Maliestraat en maak dagelijks gebruik van de Maliestraat, het Smidswater en de Vos in Tuinstraat als voetganger en fietser. Door het nieuwe verkeersbesluit verandert de verkeersveiligheid, leefbaarheid en geluidssituatie direct in de omgeving van mijn woning, waardoor ik rechtstreeks in mijn belangen wordt geraakt.

2. Korte schets van de voorgeschiedenis

In 2025 is een verkeersbesluit genomen (kenmerk 00055VKZ25) om de Maliestraat autoluw en doodlopend te maken voor autoverkeer en de bijbehorende bebording te plaatsen. Dit besluit maakte deel uit van een pilot om de Maliestraat autoluw te maken ten behoeve van het verstrekken van terrasvergunningen voor de horeca en het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de straat. Volgens de toelichting op de recente intrekking wordt gesteld dat er geen aanvragen voor terrasvergunningen zouden zijn ingediend en dat daarmee de motivatie voor de maatregel zou zijn weggevallen, zodat de eerdere situatie hersteld zou moeten worden. In de beginfase van de pilot zijn er wat opstoppingen geweest, zoals vermeld in een begeleidende brief met kenmerk DSB/11008447, maar dat is te wijten aan de onbekendheid van de afsluiting van de Maliestraat. Dit is nu opgelost. Een bijkomende factor is dat door het toenemend aantal stadsrondleidingen het wandelverkeer is toegenomen in de Maliestraat en het Smidswater.

3. Onjuiste of onvolledige motivering (terrasvergunningen)

In het nieuwe verkeersbesluit wordt kennelijk uitgegaan van de veronderstelling dat er géén aanvragen voor terrasvergunningen zijn gedaan. Dat is feitelijk onjuist: er zijn 2 aanvragen voor terrasvergunningen in de Maliestraat ingediend (zie bijlagen). Door deze aanvragen te negeren of niet bij de belangenafweging te betrekken, is het besluit onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd in de zin van de artikelen 3:2 en 3:46 Awb. Daarbij komt dat, ook als op dit moment nog niet alle vergunningen onherroepelijk zijn verleend, het oorspronkelijke doel – het mogelijk maken van terrassen en het vergroten van de verblijfsfunctie – nog steeds actueel is. De constatering “geen ruimte meer voor terrasjes” uit de berichtgeving is daarmee niet juist en in ieder geval onvoldoende onderbouwd. Ik verzoek u in het kader van de heroverweging alle ingediende terras aanvragen en het daarmee samenhangende economische en sociale belang van de ondernemers expliciet mee te nemen.

4. Verkeersveiligheid voetgangers en fietsers

Sinds de invoering van de autoluwe inrichting is de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers in de Maliestraat aantoonbaar verbeterd. Na een ernstig ongeval in juli 2024, waarbij een bewoner als voetganger door een auto is aangereden en in het ziekenhuis is beland, is juist gebleken dat de eerdere situatie onveilig was en dat aanvullende maatregelen noodzakelijk waren om herhaling te voorkomen.

5. Vermindering sluipverkeer

Sinds deze autoluwe maatregel rijdt er beduidend minder sluipverkeer door de Maliestraat, het Smidswater en de Vos in Tuinstraat. Ook het doorgaand vrachtverkeer is gestopt en dit zal minder schade aan het wegdek en gevels van huizen veroorzaken. Bewoners ervaren minder geluidshinder, minder uitlaatgassen en een rustiger straatbeeld, wat de leefbaarheid aanzienlijk vergroot. Tevens is de doorstroming en veiligheid voor fietsers in beide richtingen toegenomen, doordat zij minder worden gehinderd door (sluip)autoverkeer.

6. De doelstellingen van artikel 2 Wegenverkeerswet 1994

Het nieuwe besluit om de fysieke afsluiting te verwijderen en de eerdere situatie te herstellen staan op gespannen voet met de doelstellingen van dit artikel. Hierin wordt het bevorderen van de verkeersveiligheid, de bescherming van weggebruikers en passagiers en het voorkomen of beperken van aantasting van het karakter of de functie van objecten in een monumentale omgeving beschreven. Door de autoluwe pilot te beëindigen en de straat weer volledig open te stellen voor gemotoriseerd verkeer, worden deze positieve effecten tenietgedaan, zonder dat is aangetoond dat dit noodzakelijk is voor de bereikbaarheid of doorstroming in de wijk.

7. Strijd met zorgvuldigheids en evenredigheidsbeginsel

Het besluit lijkt hoofdzakelijk ingegeven door de (vermeende) afwezigheid van terrasvergunningen, terwijl andere relevante belangen – zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid, vermindering van sluipverkeer en de beleidsdoelen op het gebied van fiets- en voetgangersvriendelijke binnensteden – onvoldoende zijn meegewogen. Daarmee is het besluit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb) en het evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4, tweede lid, Awb), nu de nadelige gevolgen voor bewoners en kwetsbare verkeersdeelnemers onevenredig zijn in verhouding tot het beoogde doel. Bovendien past het terugdraaien van een goed functionerende autoluwe maatregel slecht binnen het bredere gemeentelijke en landelijke beleid dat inzet op het terugdringen van autoverkeer in binnensteden, het stimuleren van lopen en fietsen en het vergroten van verkeersveiligheid.

Conclusie en verzoek

Gelet op het bovenstaande verzoek ik u: Het verkeersbesluit waarbij het eerdere besluit met kenmerk 00055 VKZ 25 wordt ingetrokken, is herroepen. De autoluwe en doodlopende inrichting van de Maliestraat, met de bijbehorende bebording, in stand te laten. Bij de heroverweging de veiligheid van voetgangers en fietsers, de vermindering van sluipverkeer, de leefbaarheid voor bewoners en de aanwezigte/ingediende terrasvergunningen volledig in de belangenafweging te betrekken. Ik zou graag in de gelegenheid worden gesteld mijn bezwaar mondeling toe te lichten

Beantwoording

Aanleiding verkeersbesluit

De autoluwe inrichting van de Maliestraat is ingesteld als pilot met als doel uitvoering te geven aan een motie van de gemeenteraad om terrassen in de straat mogelijk te maken, ondanks dat de trottoirs smaller zijn dan 1,5 meter. Om dit mogelijk te maken is de straat tijdelijk autoluw gemaakt door middel van een afsluitpaal, zodat voetgangers gebruik konden maken van de rijbaan en ruimte kon ontstaan voor terrassen tot aan de trottoirband.

Dit besluit maakte onderdeel uit van een pilot gericht op het mogelijk maken van terrasvergunningen voor horeca. De pilot had geen betrekking op een structurele herinrichting of het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de straat als zodanig.

Het voorgenomen verkeersbesluit ziet uitsluitend op het beëindigen van deze pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie. Er is geen sprake van een herziening van de inrichting van de straat.

Terrasvergunningen

Uit de gemeentelijke administratie blijkt dat sinds het instellen van de pilot geen formele aanvragen voor terrasvergunningen in de Maliestraat zijn ingediend en vergund. Er is 28 januari 2026 een aanvraag gedaan voor een terrasvergunning. De pilot liep tot het einde van het terrasseizoen. Daarom is deze aanvraag niet meegenomen in de evaluatie.

Voor zover in de zienswijze wordt gesteld dat er wel aanvragen zouden zijn gedaan, merkt de gemeente op dat uitsluitend formeel ingediende en geregistreerde aanvragen via de geldende procedures kunnen worden betrokken bij de besluitvorming. Dergelijke aanvragen zijn in dit geval niet aangetroffen in de gemeentelijke systemen.

Daarmee is de oorspronkelijke onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen. Omdat de verkeersmaatregel primair was ingesteld om terrassen mogelijk te maken, kan deze niet worden voortgezet indien dat doel feitelijk niet wordt gerealiseerd.

Veiligheid van voetgangers en bruikbaarheid van de straat

Aangezien er geen terrassen meer aanwezig mogen zijn in de Maliestraat, is er juridische grondslag om de trottoirs vrij te maken van obstakels. Hinderlijk geparkeerde fietsen en andere voertuigen kunnen worden verwijderd op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Handhaving op andere op het trottoir geplaatste voorwerpen zoals plantenbakken en onvergund terrasmeubilair vindt plaats op grond van artikel 2:10. Daarmee is geborgd dat voetgangers de trottoirs kunnen gebruiken zoals bedoeld, en daarmee hun veiligheid en de bruikbaarheid van de straat.

Leefbaarheid

Het afsluiten van een straat voor autoverkeer heeft in de regel een positief effect op de ervaren overlast. Het is echter uiteraard onwenselijk om om die reden alle woonstraten af te sluiten voor autoverkeer. Het simpele feit dat de overlast in de Maliestraat door de maatregel verminderd is, kan daarom geen reden zijn de maatregel in stand te houden. Kijkend naar de omgeving zijn de overige straten ook gevoelig voor verkeersdruk. Er is tijdens de pilot ervaren dat de druk op met name de Hooistraat, Hooikade en Hooigracht is toegenomen. Het verschuiven van verkeer naar de overige straten levert netto geen verbetering op van de leefbaarheid en kan daardoor geen grondslag zijn voor het instandhouden van de maatregel.

Sluipverkeer

De Maliestraat heeft een functie voor de ontsluiting van omliggende straten. Het is echter niet aanneemelijk dat verkeer zonder herkomst of bestemming in de omliggende straten ook van de Maliestraat gebruik maakt. Het verkeer in de Maliestraat is dan ook niet te kwalificeren als sluipverkeer.

Artikel 2 WVV

De in artikel 2 WVV genoemde doelstellingen behoeven niet allen op elk verkeersbesluit van toepassing te zijn; ten minste één is voldoende. Het college moet een belangenafweging maken, waarbij het college een ruime beoordelingsruimte heeft. In casu vormen slechts de onder lid 1 sub a en d genoemde doelstellingen de grondslag van het besluit. Daarmee wordt aan de vereisten van artikel 2 WVV voldaan.

Toetsing aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Het verkeersbesluit is gebaseerd op een integrale belangenafweging. Daarbij zijn onder meer betrokken:

- het niet realiseren van het doel van de pilot;
- de verkeerskundige werking van de maatregel in de praktijk;
- de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten;
- de effecten op omliggende straten.

De oorspronkelijke situatie was niet onacceptabel qua veiligheid of leefbaarheid. Het ongedaan maken van de pilot vormt geen te grote inbreuk op de belangen van de omgeving. Gelet hierop is geen sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel of het evenredigheidsbeginsel.

Inrichting en toekomstperspectief

Voor zover de zienswijze ziet op het structureel autoluw maken van de Maliestraat of een inrichting als voetgangersgebied, merkt de gemeente op dat dit buiten de scope van dit verkeersbesluit valt. Een structurele herinrichting vraagt om een afzonderlijk traject, waarin verkeerskundige, ruimtelijke, juridische en financiële aspecten integraal worden afgewogen en waarin bredere participatie plaatsvindt. Op basis van deze pilot kan geen gedragen besluit worden genomen over een dergelijke structurele wijziging.

De huidige besluitvorming ziet uitsluitend op het beëindigen van de pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.3. Zienswijze 3

Integrale tekst zienswijze

Sinds de afsluiting van de Maliestraat voor autoverkeer is er op het Smidswater aanzienlijk minder sluijverkeer en autoverkeer dat op zoek is naar een schaarse (ook voor de bewoners) toch al zo schaarse parkeerplaats; in de oude situatie was de Maliestraat heel gevaarlijk voor voetgangers en fietsers om auto's te ontwijken die door dit smalle straatje reden. Door de afsluiting is het een stuk veiliger geworden.

Beantwoording

Motie gemeenteraad

De pilot in de Maliestraat is ingesteld om uitvoering te geven aan een motie van de gemeenteraad om terrassen in de straat mogelijk te maken, ondanks dat de trottoirs smaller zijn dan 1,5 meter. Om dit mogelijk te maken is de straat tijdelijk autoluw gemaakt door middel van een afsluitpaal, zodat voetgangers gebruik konden maken van de rijbaan en ruimte kon ontstaan voor terrassen tot de trottoirband.

Uit de evaluatie van de pilot blijkt dat dit beoogde doel niet is bereikt. In de praktijk zijn geen formele aanvragen voor terrasvergunningen in de Maliestraat ingediend en zijn er geen terrassen vergund. Daarmee is de oorspronkelijke onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen.

Daarnaast is uit de evaluatie gebleken dat de huidige inrichting met de afsluitpaal ook leidt tot verkeerskundige knelpunten. In de praktijk ontstaan situaties waarbij voertuigen moeten keren of achteruit moeten rijden, wat volgens betrokken diensten tot onoverzichtelijke en potentieel onveilige situaties kan leiden. Ook is vastgesteld dat de afsluiting de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten kan belemmeren.

Het voorgenomen verkeersbesluit heeft daarom als doel om de tijdelijke pilot te beëindigen en de oorspronkelijke verkeerssituatie te herstellen.

Veiligheid van voetgangers en bruikbaarheid van de straat

Aangezien er geen terrassen meer aanwezig mogen zijn in de Maliestraat, is er juridische grondslag om de trottoirs vrij te maken van obstakels. Hinderlijk geparkeerde fietsen en andere voertuigen kunnen worden verwijderd op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Handhaving op andere op het trottoir geplaatste voorwerpen zoals plantenbakken en onvergund terrasmeubilair vindt plaats op grond van artikel 2:10. Daarmee is geborgd dat voetgangers de trottoirs kunnen gebruiken zoals bedoeld, en daarmee hun veiligheid en de bruikbaarheid van de straat.

Leefbaarheid

Het afsluiten van een straat voor autoverkeer heeft in de regel een positief effect op de ervaren overlast. Het is echter uiteraard onwenselijk om om die reden alle woonstraten af te sluiten voor autoverkeer. Het simpele feit dat de overlast in de Maliestraat door de maatregel verminderd is, kan daarom geen reden zijn de maatregel in stand te houden. Kijkend naar de omgeving zijn de overige straten ook gevoelig voor verkeersdruk. Er is tijdens de pilot ervaren dat de druk op met name de Hooistraat, Hooikade en Hooigracht is toegenomen. Het verschuiven van verkeer naar de overige straten levert netto geen verbetering op van de leefbaarheid en kan daardoor geen grondslag zijn voor het instandhouden van de maatregel.

Sluipverkeer

De Maliestraat heeft een functie voor de ontsluiting van omliggende straten. Het is echter niet aanneemelijk dat verkeer zonder herkomst of bestemming in de omliggende straten ook van de Maliestraat gebruik maakt. Het verkeer in de Maliestraat is dan ook niet te kwalificeren als sluijverkeer.

Inrichting en toekomstperspectief

Voor zover de zienswijze ziet op het structureel autoluw maken van de Maliestraat of een inrichting als voetgangersgebied, merkt de gemeente op dat dit buiten de scope van dit verkeersbesluit valt. Een structurele herinrichting vraagt om een afzonderlijk traject, waarin verkeerskundige, ruimtelijke, juridische en financiële aspecten integraal worden afgewogen en waarin bredere participatie plaatsvindt. Op basis van deze pilot kan geen gedragen besluit worden genomen over een dergelijke structurele wijziging. De huidige besluitvorming ziet uitsluitend op het beëindigen van de pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.4. Zienswijze 4

Integrale tekst zienswijze

1. Ik exploitier sinds 1 augustus 2025 een restaurant in de Maliestraat in Den Haag. Van tevoren was bij mij en de omwonenden bekend van de Pilot afsluiting Maliestraat. Wat echter totaal onduidelijk was, is wanneer dit daadwerkelijk in zou gaan. In de middag van 7 augustus 2025 in de paal geplaatst en werd de straat pas afgesloten. Dit houdt in dat slechts 1,5 maand van de zomer er een terras mogelijk zou zijn geweest. Echter bedraagt de aanvraagperiode van een terrasvergunning in Den Haag gemiddeld 8 weken. Dit houdt in dat vanaf het moment van de plaatsing van de wegafsluiting tot het (waarschijnlijk) verkrijgen van de vergunning de zomerperiode, waar het omzet zou opleveren, al zou overslaan. Ondernemers zijn niet geïnformeerd met exacte data. Dit maakt het van tevoren aanvragen van een terrasvergunning erg lastig. Als ik van tevoren een terrasvergunning aanvraag voor een periode waar de straat niet is afgesloten, is de kans van het verkrijgen van een vergunning zéér klein. Daarnaast zitten er kosten aan een vergunningsaanvraag verbonden. Op de site www.denhaag.nl staat duidelijk aangegeven dat die kosten ook betaald dienen te worden als de vergunning niet wordt verleend. In de praktijk betekent dit dat u van de ondernemers verwacht óf een aanvraag van tevoren te doen, voor een tijd die onbekend is, hier 226 euro voor te betalen, terwijl onduidelijk is voor hoelang de vergunning loopt, wat het oplevert en of het überhaupt verleend wordt, omdat onduidelijk is wanneer de wegafsluiting ingaat, óf een aanvraag na het plaatsen van de wegafsluiting te doen, die, gezien de gemiddelde duur van een aanvraag, enkel nog twee koude oktoberweken zou gelden, maar wél 226 euro zou kosten. Dit is voor ondernemers een onhoudbare situatie. Ik, als ondernemer was in de veronderstelling dat een terras in deze korte periode gedoogd zou worden. Ik heb dan ook geen terrasvergunning aangevraagd. Het besluit over het terugdraaien van de verkeerssituatie in de Maliestraat is dan ook typerend voor de gemeente Den Haag, zeggen dat ze meedenken met ondernemers en omwonenden, zonder enig benul hoe de situatie in de praktijk werkt... Ondernemers op kosten jagen, niet meedenken, niet luisteren. Er is in december 2025 ook al een medewerker van de gemeente langs geweest. Die heb ik ook uitgelegd hoe het in de praktijk werkt, dat ondernemers geen plannen kunnen maken zonder duidelijke data en dat een terras slechts vanaf halverwege augustus geen hoge omzet oplevert. Ik heb tijdens de overname zelfs met de gemeente gebeld om duidelijkheid te proberen te krijgen over data, maar niemand bij de gemeente kon vertellen wanneer de werkzaamheden gepland stonden. Ik was in de straat aanwezig op het moment dat de paal geplaatst werd, en veel omwonenden gesproken die onwetend wat er gaande was mij vroegen wat er gebeurde. Communicatie had véél duidelijker moeten om serieuze plannen voor terrassen te kunnen maken. Tevens is om enigszins succesvol een pilot voor terrassen te houden, op zijn minst de gehele zomerperiode nodig, van 21 juni tot 21 september. Dit zijn de warmste dagen van het jaar, waar men niet graag binnen dineert. Van de proefperiode (7 augustus tot 1 november 2025) is het slechts 8 dagen boven de 25°C geweest. Dit zijn de dagen waar een terras omzet oplevert. 8 dagen mooi weer met terras voor 226 euro (de prijs die www.denhaag.nl hanteert voor een terrasvergunning). Dit is als ondernemer, zelfs met een perfecte planning niet recht te trekken.

2. Echter heeft de proefperiode wel degelijk resultaat opgeleverd. Voorheen was lopen en fietsen door de smalle straat een groot probleem. De stoep is 1.4m, erg smal. Naast elkaar lopen lukt niet. Daarnaast staan op de stoep veel objecten die het lopen op de stoep onmogelijk maken. Plantenbakken, tafels van omwonenden, verkeerspalen, voetgangerspalen, fietsen, etc. Dit dwingt voetgangers de straat op. In de straat passen voetgangers en auto's niet naast elkaar. Fietsers en auto's kunnen elkaar niet passeren. Dit heeft jarenlang voor onveilige situaties gezorgd. De afsluiting van de Maliestraat is een verademing voor zowel ondernemers die eindelijk weer voetgangers veilig langs zien lopen, als omwonenden die rustig door de straat kunnen lopen, veilig de hond uit kunnen laten, zonder weg te hoeven springen elke keer als er een auto voorbij moet, als fietsers, die eindelijk fatsoenlijk te ruimte hebben. Alle ondernemingen en straten zijn goed te bereiken. Hoewel bewoners van het smidswater een paar meter om moeten rijden naar hun woning, is er geen hinder ondervonden. Na een paar dagen gewenning

is het geen probleem meer. Auto's veroorzaken veel chaos en gevaarlijke situaties in de Maliestraat. Sinds de afsluiting zie je dat de rust weer terug is in de straat. Het voetverkeer is dan ook enorm toegenomen. Alle ondernemers en omwonenden die ik in mijn restaurant gesproken heb, en dat zijn er tientallen, zijn ontzettend blij met de huidige situatie. Daarnaast is er volgens mij NIEMAND die er baat bij heeft met het weer openen van de straat. Een enkele omwonende aan het smidswater wellicht, die 2 minuten eerder thuis is van werk. Los daarvan is het smidswater prima bereikbaar.

3. Voor dit terrasseizoen heb ik dan ook een terrasvergunning aangevraagd. Als ondernemer is het zeer gewenst om op warme dagen mensen buiten te kunnen bedienen. Ook creëer je zo meer sfeer. Iets wat in de afgelopen 10 jaar is de straat alleen maar achteruit is gegaan. In het verleden was de Maliestraat een bruisende straat, met veel leven buiten op straat. De laatste jaren is dit enorm achteruit gegaan. Sinds Corona is de auto een leidende rol gaan spelen. Dit is ontstaan in een tijd waar de straten stil waren en er overal ruimte was voor auto's zonder lasten en onveilige situaties. Na corona is de auto gebleven, en pas sinds 7 augustus 2025 is het leven terug. Als ondernemer kan ik niet wachten om vanaf 1 maart weer buiten te kunnen dineren. Leven op straat is hard nodig op warme dagen, waar men naar buiten wil en iet binnen kan blijven. In 2025 waren er na de afsluiting te weinig van dit soort dagen om rendabel een terras te exploiteren. In 2026, met het hele seizoen nog voor ons, is dit naar alle waarschijnlijkheid wel rendabel. Daarom heb ik op 28 januari 2026 een terrasvergunning aangevraagd.

4. In conclusie. De afsluiting van de Maliestraat heeft absoluut gewerkt. Zowel ondernemers als omwonenden zijn blij met de huidige situatie. De situatie teruggedraaien omdat er geen terrasvergunning door ondernemers is aangevraagd in een zeer korte periode vol onduidelijkheden is dan ook de verkeerde beslissing. De gemeente is hierover eerder al ingelicht. De ondernemers hebben niet de kans gekregen goed in te spelen op de nieuwe situatie. De gemeente moet in mijn optiek de ondernemers de kans geven, en niet na een chaotische situatie zonder communicatie kortzichtige conclusies trekken. De gemeente is door ondernemers geïnformeerd waarom er in deze korte tijd geen vergunningen zijn aangevraagd, maar weigert hier begrip voor te tonen of te luisteren. Het niet aanvragen van een terrasvergunning in deze zeer korte tijd betekent niet automatisch dat het besluit moet worden teruggedraaid. Door deze twee dingen aan elkaar te koppelen mist de gemeente wat daadwerkelijk het effect was: - Een veiligere situatie voor voetgangers en fietsers - Meer leven in de straat, die na corona erg stilgevalven was - Meer aansluiting met de Denneweg en meer horeca bezoekers Deze dingen zijn belangrijk voor de straat en de ondernemers. Vandaar dit bezwaar: Draai het concept verkeersbesluit wegafsluiting Maliestraat dan ook niet terug.

Aanvulling:

Gisteren viel de brief met kenmerk DSB/11008447 op de mat. Deze brief bevat aanvullende informatie, niet genoemd het concept verkeersbesluit – teruggedraaien afsluiting Maliestraat van 12 februari '26 Nr. 64814. Daarom heb ik een aanvulling op de zienswijze van 17 februari '26.

1. De gemeente spreekt in deze brief van een veranderde situatie vanaf 11 juli 2025. Echter heeft de wegafsluiting pas plaats gevonden op 7 augustus 2025. Dit is zeer belangrijk. Het terrasseizoen in Den Haag is van korte duur. De maand juli is het hoogtepunt van de zomer in Den Haag, waar terrasexploitatie het meeste bedrijfsgevoel oplevert. De Gemeente claimt dat de wegafsluiting in deze maand van kracht was, echter, de straat was gewoon open tot 7 augustus. Op 7 augustus is in Maliestraat de paal geplaatst. Niemand wist hoe en wanneer. Ik heb meerdere omwonenden en ondernemers gesproken, en voor iedereen was de datum een verrassing. Ik heb persoonlijk de werklui die de paal hebben aangelegd gesproken, die wisten zelf ook niet meer dan "wij komen nu de paal aanleggen". Als ondernemer, en zeker voor de aanvraag van een terras, is het belangrijk dat dingen planbaar zijn. Duidelijkheid over wanneer de pilot begint is prioriteit nummer 1. Echter blijkt dus dat de gemeente zelf niet eens weet wanneer het is begonnen. Hoe verwacht je dan dat ondernemers plannen kunnen maken hiervoor?

2. Daarnaast heerst veel onduidelijkheid over de vergunning zelf. De procedure van het aanvragen van een terrasvergunning spreekt van 4 soorten. Als ondernemer is het onduidelijk welke van toepassing is in de Maliestraat. In de praktijk is het zo dat er 1,5 meter ruimte over moet blijven voor fietsers en voetgangers. Dit wordt in gevallen van onduidelijkheid snel een probleem. Mag ik alleen een gevelterras aanvragen? Mogen er tafels op straat? Hoeveel ruimte moet er overblijven? 1,5 meter vanaf het midden, of in totaal? Mag het terras breder zijn dan de voorgevel? Als ondernemers tegenover elkaar beiden een terrasvergunning aanvragen, hoe wordt de 1,5 meter dan gehandhaafd? Al deze vragen maken een vergunningsaanvraag langer en zorgen voor veel onduidelijkheid wat het oplevert, of hoeveel materieel er nodig is om het rond te krijgen. In mijn optiek was het dan ook niet rendabel om voor zo'n korte periode met weinig warme dagen een terrasvergunning aan te vragen. Dat had alleen maar geld gekost.

3. Was de gemeente met een helder plan gekomen, met uitleg hoe, wanneer en wat mogelijk was, dan hadden we het nu over een heel andere situatie. Helaas bewijst de Haagse gemeente keer op keer dat ze niet snappen hoe ondernemen in de praktijk werkt, en wat daarbij komt kijken. Er is zelfs een keer een contactpersoon gestuurd naar de Maliestraat om hierover te informeren. Die heb ik dit alles ook uitgelegd. Echter is klaarblijkelijk het advies aan de contactpersoon niet in acht genomen of niet bij de juiste personen terecht gekomen. Zoals eerder ook al vermeld, voor het aankomende terrasseizoen heb ik wel degelijk een terras aangevraagd. Ook nu nog is veel onduidelijk. Hoe groot en waar het terras mag worden geëxploiteerd is nog steeds onduidelijk. Maar het is nog vroeg in het seizoen, en er is tijd genoeg om dit uit te zoeken. Maar geef ondernemers wel de kans om op een serieuze manier een terras te exploiteren.

4. De gemeente spreekt in de brief van een onveilige situatie. Achteruitrijdend verkeer in de Maliestraat zou verkeershinder en gevaarlijke situaties veroorzaken. Dit valt te begrijpen, echter, is het een communicatieprobleem, geen verkeersprobleem. De wegafsluiting in vanaf de Vos in Tuinstraat enkel aangeduid met één bord, links van de weg, op 260cm afstand van de Maliestraat, en heel slecht zichtbaar voor verkeer vanaf de Denneweg, wat het grootste aandeel autoverkeer in de Maliestraat is. In mijn optiek is het probleem dan ook makkelijk op te lossen. Maak de wegafsluiting zichtbaar voor iedereen. Het grote probleem is dat mensen niet weten dat de straat is afgeloten. Dit is niet goed gecommuniceerd en zeer slecht op straat aangegeven. Eén klein bord aan de minst gebruikte kant van de weg is niet genoeg. Ook nog staat het verkeersbord verdeckt opgesteld. Het probleem is niet dat mensen te pas en te onpas de straat in rijden en dan voor een paal staan. Dat is het gevolg van een onduidelijke en niet goed aangegeven situatie. Wees duidelijk, zorg voor leesbare en niet te missen aanduiding, en het probleem is opgelost. Maar, zoals keer op keer, levert de gemeente half werk. En in plaats van de schuld aan zichzelf te geven, wordt anderen de schuld gegeven en gezegd "dit werkt niet".

5. Ook zou er sprake zijn van opstoppingen. Ik fiets dagelijks door de Vos in Tuinstraat, Maliestraat en Smidswater, en kan me slechts één opstopping herinneren, toen een aannemer voor het verhuizen de smidswater had afgesloten. Wanneer en waar zouden die opstoppingen plaatsvinden? Ik heb hier in de praktijk geen enkel bewijs voor gevonden. Volgens mij is elke straat nog steeds goed bereikbaar.

6. En ten laatste wordt er in de brief geclaimd dat de wegafsluiting zelf onveilige situaties zou veroorzaken. Zowel ik als alle omwonenden die ik heb gesproken, zijn allen van mening dat de wegafsluiting juist de bestaande onveilige situatie heeft verholpen. Dit is dan ook beargumenteerd in de originele zienswijze daterend van 17 februari. Ik zal dat niet nogmaals doen, aangezien ik denk dat het in de zienswijze van 17 februari duidelijk was, maar wil wel nogmaals benadrukken: De wegafsluiting maakt de straat VEILIGER, niet minder veilig.

7. Erg bijzonder is ook dat de brief gedateerd 10 februari '26 pas 's avonds op 18 februari '26 bezorgd is. In het concept verkeersbesluit – terugdraaien afsluiting Maliestraat van 12 februari '26 staat dat men 2 weken de tijd heeft om bezwaar te maken tegen deze beslissing, vandaar een snelle reactie vanuit mijn kant. Echter blijkt dan weer 2 dagen later dat cruciale informatie voor het terugdraaien van dit besluit niet in dit concept vermeld staat, maar wel eerder al bekend was. Het zoveelste geval van gebrekkige communicatie door de gemeente. Waarom blijft het onmogelijk voor de gemeente om duidelijk te communiceren? Dit levert nogmaals extra werk voor de ondernemers in de Maliestraat en veroorzaakt veel chaos, ook voor jullie, die nu extra brieven moeten verwerken omdat incomplete informatie wordt aangeverfd.

In conclusie, met een beetje maatwerk van de gemeente, in plaatst van dit houtje-touwje werk wat we nu hebben, worden alle negatieve nevenactiviteiten verholpen. Daarnaast is inderdaad geen terras aangevraagd in het terrasseizoen van 2025, maar ondernemers hebben daar ook geen serieuze kans toe gehad. Dit wil niet zeggen dat de proef niet heeft gewerkt. In tegendeel, voor zowel ondernemers als omwonenden is de proef een groot succes gebleken. Er is weer een klein beetje leven in de straat die jaar op jaar stiller werd. Voor het terrasseizoen van 2026 is dan ook in januari meteen een terrasvergunning aangevraagd. Als slot, alstublieft, draai dit besluit niet terug zonder eerst grondig naar de situatie te kijken. Mocht u toch besluiten deze afsluiting terug te draaien, wilt u dat eerst goed beargumenteren.

Beantwoording

Aanleiding verkeersbesluit

De autoluwe inrichting van de Maliestraat is ingesteld als pilot met een specifiek doel, namelijk uitvoering geven aan een motie van de gemeenteraad om terrassen in de straat mogelijk te maken, ondanks trottoirs die smaller zijn dan 1,5 meter. Om dit mogelijk te maken is de straat tijdelijk autoluw gemaakt

door middel van een afsluitpaal, zodat voetgangers gebruik konden maken van de rijbaan en ruimte kon ontstaan voor terrassen tot aan de trottoirband, waarbij de rijbaan vrij moest blijven.

Het verkeersbesluit dat wordt voorbereid heeft niet als doel een bredere herinrichtingsdiscussie te voeren, maar uitsluitend om te beoordelen of deze tijdelijke pilotmaatregel moet worden voortgezet of beëindigd.

Evaluatie pilot en terrasvergunningen

Uit de gemeentelijke administratie blijkt dat gedurende de pilotperiode geen formele aanvragen voor terrasvergunningen in de Maliestraat zijn ingediend en vergund. De pilot wordt beoordeeld op het feitelijke resultaat. Dat resultaat is dat er gedurende de pilot geen vergunningen zijn verleend en geen terrassen zijn gerealiseerd. Daarmee is de oorspronkelijke onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen. Voor zover wordt aangegeven dat alsnog een aanvraag is ingediend, geldt dat deze buiten de evaluatieperiode valt en daarom niet van invloed is op de beoordeling van de pilot.

Communicatie

Gedurende de pilot is in de afdoening van de motie en in meerdere brieven aan bewoners en ondernemers aangegeven dat het plaatsen van een terras uitsluitend is toegestaan met een geldige vergunning en dat hiervoor een aanvraag moest worden ingediend. Daarnaast is aangegeven dat na afloop van het zomerterrasseizoen zou worden geëvalueerd of de maatregel goed functioneerde. De besluitvorming is gebaseerd op een bredere beoordeling van de werking van de pilot als geheel.

Leges

Voor het aanvragen van een terrasvergunning worden in Den Haag leges in rekening gebracht. Voor het daadwerkelijk plaatsen van een terras worden geen afzonderlijke kosten in rekening gebracht.

Veiligheid van voetgangers en bruikbaarheid van de straat

Aangezien er geen terrassen meer aanwezig mogen zijn in de Maliestraat, is er juridische grondslag om de trottoirs vrij te maken van obstakels. Hinderlijk geparkeerde fietsen en andere voertuigen kunnen worden verwijderd op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Handhaving op andere op het trottoir geplaatste voorwerpen zoals plantenbakken en onvergund terrasmeubilair vindt plaats op grond van artikel 2:10. Daarmee is geborgd dat voetgangers de trottoirs kunnen gebruiken zoals bedoeld, en daarmee hun veiligheid en de bruikbaarheid van de straat.

Leefbaarheid

Het afsluiten van een straat voor autoverkeer heeft in de regel een positief effect op de ervaren overlast. Het is echter uiteraard onwenselijk om om die reden alle woonstraten af te sluiten voor autoverkeer. Het simpele feit dat de overlast in de Maliestraat door de maatregel verminderd is, kan daarom geen reden zijn de maatregel in stand te houden. Kijkend naar de omgeving zijn de overige straten ook gevoelig voor verkeersdruk. Er is tijdens de pilot ervaren dat de druk op met name de Hooistraat, Hooikade en Hooigracht is toegenomen. Het verschuiven van verkeer naar de overige straten levert netto geen verbetering op van de leefbaarheid en kan daardoor geen grondslag zijn voor het instandhouden van de maatregel.

Sluipverkeer

De Maliestraat heeft een functie voor de ontsluiting van omliggende straten. Het is echter niet aanneemelijk dat verkeer zonder herkomst of bestemming in de omliggende straten ook van de Maliestraat gebruik maakt. Het verkeer in de Maliestraat is dan ook niet te kwalificeren als sluipverkeer.

Inrichting en toekomstperspectief

Voor zover de zienswijze ziet op het structureel autoluw maken van de Maliestraat of een inrichting als voetgangersgebied, merkt de gemeente op dat dit buiten de scope van dit verkeersbesluit valt. Een structurele herinrichting vraagt om een afzonderlijk traject, waarin verkeerskundige, ruimtelijke, juridische en financiële aspecten integraal worden afgewogen en waarin bredere participatie plaatsvindt. Op basis van deze pilot kan geen gedragen besluit worden genomen over een dergelijke structurele wijziging. De huidige besluitvorming ziet uitsluitend op het beëindigen van de pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie.

Toetsing aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Het verkeersbesluit is gebaseerd op een integrale belangenafweging. Daarbij zijn onder meer betrokken:

- het niet realiseren van het doel van de pilot;
- de verkeerskundige werking van de maatregel in de praktijk;
- de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten;
- de effecten op omliggende straten.

De oorspronkelijke situatie was niet onacceptabel qua veiligheid of leefbaarheid. Het ongedaan maken van de pilot vormt geen te grote inbreuk op de belangen van de omgeving. Gelet hierop is geen sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel of het evenredigheidsbeginsel.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.5. Zienswijze 5

Integrale tekst zienswijze

Naar aanleiding van de bekendmaking in het gemeenteblad dd 12-02-26 van 's-Gravenhage dat u voornemens bent het conceptbesluit inzake de afsluiting van de Maliestraat terug te draaien, delen wij u mede dat wij als belanghebbenden bezwaar aantekenen tegen dit voornemen, en wel om de volgende redenen:

De afsluiting van de Maliestraat heeft geleid tot aanzienlijk minder auto(sluip)verkeer op Smidswater. Smidswater (en idem de Nieuwe Uitleg) zijn om die reden een stuk veiliger en rustiger geworden.

De Maliestraat werd voorheen door autoverkeer veelal gebruikt als toegangsweg naar Smidswater en de Nieuwe Uitleg, op zoek naar toch al schaarse parkeergelegenheid, waardoor bewoners vaak tevergeefs zochten naar een parkeerplaats in de buurt van hun woning. Door de afsluiting van de Maliestraat is hierin enige verlichting gekomen.

Een rondgang langs diverse andere bewoners van Smidswater (incl de bewonerscommissie) leerde dat iedereen blij was met de afsluiting van de Maliestraat en dat er grote bezwaren zijn tegen terugdraaien van de afsluiting van de Maliestraat. Ongetwijfeld zult u meerdere bezwaarschriften hierover ontvangen.

Als bewoners van Smidswater tekenen wij dan ook bezwaar aan tegen de openstelling voor autoverkeer van de Maliestraat.

Beantwoording

Aanleiding verkeersbesluit

De autoluwe inrichting van de Maliestraat is ingesteld als pilot met als doel uitvoering te geven aan een motie van de gemeenteraad om terrassen in de straat mogelijk te maken, ondanks dat de trottoirs smaller zijn dan 1,5 meter. Om dit mogelijk te maken is de straat tijdelijk autoluw gemaakt door middel van een afsluitpaal, zodat voetgangers gebruik konden maken van de rijbaan en ruimte kon ontstaan voor terrassen tot aan de trottoirband.

Dit besluit maakte onderdeel uit van een pilot gericht op het mogelijk maken van terrasvergunningen voor horeca. De pilot had geen betrekking op een structurele herinrichting of het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de straat als zodanig.

Het voorgenomen verkeersbesluit ziet uitsluitend op het beëindigen van deze pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie. Er is geen sprake van een herziening van de inrichting van de straat.

Veiligheid van voetgangers en bruikbaarheid van de straat

Aangezien er geen terrassen meer aanwezig mogen zijn in de Maliestraat, is er juridische grondslag om de trottoirs vrij te maken van obstakels. Hinderlijk geparkeerde fietsen en andere voertuigen kunnen worden verwijderd op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Handhaving op andere op het trottoir geplaatste voorwerpen zoals plantenbakken en onvergund terrasmeubilair vindt plaats op grond van artikel 2:10. Daarmee is geborgd dat voetgangers de trottoirs kunnen gebruiken zoals bedoeld, en daarmee hun veiligheid en de bruikbaarheid van de straat.

Leefbaarheid

Het afsluiten van een straat voor autoverkeer heeft in de regel een positief effect op de ervaren overlast. Het is echter uiteraard onwenselijk om om die reden alle woonstraten af te sluiten voor autoverkeer. Het simpele feit dat de overlast in de Maliestraat door de maatregel verminderd is, kan daarom geen reden zijn de maatregel in stand te houden. Kijkend naar de omgeving zijn de overige straten ook gevoelig voor verkeersdruk. Er is tijdens de pilot ervaren dat de druk op met name de Hooistraat, Hooikade en Hooigracht is toegenomen. Het verschuiven van verkeer naar de overige straten levert netto geen verbetering op van de leefbaarheid en kan daardoor geen grondslag zijn voor het instandhouden van de maatregel.

Sluipverkeer

De Maliestraat heeft een functie voor de ontsluiting van omliggende straten. Het is echter niet aanneemelijk dat verkeer zonder herkomst of bestemming in de omliggende straten ook van de Maliestraat gebruik maakt. Het verkeer in de Maliestraat is dan ook niet te kwalificeren als sluipverkeer.

Belangenafweging

De gemeente heeft bij het voorgenomen besluit een integrale afweging gemaakt van de verschillende belangen. Daarbij is onder meer gekeken naar:

- de ervaren verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straat;
- de verkeerskundige werking van de maatregel in de praktijk;
- de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten;
- de effecten op de omliggende straten;
- en het feit dat het doel van de pilot niet is gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.6. Zienswijze 6

Integrale tekst zienswijze

Hierbij maak ik, [naam], wonende aan de Nieuwe Uitleg 26 te Den Haag, bezwaar tegen het verkeersbesluit waarbij de eerdere autoluwe inrichting van de Maliestraat en omliggende straten wordt ingetrokken (dossiernr. 00055 VKZ 25).

1. Belanghebbendheid

Ik woon aan de Nieuwe Uitleg en maak dagelijks gebruik van de Maliestraat, het Smidswater en de directe omgeving. De voorgenomen wijziging heeft directe gevolgen voor mijn woon- en leefomgeving, waaronder verkeersveiligheid, leefbaarheid en de staat van de bebouwing.

2. Positieve effecten van de autoluwe maatregel

Sinds de invoering van de autoluwe inrichting is de situatie in de Maliestraat, het Smidswater en de Nieuwe Uitleg aantoonbaar verbeterd:

- Het (sluip)verkeer is naar schatting met circa twee derde afgenomen
- Er rijden veel minder bestelbusjes en doorgaand verkeer meer over de gracht

- Het straatbeeld is rustiger en overzichtelijker geworden
- Geluidsoverlast en uitstoot zijn merkbaar verminderd
- De parkeersituatie (voor bewoners) is aanzienlijk verbeterd

Deze verbeteringen worden breed gedragen door bewoners.

3. Bescherming van monumentale panden (trillingen)

Een belangrijk en onderbelicht effect van de verkeersmaatregel is de vermindering van trillingen door verkeer.

Voorheen reden regelmatig bestelbusjes en ander gemotoriseerd verkeer met relatief hoge snelheid door de Maliestraat, het Smidswater en de Nieuwe Uitleg. Dit veroorzaakte merkbare trillingen in de omliggende panden, die in veel gevallen monumentaal en kwetsbaar zijn.

Door de afname van verkeer is deze belasting aanzienlijk verminderd. Dit draagt direct bij aan het behoud van deze historische bebouwing. Het terugdraaien van de maatregel zal naar verwachting opnieuw leiden tot structurele schade en versnelde slijtage.

4. Verkeersveiligheid

De autoluwe inrichting heeft de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers duidelijk verbeterd. Gezien het eerdere ernstige ongeval in 2024 onderstreept dit het belang van blijvende maatregelen. Het opnieuw openstellen van de straat voor gemotoriseerd verkeer vergroot het risico op herhaling.

5. Onvolledige en onjuiste motivering (terrassen)

In het besluit wordt gesteld dat er geen aanvragen voor terrasvergunningen zouden zijn, terwijl er wél aanvragen zijn ingediend.

Dit betekent dat:

- het besluit feitelijk onjuist is onderbouwd
- relevante belangen niet zijn meegewogen
- het besluit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb)

Daarnaast blijft het oorspronkelijke doel – het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het mogelijk maken van terrassen – onverminderd relevant.

6. Vermindering van sluipverkeer en leefbaarheid

De autoluwe inrichting heeft geleid tot:

- minder sluipverkeer
- minder vracht- en bestelverkeer
- een aanzienlijk verbeterde leefbaarheid
- meer ruimte voor voetgangers en fietsers

Het terugdraaien van de maatregel zal deze positieve effecten tenietdoen zonder overtuigende noodzaak.

7. Strijd met beleid en wettelijke doelstellingen

Het besluit staat op gespannen voet met de doelstellingen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, waaronder:

- het bevorderen van verkeersveiligheid
- bescherming van weggebruikers

- bescherming van het karakter van een monumentale omgeving

Ook past het besluit niet binnen het bredere gemeentelijke beleid gericht op autoluwe binnensteden.

8. Conclusie en verzoek

Gelet op het bovenstaande verzoek ik u:

- het besluit tot intrekking van de autoluwe maatregel te herroepen
- de huidige autoluwe inrichting in stand te laten
- bij heroverweging expliciet rekening te houden met:

o verkeersveiligheid

o vermindering van sluipverkeer

o bescherming van monumentale panden (trillingen)

o leefbaarheid voor bewoners

o ingediende terrasaanvragen

Graag word ik in de gelegenheid gesteld mijn bezwaar mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[naam]

Nieuwe Uitleg 26

[e-mailadres]

[telefoonnummer]

Beantwoording

Aanleiding verkeersbesluit

De autoluwe inrichting van de Maliestraat is ingesteld als pilot met als doel uitvoering te geven aan een motie van de gemeenteraad om terrassen in de straat mogelijk te maken, ondanks dat de trottoirs smaller zijn dan 1,5 meter. Om dit mogelijk te maken is de straat tijdelijk autoluw gemaakt door middel van een afsluitpaal, zodat voetgangers gebruik konden maken van de rijbaan en ruimte kon ontstaan voor terrassen tot aan de trottoirband.

Uit de evaluatie van de pilot blijkt dat dit beoogde doel niet is gerealiseerd. In de praktijk zijn geen aanvragen voor terrasvergunningen ingediend voor terrassen in de Maliestraat en zijn er geen terrassen vergund. Daarmee is de oorspronkelijke onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen. Daarnaast is uit de evaluatie gebleken dat de huidige inrichting met de afsluitpaal leidt tot verkeerskundige knelpunten. In de praktijk ontstaan situaties waarbij voertuigen moeten keren of achteruit moeten rijden, wat kan leiden tot onoverzichtelijke en potentieel onveilige situaties. Ook is vastgesteld dat de afsluiting de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten kan belemmeren.

Het voorgenomen verkeersbesluit heeft daarom als doel om de pilot te beëindigen en de oorspronkelijke verkeerssituatie te herstellen.

Terrasvergunningen

Ten aanzien van de opmerking dat twee horecabedrijven een terrasvergunning zouden hebben aangevraagd, merkt de gemeente op dat uit de gemeentelijke administratie blijkt dat sinds het instellen van

de pilot geen formele aanvragen voor terrasvergunningen voor terrassen in de Maliestraat zijn ingediend en vergund. Er is 28 januari 2026 een aanvraag gedaan voor een terrasvergunning. De pilot liep tot het einde van het terrasseizoen. Daarom is deze aanvraag niet meegenomen in de evaluatie.

Omdat de verkeersmaatregel primair was ingesteld om terrassen mogelijk te maken, is bij het uitblijven van vergunningaanvragen de onderbouwing voor het verkeersbesluit komen te vervallen.

Veiligheid van voetgangers en bruikbaarheid van de straat

Aangezien er geen terrassen meer aanwezig mogen zijn in de Maliestraat, is er juridische grondslag om de trottoirs vrij te maken van obstakels. Hinderlijk geparkeerde fietsen en andere voertuigen kunnen worden verwijderd op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Handhaving op andere op het trottoir geplaatste voorwerpen zoals plantenbakken en onvergund terrasmeubilair vindt plaats op grond van artikel 2:10. Daarmee is geborgd dat voetgangers de trottoirs kunnen gebruiken zoals bedoeld, en daarmee hun veiligheid en de bruikbaarheid van de straat.

Leefbaarheid

Het afsluiten van een straat voor autoverkeer heeft in de regel een positief effect op de ervaren overlast. Het is echter uiteraard onwenselijk om om die reden alle woonstraten af te sluiten voor autoverkeer. Het simpele feit dat de overlast in de Maliestraat door de maatregel verminderd is, kan daarom geen reden zijn de maatregel in stand te houden. Kijkend naar de omgeving zijn de overige straten ook gevoelig voor verkeersdruk. Er is tijdens de pilot ervaren dat de druk op met name de Hooistraat, Hooikade en Hooigracht is toegenomen. Het verschuiven van verkeer naar de overige straten levert netto geen verbetering op van de leefbaarheid en kan daardoor geen grondslag zijn voor het instandhouden van de maatregel.

Inrichting naar voetgangersgebied

Voor zover de zienswijze raakt aan het behoud van een autoluwe inrichting of een mogelijke structurele herinrichting van de straat, merkt de gemeente op dat dit buiten de scope van dit verkeersbesluit valt. Op basis van de uitkomsten van deze pilot kan geen gedragen besluit worden genomen over een permanente herinrichting van de Maliestraat. Een dergelijke ingreep vraagt om een afzonderlijke, integrale verkenning als zelfstandig project, waarin verkeerskundige, juridische, ruimtelijke en financiële aspecten in samenhang worden beoordeeld en waarin een bredere participatie plaatsvindt. Daarbij spelen ook de gevolgen voor de verkeerscirculatie en de bereikbaarheid van omliggende straten een belangrijke rol. Het draagvlak in de omgeving is op dit moment niet eenduidig. Daarnaast brengt een herinrichting kosten met zich mee waarvoor geen dekking beschikbaar is en past dit niet binnen de huidige planning. Het uitvoeren van een dergelijk traject vraagt om herprioritering van werkzaamheden, wat gevolgen heeft voor andere projecten in de stad. De huidige besluitvorming ziet daarom uitsluitend op het beëindigen van de pilot en het herstellen van de oorspronkelijke verkeerssituatie.

Artikel 2 WVV

De in artikel 2 WVV genoemde doelstellingen behoeven niet allen op elk verkeersbesluit van toepassing te zijn; ten minste één is voldoende. Het college moet een belangenafweging maken, waarbij het college een ruime beoordelingsruimte heeft. In casu vormen slechts de onder lid 1 sub a en d genoemde doelstellingen de grondslag van het besluit. Daarmee wordt aan de vereisten van artikel 2 WVV voldaan.

Belangenafweging

De gemeente heeft bij het voorgenomen besluit een integrale afweging gemaakt van de verschillende belangen. Daarbij is onder meer gekeken naar:

- de ervaren verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straat;
- de verkeerskundige werking van de maatregel in de praktijk;
- de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten;
- de effecten op de omliggende straten;
- en het feit dat het doel van de pilot niet is gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

Bijlage 2: verkeersmaatregelen

