



Den Haag

Deelnemers:
Gemeente Den Haag

Ondernemersberaad Haags Veen (5 aanwezigen)

Verslag
Gesprek Bewoners – Ondernemersberaad
Haags Veen
Hobbemaplein

Datum
4 april 2024
Tijd
16:00-18:00 uur
Locatie
Stichting Noor Cillierstraat 9

Op 4 april 2024, vond een gesprek plaats bij Stichting Noor in de Cillierstraat met het Ondernemersraad Haags Veen en een afvaardiging van de Gemeente Den Haag aan over het concept voorlopig ontwerp van de herinrichting van het Hobbemaplein.

De Gemeente Den Haag opent het gesprek. Zij geeft aan dat er op 9 februari al een gesprek met het ondernemersberaad en de wethouder Kapteijns heeft plaatsgevonden over dit onderwerp. Omdat er nu een verlengd participatietraject wordt georganiseerd is het ondernemersberaad opnieuw uitgenodigd zodat zij nogmaals hun mening kunnen geven en dit kan worden meegenomen in de terugkoppeling van het traject. Het doel van het project is om het gebied veiliger, leefbaarder en groener te maken, en ook om de Haagse markt en omliggende winkelstraten te versterken als een economisch hart. Er werd benadrukt dat de herinrichting zorgt voor een afname van het verkeer en meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers, wat de leefbaarheid verbetert.

De voorzitter van OHV introduceert het ondernemersberaad Haags Veen(OHV). Hij geeft aan dat zij spreken namens alle ondernemers in het gebied en ook voor de Haagse Markt. Daarom is er een andere ondernemer nu ook aanwezig. Verder is er een ondernemer toegetreden tot het bestuur en schuift na een half uur ook aan en verlaat de vergadering iets eerder i.v.m. andere verplichtingen.

Het OHV vertelt dat er dinsdag 2 april een eerste werkconferentie is geweest met diverse stakeholders waaronder de gemeente, Rabobank, Staedion, MKB, Horeca enzovoorts.

Het OHV geeft aan dat de herinrichting m.b.t. de rijrichtingen erg gevoelig ligt. De wijken Schilderswijk en Transvaal worden hierdoor te veel gescheiden. Door het gebied autoluw te maken vrezende ondernemers voor minder omzet. Het ontwerp biedt voor de ondernemers geen meerwaarde. De OHV geeft aan minder loopverkeer richting de Hobbemastraat te verwachten als gevolg van het verplaatsen van de tramhalte 6 vanaf het midden van het plein naar de bibliotheek.

De geschiedenis van deze wijk gaat lang terug: met voormalig wethouder Noordanus is veel in gang gezet: van onteigenen & stadsvernieuwing. Vernieuwen van de gevels & luifels in de Paul Krugerlaan en ontwikkeling commerciële ruimtes aan de Hobbemastraat. Het vertrouwen tussen ondernemers en de gemeente is nu geschaad.

De Gemeente Den Haag erkent dat de economische kracht van dit gebied erg belangrijk is. De economische pijler bestaande uit onder andere de Haagse Markt en de rondom gelegen ondernemers maken een wezenlijk onderdeel uit van het gebied. Het concept ontwerp heeft ook de intentie hieraan bij te dragen.

Er komt vanaf volgend jaar nieuw trammaterieel vanuit HTM, dat in 2027 gaat rijden. De lijnvoering ligt ook vast. Afwijken van het huidige tracé is dus niet mogelijk. Er zijn komende 10 jaar veel andere werkzaamheden in het gebied, zoals WarmtelinQ, aanpassen van het Paul Krugerstraat- en plein, aanpak van Vijf- en Zevensprong (verkeerspunten). De gemeente kan en wil niet alles in zijn geheel en/of tegelijkertijd afsluiten: anders is de wijk niet meer leefbaar en schaadt het ondernemers.

De OHV: Er is onvoldoende besef bij ambtenaren hoe belangrijk het gebied is. Alle winkels zijn vol/bezet. Men betaalt soms €12.000,- per maand aan huur. Dit is echt veel hoger dan andere plekken in de stad, waar wel leegstand bestaat.

De OHV herhaalt dat de insteek vanuit de ondernemers is om samen met de gemeente verder te gaan, maar wel met inspraak op de plannen. Het gaat om onze broodwinning. Een goed ondernemersklimaat is van groot belang. Sommige ondernemers zitten al meer dan 40 jaar in de regio, van generatie op generatie. Ondernemerschap is van economische waarde. Dankzij de Haagse Markt is deze waarde van dien aard geworden dat je niet meer kunt spreken van "even verbeteren".

De Gemeente Den Haag vraagt wat de ondernemers nodig hebben? De OHV geeft aan dat zij voorafgaand aan dit plan niets nodig hadden.

De Gemeente Den Haag verduidelijkt dat ook als er geen herinrichting van het hele plein plaatsvindt, de tramhalte van lijn 6 alsnog verplaatst moet worden naar de bibliotheek omdat de ruimte op het plein te beperkt is voor zowel de tramhalte als het huidige autoverkeer. De trams zijn ongeveer zeven meter langer en te breed waardoor ze elkaar op sommige plekken in de stad elkaar kunnen raken. Ook bochten zijn (soms) een issue. De Gemeente Den Haag vult aan dat we ook te maken hebben met veiligheid. Dit uit zich onder andere in de Wet Lokaal Spoor (WLS). Een wet die door HTM wordt voorgeschreven en waarin ook in het ontwerp moet worden voldaan aan diverse (veiligheids-) eisen.

De OHV geeft aan eerder andere geluiden te hebben gehoord en dat in een eerdere versie van het ontwerp de tramhalte wel midden op het plein was geplaatst. De Gemeente Den Haag geeft aan dat dit bij de eerdere versie van het ontwerp mogelijk was omdat toen alleen rechtdoorgaand verkeer over de De Heemstraat was opgenomen in het ontwerp. Door het toevoegen van de rechtsafverbinding van de De Heemstraat (vooral op verzoek van de ondernemers en uitkomst door participatie tijdens de Werkwerkplaatsbijeenkomsten) moest de tramhalte worden verplaatst naar de bibliotheek.

De Gemeente Den Haag: HTM heeft zijn eigen ingenieursbureau, en die hebben (ook) zorgvuldig gekeken naar de on- mogelijkheden m.b.t. het handhaven of het verplaatsen van de tramhalte. De OHV reageert hierop dat de HTM eerder heeft gemeld dat de tramhalte op de huidige plek kan blijven. De Gemeente Den Haag geeft aan dat hier goed naar gekeken is door de HTM maar dat dit niet het geval is.

De OHV: in het landelijk beleid staat het autoluw maken van drukke gebieden/wijken centraal maar kijk bijvoorbeeld naar Scheveningen, The Mall of the Netherlands en Roermond. Dit zijn commerciële gebieden die buiten dit beleid vallen. Het is doodzonde dat dit beleid alsnog geïmplementeerd wordt bij het Hobbemaplein, terwijl het een paradedepaardje is. De Gemeente Den Haag geeft aan dat dit gebied midden in de stad ligt en juist economisch krachtiger wordt door het meer autoluw te maken en beter bereikbaar met OV.

De OHV geeft als voorbeeld de buitenwijken "Suburbs" in Engeland met grote shopping Malls. Hier gelden andere regels. Deze buitenwijken zijn wel bereikbaar met auto's. Dit maakt een groot verschil. Het betreft een andere profilering naar buiten toe. Hier kunnen wij wat van leren. Een ander voorbeeld is een gebied in een wijk 'Agnesviertel' genaamd in Keulen. Op en rondom het vliegveld mag je geen kraam neerzetten. Hier is het schoon en rustig. Verderop is het heel erg druk met bezoekers. De aanvoerroutes van het winkelend publiek daar gaat het om. De meeste klanten komen vanuit het zuiden. Mensen uit Wassenaar komen niet. Er komen zelfs (reguliere) bezoekers van de Haagse Markt uit Brabant of met autobussen.

De Gemeente Den Haag geeft aan dat het ook niet zo is dat de wijk niet meer bereikbaar is met de auto. Vanaf de snelweg of andere toegangswegen is de wijk nog steeds goed bereikbaar. Het enige dat verandert is dat er niet meer vanuit de Hobbemastraat naar de Kempstraat en vice versa kan worden gereden. Het verkeer dat hier nu rijdt is voor ongeveer de helft doorgaand verkeer dat helemaal geen bestemming heeft in de wijk.

De OHV: Hebben jullie een idee hoe de onderlinge verhoudingen liggen tussen de verschillende verkeersmodaliteiten? De Gemeente Den Haag geeft aan: wandelen rond de 50%, OV rond de 20% (op Marktdagen hoger) autogebruik 20-25% en fiets rond de 5 à 10%.

De Gemeente Den Haag geeft aan dat er in december 2023 ongeveer 1.1 miljoen reizigers gebruik hebben gemaakt van tramlijnen 6, 11 en 12 en bus 25 (Bron HTM).

- Tram 6 590.652 reizigers/maand
- Tram 11 233.675 reizigers/maand
- Tram 12 211.766 reizigers/maand
- Bus 25 123.991 reizigers/maand

Veel bewoners in deze wijk hebben geen auto en zijn afhankelijk van goed openbaar vervoer om bijvoorbeeld naar hun werk te gaan.

De OHV: Wij zijn betrokken geweest in het participatie traject. Door een dialoog aan te gaan en door samen te werken kom je tot hetgeen waar alle partijen winnen. De plannen zoals ze er nu liggen zijn in elk geval niet wat wij willen.

De OHV: Tijdens een separaat gesprek dat op 9 februari 2024 heeft plaatsgevonden, met onder andere wethouder Kapteijns, is er gesproken over een Second Opinion op de economische toets en op de tekening. De Gemeente Den Haag geeft aan dat gesproken is over een second opinion op economische toets, maar niet op de tekening.

De OHV geeft aan dat de binnenstad nu niet meer bereikbaar is zoals dit vroeger wel mogelijk was. De Gemeente Den Haag geeft aan dat het verminderen van autoverkeer een enorme boost heeft gegeven aan dit gebied. De voorzitter van de OHV heeft zelf ook een zaak in het centrum. Hij stelt dat het daar echt op achteruit gegaan is.

De Gemeente Den Haag: de Markt blijft goed bereikbaar vanaf de snelweg. Er zijn vijf toegangspoorten tot de gemeente Den Haag; N14, A12, A13/Boogiewoogie tunnel, S106/Beatrixlaan en N211. Nu wordt de A12 veel gebruikt richting de Markt, dat zal verschuiven naar de S106/Beatrixlaan.

Er wordt een zogenaamde "keerlus" aangelegd naar de Q-park parkeergarage onder de Haagse Markt. Op die manier wordt het mogelijk voor automobilisten om vanuit twee richtingen de parkeergarage in te rijden.

De OHV geeft aan dat dit tot filevorming zal leiden. Er zijn slechts twee éénrichting rijstroken beschikbaar. Als afslaand verkeer naar de parkeergarage niet door kan rijden dan staat alles stil. Bezoekers komen meestal op vrijdag of in het weekend. De rest van de week betreft het merendeel lokale bezoekers. De Gemeente Den Haag geeft aan dat dit technisch oplosbaar is m.b.v. een zogenaamde "doseringsinstallatie".

De OHV is kritisch op het rapport van Sweco. Als er een foutmarge van 5% gehanteerd wordt dan is het al niet relevant meer om dit plan uit te (laten) voeren. Een dergelijk rapport moet "niet als een zoete koek worden voorhouden".

De OHV: gezegde Nederlandse horecaondernemer 'ze vreten je arm en ze drinken je rijk' maar dit gaat niet op in dit gebied omdat er geen/nauwelijks alcohol wordt gedronken. Koffie heeft wel een (sociale) terras functie en misschien wat eten maar er is geen behoefte aan enorme terrassen. De omloop van bezoekers gaat veel sneller dan in andere gebieden. Cultuurverschil. Halfvolle terrassen geeft een ongezellig beeld.

De OHV herhaalt dat het economisch een zeer sterk gebied is. De weg naar boven is minimaal. Men zit al bijna aan een plafond. 'Don't take a man by the look'. Je moet kijken hoeveel er in zijn kassa zit. Hoeveel omzet er wordt gedraaid.

De Gemeente Den Haag vraagt zich af of dit ook voor de Haagse Markt geldt? Die bezoekersaantallen nemen al een paar jaar af. De OHV geeft aan dat daar moet zeker wat aan moet gebeuren.

De OHV: het probleem is het bestemmingsverkeer.

De Gemeente Den Haag: klopt dat levert nou vertraging op in combinatie met doorgaand verkeer welke niet in Transvaal en/of Schilderswijk dient te zijn. Vandaar dat we investeren in de hoofd

wegenstructuur: deze moet sterker worden (50 of 70 km/uur). Hoe meer kruisingen hoe meer vertraging dit oplevert. De Neherkade onderdoorgang is een goed voorbeeld van hoe de situatie is verbeterd. Iedereen rijdt m.b.v. Google/TomTom enz. hier kunnen geen/nauwelijks afspraken mee gemaakt worden (Amerikaans bedrijf /privacy enzovoorts). Het is ook van belang om sluiproutes te minimaliseren.

De OHV: vertelt ook over het gesprek dat recentelijk heeft plaatsgevonden met Staedion, Rabobank, bewonersorganisaties. De OHV maakt zich onder andere zorgen over de leefbaarheid en bereikbaar van bijvoorbeeld mantelzorgers en zorgbedrijven. Denk ook aan familiebezoek dat lastig(er) wordt. De wijken Schilderswijk en Transvaal tellen in totaal ongeveer 65.000 inwoners. Er zijn +/-13 basisscholen. Het gros van de leerkrachten komt buiten de stad vandaan. Zij komen ook veel met de auto. Er zijn heel veel zorgen en onrust. Hoe gaan de maatregelen zich verhouden tot het dagelijks leven?

De Gemeente Den Haag geeft aan dat alles bereikbaar blijft maar (soms) op een andere manier en soms met (iets) langere reistijden. Den Haag is de dichtstbevolkte stad van Nederland. Er komen jaarlijks +/- 4000 inwoners bij. Het wordt continu drukker. Als we geen maatregelen treffen dan gaat het zeker nog meer vastlopen.

De Gemeente Den Haag vraagt of een bezorgdienst een optie is i.r.t. bevoorrading? Reactie OHV: de gemeente betaald in het begin. Maar na verloop van tijd draaien de ondernemers voor de kosten op. Bovendien is het niet zo voordelig als je zou denken. Uber e.d. maakt momenteel ook nog steeds verlies.

De OHV vertelt dat er zo'n 15 jaar achterstand bestaat in de wijk t.o.v. autochtonen. Het kost meer tijd om verandering tot stand te brengen. De Gemeente Den Haag vraagt: moeten we dan X jaar wachten? Eén generatie? Antwoord OHV ja eigenlijk wel. De Gemeente Den Haag: dit betekent wel een gemiste kans om het gebied op te waarderen.

De OHV geeft aan dat er 21 mei nieuwe ondernemersraad gepland staat. Er is een toekomstvisie geschreven. De OHV stuurt een memo met deze toekomstvisie toe naar gemeente.

De Gemeente Den Haag geeft aan dat hij dankzij dit gesprek beter begrijpt hoe de ondernemers tegen de stad en de plannen aankijken. De OHV geeft aan dat hij denkt dat de achterban kiest voor "laat het dan maar" zoals het nu is waarbij de tramhalte het liefst ook niet verplaatst wordt. De Gemeente Den Haag geeft aan dat dit laatste technisch niet mogelijk is.

De Gemeente Den Haag biedt aan een gezamenlijk onderzoek te doen van Haags Veen en de gemeente Den Haag naar de herkomst van de klanten van ondernemers en de gebruikte modaliteiten. Op deze manier kan een beter gesprek worden gevoerd over de maatregelen die nodig zijn om zo wijkeconomie te versterken.

De OHV vraagt aandacht voor de logistieke problemen bij de bevoorrading van de Haagse Markt. In het ontwerp wordt de aanrijroute vanaf de Groenteweg langer. Sommige ondernemers staan alleen. Zij moeten hun kraam onbemand laten om de auto op te halen. Dit wordt echt een probleem. Dat doen ze nu ook, maar in een veel korter tijdsbestek. Dat wordt straks veel lastiger. Bovendien zijn er onderlinge verschillen tussen de ondernemers. Vers betekend dagelijks bevoorraden en een tassenkraam veel minder vaak. De Gemeente Den Haag geeft aan dat gekeken wordt naar een oplossing hiervoor.

De OHV meldt dat er in het verleden al vaker tramhalte(s) buitendienst gesteld zijn dankzij onderhoudswerkzaamheden, en dat dit toen leidde tot ongeveer 30% omzet verlies. De Gemeente Den Haag laat zien waarom de halte weg moet.

De OHV heeft twee vragen: Hoe zit het op andere delen van lijn 6 zoals de bocht op Paul Krugerlaan. De Gemeente Den Haag geeft aan dat heel lijn 6 wordt aangepast. O.a. deze bocht en bij Om en Bij zijn aanpassingen nodig.

Tweede vraag betreft het de onvoldoende parkeerplaatsen in dit gebied.

De Gemeente Den Haag licht toe dat er gekeken wordt naar een extra parkeerterrein bij de Karwei, het openstellen van een tweetal stallingsgarages en de Q park garage van de Haagse Markt.

De OHV vraagt of het mogelijk is progressieve tarieven toe te passen. De Gemeente Den Haag geeft aan dat dit wordt onderzocht. De politiek moet hier een afweging in maken.

De OHV stelt voor om nogmaals gaan zitten in een zogenaamde "Pressure Cooker" sessie. Informeel met een tekenaar erbij maar wel met andere standpunten. Nieuwe ingrediënten maakt een ander gerecht.

De OHV geeft aan dat het besef dat de Kempstraat wordt afgesloten pas tijdens de laatste sessie (04-12-2023) is geland.

De Gemeente Den Haag verbaast zich hierover omdat er vanaf de start van het project uitgebreid met de ondernemers is gesproken en dit altijd in de plannen heeft gestaan. Een van de leden van de OHV is zelfs door de gemeente is ingehuurd om voor verbinding met en draagvlak bij de ondernemers te zorgen.

De Gemeente Den Haag ligt het vervolgproces toe waarbij het college eerst een besluit moet nemen voor vrijgave. Na de inspraakperiode bepaalt uiteindelijk de gemeenteraad wat er gaat gebeuren.

De Gemeente Den Haag: geeft nog als voorbeeld dat sommige beslissingen niet al te lang (meer) kunnen wachten. De levertijd van een tramwissel duurt ongeveer 1,5 jaar na opdrachtverstrekking. Totdat deze daadwerkelijk in het werk geplaatst kan worden. Hierdoor komen we klem in tijd te zitten. De OHV geeft aan dat de HTM maar even moet wachten.

De Gemeente Den Haag: dit kan niet, de tramtoestellen zijn aan het einde van hun levensduur. Bovendien betreft het een Europese verplichting om toegankelijk Openbaar Vervoer (OV) aan te bieden.

De voorzitter van de OHV geeft aan teleurgesteld te zijn in het gesprek: We hebben informatie gekregen hoe het in de toekomst ook zou kunnen zijn, ik kan dit niet verkopen aan onze achterban. De weerstand blijft er. We zijn niet verder gekomen. Het betreft een monoloog vanuit de gemeente. Geen dialoog. Geen co-creatie. Er is niets veranderd ten opzichte van de vorige keer. De secretaris van de OHV vindt dit ook. De Gemeente Den Haag geeft aan dat hij het vervelend vindt dat men deze gesprekken zo ervaart. Het concept-ontwerp is immers wel het resultaat van de eerdere participatierondes die hebben plaats gevonden, waar Haags Veen ook aan heeft deelgenomen. In die vorige participatierondes zijn ook allerlei alternatieven besproken op hun voor- en nadelen. Mede door het commentaar van Haags Veen is de rechtsafer vanaf de Heemstraat naar de Hobbemastraat in het concept-plan opgenomen.

De Gemeente Den Haag legt uit dat gesprek plaatsvindt om het proces volledig af te ronden. Door alle stakeholders individueel in dit aanvullend participatietraject uit te nodigen ontstaat er gelijkwaardigheid tussen alle stakeholders. Dit gesprek is bedoeld om jullie standpunten/zorgen helder te krijgen en vast te leggen.

Het verslag van dit gesprek wordt ter goedkeuring voorgelegd. De resultaten van alle gesprekken worden besproken met de wethouder en het college waarna bepaald wordt hoe verder wordt gegaan.

De Gemeente Den Haag dankt ieder voor zijn of haar input en aanwezigheid.