

Beste Griffie,

Hieronder de vragen vanuit D66 voor Forum Stad - bij agenda punt 11: RV 25047
(Havenkwartier)

Vraag 1: Wat doet de gemeente/projectontwikkelaar extra om te zorgen dat de ondernemers een fijne leef/werk omgeving krijgen. Nu er meer woningen komen dan oorspronkelijk uit het participatieproces was gekomen? Dit zodat de ondernemers er niet de lasten van dragen vanuit zorgen voor meer verkeer, parkeerissues en conflicterende belangen tussen ondernemers en bewoners (lichtvervuiling, lawaai, grote (bedrijfs)voertuigen).

Vraag 2: Wordt ervoor gezorgd dat de nieuwe bewoners goed bekend zijn met het gebied en de ondernemers voordat ze gaan huren c.q. kopen, zodat er niet alsnog extra maatregelen komen ten laste van de ondernemers (beperkingen voor de ondernemers). Denk hierbij aan verkeerbeperkende zaken voor bijvoorbeeld garagebedrijven en sloopbedrijven of het uitzetten van lichtreclames.

Vraag 3: Er is een 4 kwadratenaanpak; wat gebeurt er als niet alle kwadraten tot akkoord komen binnen een afzienbare termijn. Hoe werkt dat door in de aanpak van de andere kwadranten in dit gebied? En wat is een afzienbare termijn voor u in deze?

Vraag 4: Er komt een integraal verkeersonderzoek in dit gebied hebben we vernomen. Klopt dit, en zo ja, hoe worden de uitkomsten meegenomen met de inrichting van dit gebied? Indien niet, waarom niet?

Vraag 5: Er zijn intelligente verkeerslichten geplaatst bij de ontsluiting van dit gebied. Is het mogelijk de resultaten en voortgang daarvan te communiceren naar bewoners, ondernemers en de raad, zodat er meer begrip en kennis komt over de al genomen maatregelen op gebied van verkeer?

Vraag 6: Is de enquête uitgevoerd onder huurders en onder eigenaren? Hoe zit het met deze verhouding tussen deze twee groepen gegeven verschillende belangen. Hoe zorgen we dat beide belangen voldoende aan bod komen?

Dank voor de beantwoording.

Hartelijke groet,

Wemke

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Vraag 1: Wat doet de gemeente/projectontwikkelaar extra om te zorgen dat de ondernemers een fijne leef/werk omgeving krijgen. Nu er meer woningen komen dan oorspronkelijk uit het participatieproces was gekomen? Dit zodat de ondernemers er niet de lasten van dragen vanuit zorgen voor meer verkeer, parkeerissues en conflicterende belangen tussen ondernemers en bewoners (lichtvervuiling, lawaai, grote (bedrijfs)voertuigen).

Het belangrijkste in deze zijn de spelregels die bij het addendum horen. Alleen wanneer alle burens in het kwadrant het eens zijn, neemt de gemeente een plan in behandeling. Dit betekent dus dat een ontwikkelaar een gesprek moet voeren met alle burens, dus zeer zeker ook met de bedrijven die in het kwadrant zitten. Samen kijken ze naar mogelijkheden in ontwerp; dat kan dus het inpassen van de bedrijven zijn, het eventueel nemen van bronmaatregelen bij het bedrijf op kosten van de ontwikkelaar of het terugkeren in nieuwbouw. De bedrijven hebben dus een garantie, een stem in hun eigen toekomstige ontwikkeling en dat van hun burens. Daarmee worden conflicterende belangen ook ondervangen (bv wat betreft lichtvervuiling en lawaai). Daarnaast komt er, net als in fase 1, voorlichting aan de nieuwe bewoners over in wat voor type gebied zij gaan wonen. Voor parkeren blijft, net als nu, het primaat in de openbare ruimte voor de zittende bedrijven en zijn de zittende bedrijven degene die een vergunning kunnen krijgen. Nieuwe bewoners en nieuwe bedrijven parkeren op eigen terrein. Voor het extra (woon)programma is op hoofdlijnen onderzocht wat de effecten zijn. Op basis hiervan worden aanvullende maatregelen voorbereid zoals optimalisatie van kruispuntvorm, rijstrookindeling en/of regelstrategie op de belangrijkste kruispunten vanaf de A4 t/m de Gen. Spoorlaan.

Met dit programma en deze spelregels heeft een bedrijf dus een garantie dat ze mee kunnen bepalen wat er komt en qua verkeer geen extra issues gaan spelen. Ook de openbare ruimte kan worden vergroend en aangelegd met de kwaliteiten (conform Ontwikkelkader) en daarmee zorgen voor een fijnere leef/werk omgeving.

Vraag 2: Wordt ervoor gezorgd dat de nieuwe bewoners goed bekend zijn met het gebied en de ondernemers voordat ze gaan huren c.q. kopen, zodat er niet alsnog extra maatregelen komen ten laste van de ondernemers (beperkingen voor de ondernemers). Denk hierbij aan verkeerbeperkende zaken voor bijvoorbeeld garagebedrijven en sloopbedrijven of het uitzetten van lichtreclames.

Ja, er wordt, net als in fase 1, door ontwikkelaars en hun makelaars actief voorgelicht wat voor type gebied dit is en wat de route is voor eventuele klachten. Ook wordt aangegeven wat bedrijven in dit gebied aan geluid mogen maken. Ook wordt aangegeven waar bv verruiming is vanwege maatwerkvoorschriften voor bijvoorbeeld tussen 6 en 7 u laden en lossen. Zo is voor iedereen duidelijk wat mag en wat niet. Bedrijven mogen ook meebepalen over hun kwadrant en kunnen dus ook meedenken over de architectuur op de percelen van hun burens. Zie ook vraag 1.

Vraag 3: Er is een 4 kwadratenaanpak; wat gebeurt er als niet alle kwadranten tot akkoord komen binnen een afzienbare termijn. Hoe werkt dat door in de aanpak van de andere kwadranten in dit gebied? En wat is een afzienbare termijn voor u in deze?

Met dit addendum legt u als raad de kaders vast. Het addendum voldoet daarmee aan alle beleidseisen van gemeente, provincie en Rijk. De fasering ligt niet vast. Die is aan eigenaren zelf. Als er dus geen akkoord komt binnen een kwadrant zal de situatie blijven zoals deze nu is. Het programma ligt per kwadrant vast, dus elk kwadrant kan hun eigen tempo tot conclusie komen.

Vraag 4: Er komt een integraal verkeersonderzoek in dit gebied hebben we vernomen. Klopt dit, en zo ja, hoe worden de uitkomsten meegenomen met de inrichting van dit gebied? Indien niet, waarom niet?

Er is een verkeersonderzoek gedaan. Dit heeft de raad ontvangen in februari 2025. In dit verkeersonderzoek is een maximum onderzocht en dit laat zien dat de bijdrage van het Havenkwartier op de verkeersstromen beheersbaar is. Een van de aanbevelingen was om de kruispunten te bekijken en te ontwerpen op doorstroming. Dit is waarom in het ontwerp openbare ruimte de kruispunten van Burgemeester Elsenlaan en het Havenkwartier worden herontworpen. Verder zal de gemeente kijken naar de totale doorstroming van de afrit A4 naar de Generaal Spoorlaan; dit kan via rijstrookindeling en ontwerp van de kruispunten verder worden verbeterd. Ook optimaliseren we de totale regelstrategie van VRI's van de kruising Sir Winston Churchilllaan tot aan Generaal Spoorlaan. Verder is de verwachting dat er veel regionaal verkeer een andere route naar Den Haag zal kiezen, omdat met het betaald parkeren in het middengebied het minder aantrekkelijk wordt als P+R voor werknemers in Den Haag. Regionaal verkeer wordt hierbij ingeruild voor lokaal verkeer. Het overleg met Den Haag en de regio zal verder worden voortgezet om regionale verkeersstromen beter te reguleren.

Vraag 5: Er zijn intelligente verkeerslichten geplaatst bij de ontsluiting van dit gebied. Is het mogelijk de resultaten en voortgang daarvan te communiceren naar bewoners, ondernemers en de raad, zodat er meer begrip en kennis komt over de al genomen maatregelen op gebied van verkeer?

De iVRI's op de Burgemeester Elsenlaan en Veraartlaan zijn geïnstalleerd en al enige tijd operationeel. De extra winst aan capaciteit die het oplevert, wordt gelijk oplopend met de oplevering van woningen in het Havenkwartier, ingesteld. Vooralsnog is ongeveer 30% tot 40% van de extra capaciteit vrijgegeven. We zien dat dit leidt tot de verwerking van meer verkeer met vergelijkbaar oponthoud als voorafgaand aan de installatie van de iVRI's. Omdat de wachtrijen nog ongeveer even lang zijn, lijkt de plaatsing van iVRI's dus niet het gewenste effect te hebben maar dat heeft het wel omdat er nu simpelweg meer verkeer verwerkt wordt.

Het creëren van extra capaciteit leidt over het algemeen ook altijd tot extra verkeer. Dit komt overeen met het beeld uit de dynamische simulaties, die Vialis (leverancier iVRI's) voorafgaand aan de installatie heeft getoond.

Nu iVRI's enige tijd operationeel zijn, bestaat de volgende stap uit de verdere uitrol van benodigde apparatuur en software om verkeersdata uit de verkeersregelinstallaties

beter te kunnen analyseren en op basis hiervan de regelstrategie verder te optimaliseren. Mede op basis van de dynamische simulatie en eerste resultaten op straat, verwachten we nog steeds dat het extra verkeer na realisatie van het totale Havenkwartier (ook met toevoeging extra woningen fase 2) tot ongeveer hetzelfde wegbeeld zal leiden als voorafgaand aan de realisatie van het Havenkwartier. De realisatie van de extra woningen leidt dus tot extra verkeer maar doordat de kruisingen, als gevolg van de maatregelen meer verkeer kunnen verwerken, blijven de effecten beheersbaar.

Wanneer alle benodigde hard- en softwareapparatuur om data te analyseren operationeel is, kunnen we resultaten hieruit communiceren naar bewoners, ondernemers en de raad.

Ook wordt per kruispunt nog bekeken of er op het gebied van verkeersregeltechnisch ontwerp verbeteringen mogelijk zijn die leiden tot een nog betere verkeersafwikkeling.

Vraag 6: Is de enquête uitgevoerd onder huurders en onder eigenaren? Hoe zit het met deze verhouding tussen deze twee groepen gegeven verschillende belangen. Hoe zorgen we dat beide belangen voldoende aan bod komen?

Ja, in de stukken kunt u de stakeholder belangenkaart vinden. Hier is per bedrijf, door het bedrijf zelf aangegeven, hoe zij kijkt naar deze laatste ontwikkelingen. Zowel huurders als eigenaren zijn bevraagd en opgenomen in deze belangenkaart. Onderstaand overzicht geeft de korte samenvatting. De nuances achter deze voorkeuren zijn dus na te lezen in de stukken.

Tussen eigenaar of huurder zijn de verschillen niet veel; huurders spreken zich wat vaker zonder voorkeur uit, terwijl een aantal ondernemers graag 500-700 woningen ziet omdat ze bijvoorbeeld ook potentiële klanten zien. Veel bedrijven willen met name de garantie dat ze hun bedrijfsactiviteiten voort kunnen zetten als ze dat willen; zij geven aan dat met deze garantie van spelregels dat wel terug te zien.

<u>bedrijven</u>	<u>aantal bedrijven</u>	<u>400</u>	<u>500-700</u>	<u>geen voorkeur</u>
<u>eigenaar/ondernemer</u>	9	1	4	4
<u>eigenaar/ontwikkelaar</u>	2		2	
<u>eigenaar/ondernemer/ ontwikkelaar</u>	2		2	
<u>ondernemer/huurder</u>	6	1		5
<u>eigenaar (IPP en werf)</u>	2			2
<u>eigenaar/belegger</u>	2		2	
<u>belangenbehartiger</u>	2	2		
<u>totaal</u>	25	4	10	11