

GROENLINKS

DISCUSSIONOTITIE

BEHOUD HET VOORHOUT

Lindenbrug in plaats van Voorhoutgarage

Een verbindende brug naar de Malievelddgarage als alternatief voor de garage onder het Lange Voorhout



Inhoud

Inleiding.....	3
Plannen voor een Parkeergarage.....	3
Duurzame mobiliteit en parkeren.....	5
GroenLinks-voorstel Malieveldgarage	5
Betrekken Malieveldgarage bij de binnenstad	6
Brug als verbinding Malieveldgarage met de binnenstad	8
Een uitnodigende brug	9
Financiën	13

Inleiding

Het Lange Voorhout is een straat met grote waarde voor Den Haag en is Rijksbeschermd stadsgezicht. Met zijn statige kastanjes, brede avenue-achtige opzet en met vele gezichtsbepalende gebouwen zoals de Hoge Raad, de Kloosterkerk, Hotel des Indes en Pulchri is het Lange Voorhout één van de centrale plekken in Den Haag. Een plek die gekoesterd moet worden.

Het college wil echter in de Noordwestelijke hoek, waar het Lange Voorhout onderdeel van uitmaakt, extra parkeerplekken creëren. Eind 2010 hebben diverse belanghebbende partijen op en rond het noordwestelijk deel van het centrum een rapport uitgebracht, waarvan de conclusie is dat de locatie 'Lange Voorhout, korte zijde' de meest geschikte locatie is voor het toevoegen van de parkeergelegenheid onder het maaiveld.

Volgens GroenLinks is er echter een beter alternatief. Het is niet noodzakelijk het waardevolle Lange Voorhout en omgeving verder met onnodig verkeer te belasten. Het alternatief betreft het beter benutten van de Malieveldgarage en deze met innovatieve maatregelen beter te laten aansluiten bij de binnenstad. In deze notitie wordt dit voorstel nader uitgewerkt.

Plannen voor een Parkeergarage

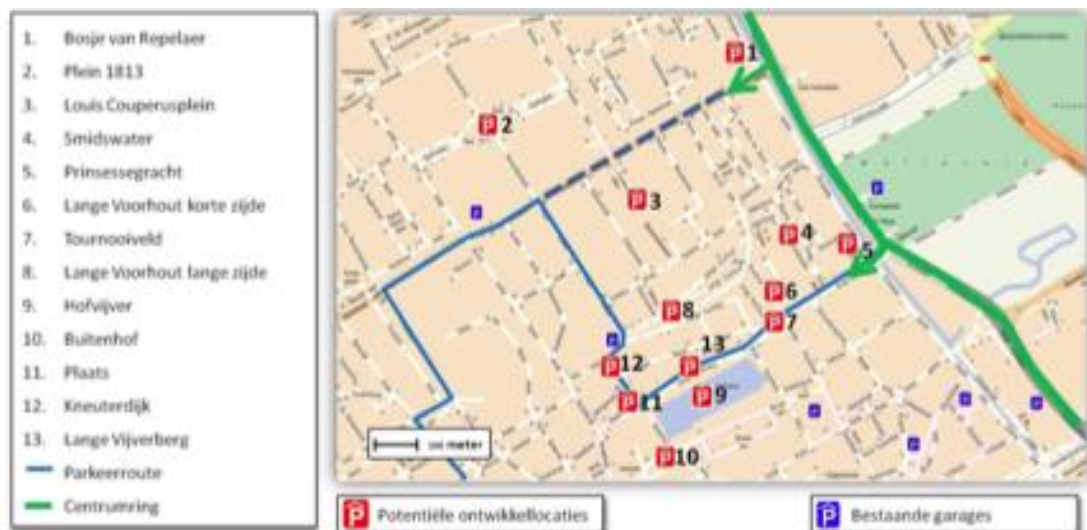
Het huidige college heeft met betrekking tot het parkeren in de Noordwestelijke binnenstad het volgende in het collegeprogramma opgenomen: *Verder gaan we onderzoek doen naar mogelijkheden voor een nieuwe (ondergrondse) parkeergarage in het noordwestelijke deel van de binnenstad....*

In december 2010 heeft Jonkers Management BV in opdracht van diverse belanghebbende partijen op en rond het noordwestelijk deel van het centrum het Adviesrapport *Ondernemend Parkeeradvies* uitgebracht. In dit rapport wordt de locatie 'Lange Voorhout, korte zijde' aangewezen als meest geschikte locatie voor het toevoegen van parkeergelegenheid onder het maaiveld.

De aanleiding voor het maken van het rapport wordt door de makers als volgt omschreven: *Uit onderzoek van de gemeente Den Haag blijkt dat er in het noordwestelijk deel van het centrumgebied op werkdagen in de middag een tekort aan parkeerplaatsen is en de parkeerdruk op andere tijden hoog is. [...] De parkeerdruk zal de komende jaren verder toenemen [...]. Toevoeging van een ondergrondse garage op een strategische locatie biedt zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin een oplossing. Door meer parkeeraanbod geconcentreerd aan te bieden, krijgt het omliggende gebied een herkenbaar bronpunt, vermindert het zoekverkeer en legt de geparkeerde auto geen beslag op de openbare ruimte.*

In het rapport is een long-list opgesteld met potentiële ontwikkellocaties. Deze locaties zijn op diverse gebieden met elkaar vergeleken:

- Fysieke aspecten: afmetingen van de locatie, infrastructurele belemmeringen, afbreukrisico's in relatie tot de monumentale omgeving;
- Bouwkosten: complicerende factoren die kostenverhogend zijn;
- Bereikbaarheid en leefbaarheid: bereikbaarheid tijdens en na de bouwperiode, aansluiting op de centrumring en de parkeerroute, eventuele gevolgen voor de leefbaarheid in woonwijken;
- Parkeerdruk: bijdrage aan het oplossen van de parkeerdruk in de omgeving;
- Exploitatiepotentieel: tariefniveau, concurrerende parkeervoorzieningen, bezoekaantrekkende functies.



De dertien potentiële ontwikkellocaties (in rood)

Duurzame mobiliteit en parkeren

GroenLinks ziet een toekomst, waarin het openbaar vervoer de belangrijkste mobiliteitspijler is voor Nederland. Aangevuld met schoon en duurzaam particulier vervoer kan er op deze manier een efficiënt mobiliteitssysteem worden gecreëerd.

Daarom is GroenLinks er ook voorstander van dat er, voordat men overgaat tot het verhogen van het aantal parkeerplaatsen, allereerst meer inspanning wordt geleverd om de bereikbaarheid van de Binnenstad op andere wijze dan per auto te faciliteren. Daarover zullen wij binnenkort ook met voorstellen komen.

Als er al meer behoefte is aan extra parkeervoorzieningen, dan is het volgens GroenLinks zaak om deze:

- aan de rand van de binnenstad te leggen, zodat de binnenstad zo min mogelijk wordt belast door autoverkeer;
- via een zo kort mogelijke weg aan te sluiten op de invalswegen;
- een minimale aantasting te laten zijn van de bestaande stedenbouwkundige- en groenstructuur.

De randvoorwaarden zorgen ervoor dat een korte termijnoplossing, zoals het aanleggen van extra parkeervoorzieningen, niet leidt tot extra overlast voor de Haagse binnenstad. Zowel de bereikbaarheid, leefbaarheid als duurzaamheid zijn erbij gebaat om de auto's zoveel mogelijk uit het Haagse centrum te houden.

GroenLinks-voorstel Malieveldgarage

Binnen het zoekgebied aan de noordwestelijke zijde van het centrum bevindt zich de Malieveldgarage. Deze één-laagse garage met 600 parkeerplaatsen is in bovengenoemd rapport niet beschouwd als potentiële ontwikkellocatie. Deze locatie biedt echter op het eerste gezicht een flink aantal voordelen, zoals:

- Aansluiting op centrumring (eventueel zelfs direct vanaf de Utrechtse Baan);
- Auto's blijven buiten de Binnenstad, geen zoekverkeer;
- Mogelijkheid tot uitbreiding van parkeerplaatsen;
- Overlast van eventuele bouwwerkzaamheden zou tot een minimum beperkt kunnen worden;

De Malieveldgarage zou in de beoordelingssystematiek van het bovengenoemde onderzoek zeer positief naar voren komen. Als we dezelfde beoordelingsmatrix gebruiken als die in het onderzoek, dan zou deze er voor de Malieveldgarage als volgt uitzien:

Locatie:	Ongunstig		Gunstig		Zeer gunstig
14. Malieveld	1	2	3	4	5
Afmetingen geschikt					0
Infrastructurele belemmeringen					0
Monumentale risico's					0
Bouwsom oprijvende factoren*				0	
Bereikbaarheid tijdens bouwperiode					0
Aansluiting op parkeerroute					0
Invloed op leefbaarheid woonwijk					0
Bijdrage aan verlagen parkeerdruk					0
In gebied met hoog tarief					0
Nabijheid concurrerende voorzieningen					0
Bezoek aantrekkende functies**				0	
Menging van dag- avond en nachtfuncties***				0	
Verdeling beoordelingsaspecten	0	0	0	3	9

* gemak van open bouwterrein wordt deels teniet gedaan door te maken verbinding met de binnenstad

** activiteiten Malieveld

*** Kantoren Prinsessegracht en Lange Voorhout / (avond)activiteiten Malieveld

Hieruit volgt, dat de locatie Malieveld volgens de beoordelingssystematiek die in het rapport wordt gehanteerd ruimschoots als de meest gunstige is aangewezen.

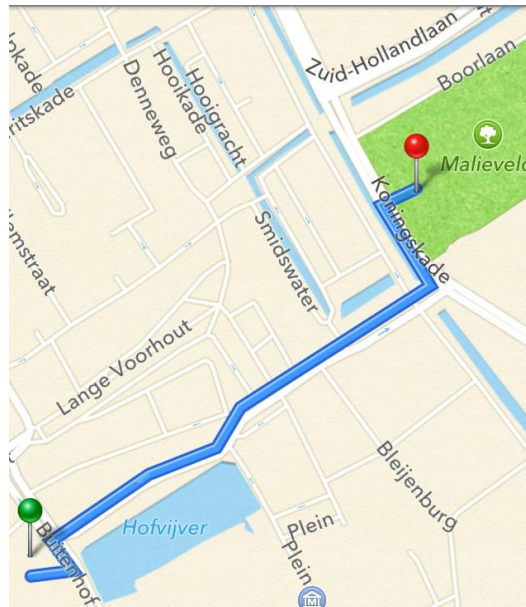
Dit geeft aanleiding om serieus naar de Malieveldgarage te kijken als alternatief voor het Lange Voorhout. De vele voordelen die dit met zich meebrengt, zouden van Den Haag een aantrekkelijker stad maken dan het creëren van een nieuwe parkeergarage op een kwetsbare plek als het Lange Voorhout.



Betrekken Malieveldgarage bij de binnenstad

De Malieveldgarage ligt nu nog enigszins verscholen buiten de binnenstad. De drukke Koningskade scheidt de Malieveldgarage van de binnenstad, waardoor dit een drempel opwerpt voor bezoekers om de Malieveldgarage te gebruiken voor hun bezoek aan de binnenstad.

De feitelijke afstand naar de rand van het kernwinkelgebied, bedraagt 1 km. Hoewel deze wandeling van maximaal 10 minuten voert langs de mooiste plaatsen van Den Haag (Lange Voorhout, Lange Vijverberg en Hofvijver), vormt met name de oversteek van de drukke Koningskade gevoelsmatig een barrière.



Onlosmakelijk hoort bij dit voorstel dus een oplossing voor het overbruggen van deze barrière. Door een duidelijk vormgegeven route moeten mensen op een prettige en aantrekkelijke manier de Binnenstad worden binnengeleid.

Hiervoor heeft GroenLinks vier mogelijkheden beschouwd:

1. Een **gelijkvloerse** kruising van voetgangers en autoverkeer met verkeerslichten: de nu bestaande situatie zorgvuldiger vormgeven;
2. Een brug voor voetgangers **over** de Koningskade;
3. Een tunnel voor voetgangers **onder** de Koningskade door;
4. De **Koningstunnel** wordt verlengd, waardoor de auto's tot voorbij het kruispunt met het Korte Voorhout ondergronds blijven. Hierdoor kunnen voetgangers onbelemmerd vanaf het Malieveld naar de Binnenstad lopen.

Deze varianten zijn beoordeeld op grond van de criteria die voor deze verbinding van enorm belang zijn, namelijk de mogelijkheden voor een duidelijk leesbare en uitnodigende vormgeving, financiële haalbaarheid en duurzaamheid.

Optie 1 zal uiteraard de minste kosten met zich meebrengen maar zal, gezien de ervaring met huidige situatie, lastig tot een uitnodigende verbinding kunnen worden gevormd. Groot nadeel is bovendien de wachttijd bij de kruising.

Optie 3 is in verhouding duur en ingrijpend. Behalve het feit dat een voetgangerstunnel moeilijk uitnodigend is te maken, zorgt het passeren van het water van de Prinsessegracht voor een extra complicatie.

Optie 4 is verreweg de fraaiste, maar ook verreweg de meest complexe en dus duurste oplossing. Aangezien hier ook bijkomende factoren als de bereikbaarheid van het Korte Voorhout voor autoverkeer meespelen, is deze variant verder buiten beschouwing gelaten.

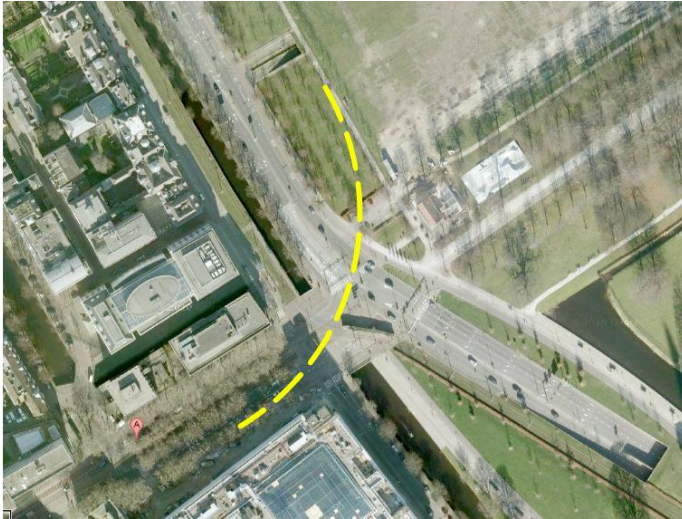
Brug als verbinding Malieveldgarage met de binnenstad

Optie 2 met een brug als verbinding tussen de binnenstad en de Malieveldgarage is binnen dit afwegingskader de beste optie. In dit geval dient 'brug' gelezen te worden als een verbindend element dat de voetganger uitnodigt om zich te laten meevoeren op een interessante tocht naar de Haagse binnenstad. Een geleidelijk oplopende, zorgvuldig vormgegeven hellingbaan, die direct aansluit op de levendige en parkachtige langzaamverkeerroute tussen provinciehuis en Centraal Station, tilt de voetganger ongemerkt over de Koningkade. Hoog boven auto's en trams, met uitzicht op het Malieveld, Nieuw Centrum en de huizen langs de Prinsessegracht verleidt de 'swoosh' mensen om langer te blijven staan en om vaker terug te komen.

Met de realisatie van de brug wordt er ook een sluitende wandelroute gerealiseerd tussen Het Binnenhof, het Lange Voorhout, de Malieveldgarage en het park de Koekamp. Het Malieveld en de Koekamp worden zo bij het centrum betrokken, wat een uniek groen gebied onderdeel van het Haagse centrum maakt.

De brug zal dus niet alleen zorgen voor een beter gebruik van de Malieveldgarage, waardoor de garage onder het Lange Voorhout overbodig wordt, maar tevens zorgen van een opwaardering van het Haagse centrum.





Een uitnodigende brug

De uitvoering van de brug is essentieel voor de stedelijke inpassing en het gebruik van de brug. Zoals al eerder aangegeven, moet de brug uitnodigend zijn. Elementen die daarom bij deze verbinding van enorm belang zijn, zijn een duidelijk leesbare en uitnodigende vormgeving, een duurzame uitvoering en vooral de aansluiting op een met zorg ingerichte openbare ruimte.

Er zijn in de wereld en in Nederland al vele voorbeelden van hoe een dergelijke brug kan worden vormgegeven:



Voetgangersbrug, Covilha, Portugal



Millennium Park, Chicago, USA



Harbour Drive Bridge, San Diego, USA

Financiën

Ten behoeve van een de kostenindicatie is een vergelijking gemaakt met de spoortraverse in de gemeente Ruurlo (Gelderland). Deze traverse, bestaande uit een staalskelet bekleed met Platowood, heeft een lengte van 40 meter en in het midden een vrije hoogte van 5,60 meter. De lengte van de Haagse traverse zal ongeveer 160 meter zijn. De vrije hoogte (bepaald door de bovenleidingen van de trams) ligt ongeveer gelijk. Bouwkosten zijn dan bij benadering 2 miljoen euro ex BTW.

Eventuele infrastructurele aanpassingen zijn hierbij niet meegerekend.



Spoortraverse, Ruurlo, Gelderland