

VCP-twee: de CityRing

EEN BURGERINITIATIEF



Het VCP-alternatief, we hebben het maar de werktitel 'VCP-2' gegeven volgt grotendeels een route die nu bekend staat als de 'Parkeerroute'. De ring is éénrichtingsverkeer tegen de klok in. Deze ring - zelfs met één rijrichting - is aanmerkelijk kleiner dan de zogenaamde Centrumring die de spil vormt van de gemeentepannen (bruin transparant weergegeven). Binnen deze CityRing ligt alles op loopafstand.

Maar dan ook een echte Centrumring ...

Met zorg wordt door een groot aantal inwoners van Den Haag het Verkeers Circulatie Plan van de gemeente tegemoet gezien. Met name de zogenaamde Centrumring, die met een grote boog om de Haagse Binnenstad heen trekt en waarbinnen intern verkeer zal worden geblokkeerd, kan zorgen voor veel nodeloze extra autokilometers, ergernis en luchtvervuiling. Vandaar dit alternatief: een aanpassing van de huidige Parkeerroute, die dicht om het centrum heen gaat.

Alleen al de naam 'Centrumring' is er een, die de lading niet dekt. Dit hoofdbestanddeel van de gemeenteplannen is namelijk geen centrumring zoals je die aantreft in andere plaatsen met een circulatieplan in plaatsen als Groningen, Freiburg of Straatsburg: daar liggen de route om het auto-vrije centrum zo dicht rond de binnenstad dat alles binnen deze ring op loopafstand is te bereiken.

Daar is bij de Haagse gemeenteplannen dus geen sprake van: de Haagse Centrumring is ruim 12 kilometer lang met een doorsnede van rond de 3,5 kilometer! Teven bevinden zich in deze ring veel kruisingen, die stoplichten noodzakelijk maken. Van enige doorstroming zal dan dus ook geen sprake zijn.

Parkeerroute

Er is echter wel degelijk een 'echte' centrumring, namelijk een variant de huidige Parkeerroute. Deze variant van 4,5 kilometer ziet u op de kaart op de omslag: de grootste loopafstand vanuit het midden is ongeveer 700 meter van de verste rand van de rondweg verwijderd: voor een gezonde voetganger goed te doen.

De (aangepaste) Parkeerroute – we noemen hem nu gemakshalve **CityRing** is dus een veel betere rondweg, maar de straten die deze route vormen zijn te smal voor een goede doorstroming in twee richtingen. Wil doorstroming gewaarborgd zijn, dan is verkeer in één richting een noodzaak, rechtsonder, zodat het binnenkomend verkeer (van buiten deze centrumring niet kruist met het uitgaande verkeer). Tevens is dan nog plaats voor parkeerstroken.

Binnen de ring zou alleen autoverkeer mogelijk moeten zijn voor hulpdiensten, leveranciers, openbaar vervoer en het bereiken van de parkeergarages, zowel de openbare als die voor de bewoners.

Om dit in praktijk te brengen zou je kunnen denken aan polers, die alleen omlaag gaan bij radiografisch aangestuurde signalen (hulpdiensten, o.v.) en chipkaarten of een betaling

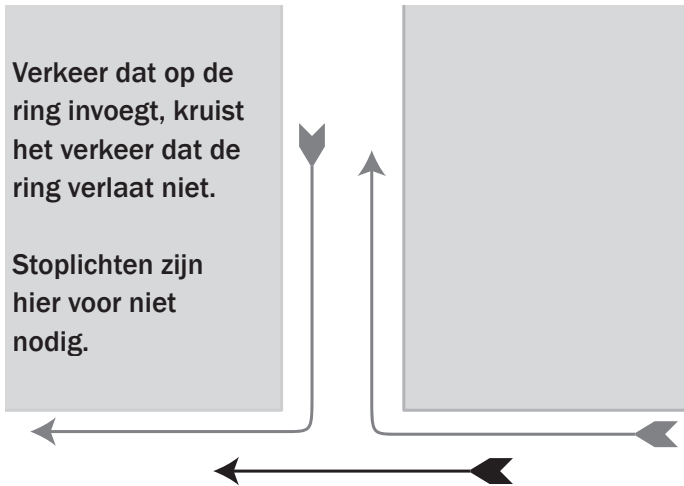


De historische tram door het winkelgebied in Istanboel; 1,5 kilometer door een hoofdwinkelstraat ter breedte van de Hoogstraat. Het is een topper. En niet alleen bij de toeristen: ook de bewoners maken er graag gebruik van.

via een mobiele telefoon. Zo kunnen ook automobilisten, die toch absoluut binnen de CityRing willen zijn, door het betalen van een bepaald bedrag toegang krijgen. Maar verder kan de binnenstad binnen de CityRing het domein worden van fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Eventueel nog een drempel geplaatst kunnen worden ter hoogte van de Gevangenpoort, alleen passeerbaar voor tram, bus en touringcar om doorgaand verkeer 'binnendoor' te weren. Dan zou je kunnen overwegen om de Gevangenpoort weer te maken tot een doorgangspoort, door aan de Hofvijverzijde passende bebouwing te maken. De tram en genoemd schaars verkeer zou je eventueel nog achter deze bebouwing langs het water kunnen leiden, over een weg die lang niet meer zo breed hoeft te zijn als de huidige Vijverdam.

Pendeltrams

Alles binnen de ring is op loopafstand, maar wil de bezoeker zich toch sneller voort kunnen bewegen in en naar het wandelgebied, dan moet die kosteloos gebruik kunnen maken van de tramlijnen die het gebied doorkruisen: 1, 2, 3, 6, en spitsuurlijn 10. Om de frequentie op te voeren kunnen aan de trajecten van lijn 17 en 1 extra pendeltramlijnen worden toegevoegd. Fraai zouden tweerichtingrijtuigen zijn, replica's van de oude tweeassers, die vroeger op de dubbellijn 2-5 waren te vinden. Hier zou je wel een toegangssysteem kunnen instellen: een eenvoudig mechanisch systeem met een muntinworp (50 eurocent, 1 en 2 euro). In de dienstregeling van de huidige lijnen zouden deze trams moeten kunnen passen: over de Lange Vijverberg reden vroeger vijf tramlijnen.



Zeker bij de parkeergarage op het Malieveld, die de functie van **urban transferium** zou moeten krijgen, zou een extra spoor moeten komen: zodat men met een duidelijk herkenbaar vervoermiddel zonder problemen de binnenstad kan bereiken.

Istanboel kent een goed voorbeeld: daar rijdt een historische tramlijn op enkelspoor door een autovrije winkelstraat – nauwelijks breder als de Hoogstraat - van 1 kilometer lengte af voor het bedrag van ongeveer een halve euro: deze trams zitten altijd stampvol en bij vrijwel elk journaalitem over deze metropool is wel een filmschot van dit trammetje te zien! Een mooie gratis reclame voor de stad!

Overigens is realisatie van het plan – want gezien de nijpende situatie rond de Veerkades is een zekere haast geboden – niet afhankelijk van de inbedrijfstelling van deze extra trams, maar het geeft het plan wel een veel positievere uitstraling.

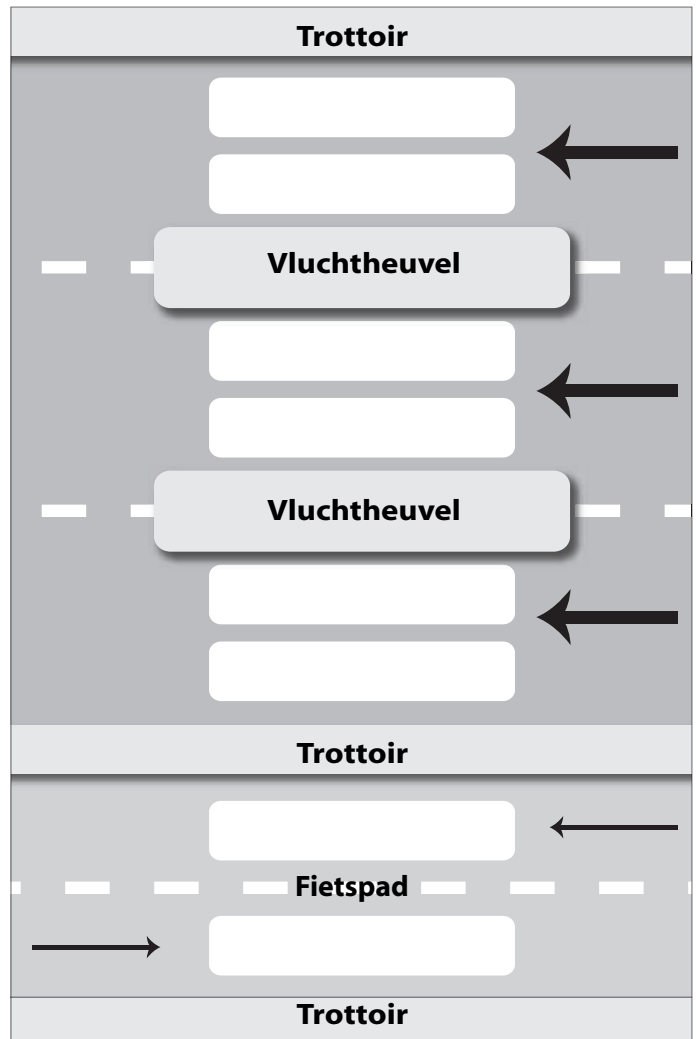
Haken en Ogen

Aan dit alternatief zitten – toegegeven – ook nog wel de nodige haken en ogen: zoals de afritten van het Prins Bernhardviaduct.

Het Prins Bernard Viaduct staat sowieso al ter discussie. Binnen dit plan zou het goed uitkomen, als het **alleen nog als oprit naar de Utrechtse Baan** zou fungeren en voor fiets- en autoverkeer naar het Bezuidenhout. Tussen Scheldoekshaven en Prinsessegracht zou een tunnel in één richting moeten komen, omdat de Zwarteweg hier te smal is voor doorgaande verkeer (en er vanwege het tramviaduct een hoogtelimiet is). Wellicht kan voorlopig aan beide zijden éénrichtingverkeer worden ingesteld – met een fietspad in twee richtingen.

Er valt nog veel te verfijnen aan dit plan en het biedt variaties. Hopelijk vormt het een aanzet. In vergelijking met VCP-voorstel van de gemeente met haar grillige rafelroute zou het een serieus te nemen alternatief moeten kunnen zijn.

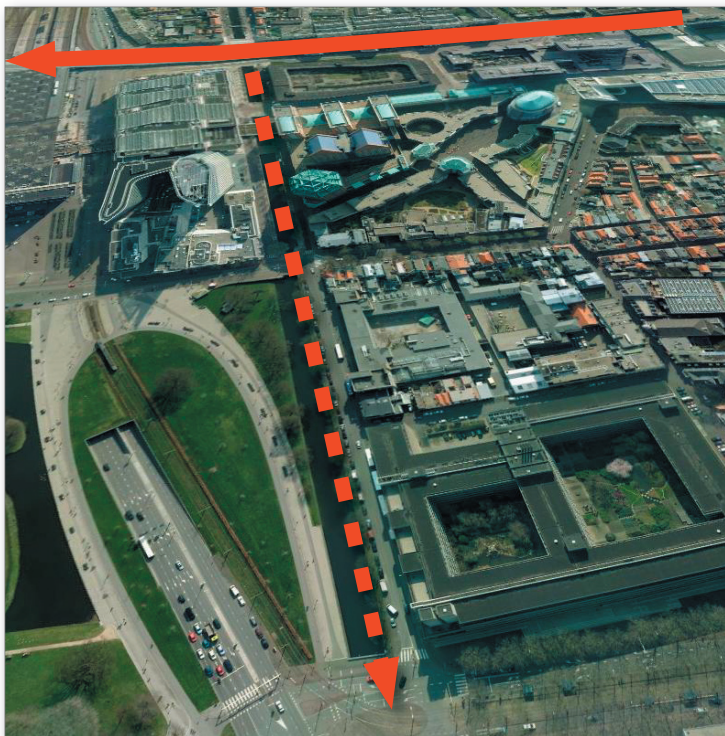
© Eduard Bekker,
e.bekker@layout.nl
www.layout.nl
tel. 070 3647060



Door het toepassen van vluchtheuvel - in combinatie met een zebra, is het mogelijk niet nodig om voetgangerslichten te gebruiken. De ring zou uit drie rijstroken kunnen bestaan: 1. In- en uitsorteren, 2. Doorgaand verkeer en 3. Naar binnen afslaande en parkerend verkeer.



Lijn 5 bij zijn vroegere eindpunt aan de Prinsessegracht. Ook hier zou weer een tram kunnen rijden. dit type motorwagen was ooit algemeen in de Hofstad, en zou dus geschikt kunnen zijn als prototype voor een replica.



Het grootste knelpunt van VCP-twee: de Passage Schedeldoekshaven-Prinsessegracht. De Rijnstraat biedt hier geen plek meer voor autoverkeer, de gracht moet hier open blijven (Ooievaart!), een viaduct gaat niet (vanwege het de tramoprit). Ook wordt ter hoogte van het Kort Voorhout het verkeer (fietsers, tram, voetgangers) van de parkeergarage naar het Malieveld gekruist.

De beste oplossing zou een tunnel Schedeldoekshaven-Prinsessegracht kunnen zijn, een tijdelijke éénrichtingsverkeer aan beide zijden van de gracht.



De overkluizing van de Prinsessegracht ter hoogte van de Dr. Kuiperstraat, die verkeer tussen de Koningskade en de Dr. Kuiperstraat mogelijk maakt, dateert van na 1963 (rechts). Omdat de voorgestelde CityRing rechtsonder in één richting loopt vanaf de Prinsessegracht de Dr. Kuiperstraat in, kan er over de overkluizing slechts verkeer in één richting plaatsvinden. Het verkeer kan via het Prins Bernardviaduct (alleen nog open voor lokaal verkeer en verkeer **naar** de Utrechtse Baan). Zie achteraan op de foto boven.



De poort van de Gevangenpoort heeft zijn functie als poort verloren sinds de aanleg van de Vijverdam in 1925. Bij een autoluwe binnenstad en een knip bij het Buitenhof zou de oude situatie deels kunnen terugkeren.



In het nieuwe 'oude' gebouw rechts zouden bijvoorbeeld openbare toiletten en een VVV kunnen komen. De tram moet er nog wel langs kunnen. Die is over een eigen baan te leiden achterlangs de 'oude' nieuwbouw.