



## Verslag

## Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Overleg:  
Klankbordgroep smalle delen Laan van Meerdervoort en  
Javastraat

Datum:  
Maandag 08 oktober 2012

Deelnemers namens de Gemeente Den Haag:  
Paul Weststrate (Awareness) Voorzitter  
Peter Nederlof (projectleider DSO/Verkeer)  
Gerben Geijssel (verkeerskundige DSO/Verkeer)  
Roman Isbrücker (IbDH)  
Max Stoltz (IbDH)  
Rinse Gorter (Verkeersmanagement)  
Henk Nanninga (Inno-V)  
Kim Voerman (DSO/communicatie)  
Rina Adriani (projectmedewerker DSO/Verkeer)

Nummer:  
03

Tijd:  
18.00 – 18.30 inloop (broodjes)  
18.30 – 21.00 klankbordgroep

Plaats:  
Museum Communicatie  
Zeestraat 82  
Zaal/Ruimte: Pieter Wallerzaal

Afwezig met bericht:  
Mevrouw Pieters (bewoonster LvM)

Afwezig zonder bericht:  
De heer Smit (ondernemer Javastrt)  
Ondernemersvereniging Zeehelden

Deelnemers klankbordgroep:  
De heer Roeloffs Valk (ondernemer Javastraat)  
De heer Herculeijns (bewoner Javastraat)  
De heer Collet (bewoner Javastraat)  
De heer Stoutjesdijk (bewoner LvM)  
De heer Zuidema (ondernemer LvM)  
De heer Wijnberg (Fietsersbond)  
De heer Potma (bewonersorg. De Groene Eland)  
De heer De Korte (Bewonersorg. Willemspark / Archipel)  
De heer Toet (Rover)  
De heer Hooft Graafland (Bewonersorg. Surinamestraat)  
De heer Wesseling (ondernemer LvM)  
De heer Mannes (KvK)

Afschrift:  
MT Verkeer

Notulist:  
Rina Adriani (projectmedewerker)

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom. Vanavond zijn er vier nieuwe gezichten aan tafel:

Kim Voerman is van DSO communicatie, zorgt voor de informatievoorziening op internet en overige communicatie. Op internet komen geen notulen te staan; deze zijn wel voor de leden beschikbaar om te gebruiken in hun eigen communicatie met hun achterban, bij voorkeur in hun context en met toelichting.

De heer Mannes van de Kamer van Koophandel was de eerste keer verhinderd. Bij de KvK heeft de heer Mannes Verkeer en Vervoer in Den Haag in zijn werkpakket.

De heer Wesseling was ook de eerste vergadering verhinderd maar was, net als de heer Mannes, wel aanwezig bij de excursie. De heer Wesseling heeft zijn 100 jaar oude dansschool aan het smalle deel van de Laan van Meerdervoort en maakt zich grote zorgen indien het parkeren verschuift naar de zeezijde. Ook benadrukt hij dat het niet alleen zijn eigen belang is maar ook dat van de ambassades en de AH die gevestigd zijn op dat deel.

De heer Borsboom is ondernemer en voorzitter van de ondernemersvereniging van de Frederikstraat.

Max Stoltz is van Dienst Stadsbeheer Ingenieurs bureau Den Haag en werkt aan verkeerssimulaties.

## **2. Vaststellen agenda**

Agenda is zonder wijzigingen vastgesteld.

## **3. Vaststellen verslag 25 september 2012**

Pag 6 Derde alinea Conclusies/uitgangspunten:

Conclusie 1: handhaven aanpassen. De heer Wijnberg is het niet eens met deze conclusie. Er moet staan: ten minste het huidige autoverkeer handhaven en een ernstige verbetering van het fietsverkeer.

Verslag vastgesteld.

## **4. Vaststellen verslag 1 oktober 2012**

De vervanger van de heer Hooft Graafland was de heer A. Bloembergen. De heer Stoutjesdijk was afwezig met bericht. Verslag vastgesteld.

## **5. Mededelingen**

De heer Wijnberg heeft via email het verzoek ingediend of er een kaartje kan komen met daarop fietstellingen, in lijn met de telgegevens voor autoverkeer die in de eerste klankbordgroep zijn gepresenteerd voor de omgeving. Er zijn op dit moment nog geen telgegevens voor fietsverkeer in de omgeving gedaan, anders dan de gegevens die in het raadsvoorstel zijn opgenomen en (deels) de binnen dit project uitgevoerde de kruispunttellingen. De gemeente geeft aan voor dit project wel tellingen uit te gaan voeren in het kader van het monitoren van het aantal fietsers op de smalle delen Laan van Meerdervoort en Javastraat.

### Internet

Sinds vanmiddag staat er op internet een stukje tekst over de start van de klankbordgroep. De tekst is te vinden op: [www.denhaag.nl/fietsen](http://www.denhaag.nl/fietsen). Dit is ook de plek waar gedurende de rest van het klankbordgrouptraject informatie zal worden geplaatst.

### Telgegevens

De heer Geijssel meldt dat bij controle van de cijfers bij één van de mechanische verkeerstellingen een fout is geconstateerd. Die telling in het smalle deel van de Javastraat wordt daarom nu opnieuw gedaan. Overigens zijn deze gegevens niet gebruikt voor de dynamische verkeerssimulatie. Wel zal de gemeente de nieuwe resultaten van de tellingen terugmelden aan de klankbordgroep.

## **6. Terugkoppeling naar aanleiding van fiets-/ wandelexcursie**

De gemeente heeft een overzicht gemaakt (zie bijlage 1) van alle op- en aanmerkingen die gemaakt zijn tijdens de fiets-/ wandelexcursie. De route is in 5 blokken verdeeld:

Blok 1: Metropoleplein, kruispunt Laan van Meerdervoort / Carnegielaan

Blok 2: Smalle deel Laan van Meerdervoort

Blok 3: Kruispunt Laan van Meerdervoort / Zeestraat

Blok 4: Smalle deel Javastraat

Blok 5: Kruispunt Javastraat / Koninginnegracht / Javabrug

Een van de punten die naar voren kwam was het parkeren aan de zeezijde. Een aantal leden van de klankbordgroep heeft duidelijk aangegeven dat zij het parkeren aan de centrumzijde willen behouden. De gemeente heeft daarom alvast een eerste verkennende schets gemaakt om te zien of dat kan. Deze schetsen zijn er om kennis van te nemen maar er moet nog veel uitgezocht worden. De heer Borsboom vraagt zich af wie de voorkeursvariant heeft vastgesteld. De voorzitter meldt dat het college van burgemeester en wethouder de voorkeursvariant heeft vastgesteld en verwijst naar het basismateriaal van de klankbordgroep.

Samen met de klankbordgroep worden alle blokken langsgelopen en aangevuld, of verduidelijkt daar waar nodig.

Blok 1:

Punt a aanvullen: Opstelgelegenheid voor fietsers die linksaf richting Groot Hertoginnelaan en **Carnegielaan** willen.

De heer Potma benadrukt punt b, het plein moet beter ingericht worden. Vanaf de Groot Hertoginnelaan moet autoverkeer wachten voor een verkeerslicht om op de centrumring te blijven. Dit terwijl de route naar de Laan van Meerdervoort geen verkeerslicht heeft.

Verder merkt de heer Potma op dat er in de richting van de Raamweg op de Laan Copes van Cattenburch 3.000 voertuigen en op de Laan van Meerdervoort 9.000 voertuigen rijden. Dit is in zijn ogen geen goede verdeling van het verkeer.

Als laatste merkt de heer Potma op dat er vanuit het Zeeheldenkwartier gewerkt wordt aan een oplossing voor de drukte rond de school.

Punt c verschuiven naar Blok 2.

Blok 2:

De heer Hooft Graafland geeft aan dat er op dit deel hard wordt gereden en het daardoor vaak moeilijk is om over te steken.

De heer Toet geeft aan dat Rover de wens heeft voor een calamiteitenspoor tussen de sporen van Lijn 17 en lijn 1.

De heer Zuidema benadrukt het oversteekprobleem, dat geldt overigens voor de hele route.

De heer Stoutjesdijk is het daarmee eens ook gezien de AH die daar zit en pleit dan ook voor het behoud van het parkeren aan de centrumzijde.

Blok 3:

De heer Wijnberg vraagt op dit punt voor zo rechtlijnig mogelijke of ten minste vloeiende bewegingen voor de fietser om over te steken, voor alle richtingen. Ook dit kruispunt is in de ogen van de klankbordgroep niet goed ingericht.

Blok 4:

De heer de Korte heeft een aantal aanvullingen op dit blok:

- De luchtkwaliteit mag niet slechter worden ten opzichte van de huidige situatie;
- de afwikkeling van het verkeer moet gewaarborgd blijven;
- de ondernemingen in het smalle deel moeten bereikbaar blijven;
- de fietsstrook moet voldoende breedte krijgen;
- Let op de verkeersafwikkeling vanuit de Frederikstraat;
- Let ook op de verkeersveiligheid, vooral bij uitritten gebeuren nogal eens ongevallen;
- Belangrijk punt is het laden en lossen vooral bij het parkeren aan de zeezijde;
- Let op het belang van de voetganger.

De heer Borsboom is benieuwd naar de verkeersgegevens van het verkeer dat uit de Frederikstraat komt. Verder vraagt hij de aandacht voor de nieuwbouw van de school in de Frederikstraat. Het aantal leerlingen zal toenemen. De school krijgt ook een naschoolse opvang. De Frederikstraat is de enige ontsluiting vanuit het Willemspark. Er is in het verleden al eens een idee ingediend bij de gemeente om een tweede ontsluiting te maken via de Schelpkade.

Blok 5:

Punt a veranderen in: Indeling opstelstroken voor **auto's en fiets** wijzigen, waarbij twee opstelstroken **ook in de Javastraat voor motorvoertuigen** en op de brug beiden de mogelijkheid bieden om rechtsaf richting de Koningskade te gaan.

De heer Hooft Graafland stelt voor om het verkeer vanaf de Wassenaarseweg dat linksaf naar de Koninginnegracht wil te verbieden en de route te wijzigen. Dit levert volgens hem winst op omdat de linksafslaande auto dan niet meer het rechtdoorgaande verkeer blokkeert. De heer Toet mist hier dat de doorstroming van tramlijn 9 gehandhaafd moet blijven.

De heer Collet wijst erop dat de twee opstelstroken voor auto op dit moment nog slechts een suggestie zijn en nog niet is vastgesteld.

De heer Herculeijns mist (de) bomen.

De heer Borsboom wil graag weten waar de opstelstroken beginnen? De gemeente meldt dat de capaciteit van de weg bepaald wordt door de capaciteit van het kruispunt. De lengte van de opstelstroken is dan ook een onderwerp van onderzoek en komt terug bij vergaderpunt 7.

De voorzitter stelt voor om nog éénmaal alle blokken langs te lopen en verzoekt de leden van de klankbordgroep aan te geven wat volgens hen een belangrijke bijdrage zou kunnen zijn aan oplossingen voor de benoemde knelpunten.

Blok 1:

De heer Roeloffs Valk geeft aan dat het een oplossing zou zijn om op het brede deel Laan van Meerdervoort voor het verkeer richting Wassenaar een verhoogde rijbaanscheiding te maken zodat het verkeer niet op het laatste moment nog kan weven.

Het nieuwe fietspad in de richting van Kijkduin kan op verschillende manieren aansluiten op het brede deel van de laan van Meerdervoort ter hoogte van het Metropoleplein. Een optie is om de fietser zo dicht mogelijk langs de rijbaan voor de auto (in tegengestelde richting) te laten rijden, maar het is ook mogelijk om het fietspad iets uit te buigen en de fietser recht over te laten steken naar het bestaande fietspad. De heer Wijnberg benadrukt nogmaals dat de oversteek voor de fietser comfortabel moet zijn. Verder zou hij het fijn vinden als er 2, 3 of 4 oplossingen geschetst worden waarbij ook gedacht wordt aan bijv. verkeerslichten of verkeersdrempels. Wat ook zou kunnen is een rotonde (of een ovonde). De heer Potma benadrukt nogmaals het ontbreken van logica bij het verkeerslicht van de Groot Hertoginnelaan naar de Carnegielaan.

De gemeente geeft aan dat een verkeerslicht alleen toegepast wordt als het echt nodig is. Een verkeerslicht beperkt altijd de doorstroming en wordt alleen toegepast ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Blok 2:

Tijdens de excursie is gevraagd of op het smalle deel van de Laan van Meerdervoort een 30 km per uur zone gemaakt kan worden. De gemeente geeft aan dat dit niet tot de mogelijkheden behoort. De Laan van Meerdervoort is een hoofdroute voor Nood- en Hulpdiensten en ook onderdeel van de Hoofdstructuur wegverkeer uit de Haagse Nota Mobiliteit. Een inrichting als 40 km per uur straat bestaat in Den Haag niet.

De klankbordgroep geeft aan dat de snelheidscamera op de Laan Copes van Cattenburch erg goed heeft gewerkt en vraagt of er zo'n camera geplaatst kan worden. De gemeente geeft aan dat de plek van snelheidscamera's door het Openbaar Ministerie wordt bepaald, maar dat er een aantal snelheidsdisplays in het bezit van de gemeente is en dat die rouleren door de stad. Gekeken wordt of het mogelijk is om het smalle deel van de Laan van Meerdervoort op te nemen in de roulatie.

Verder geeft de gemeente aan dat als de rijbaan terug gaat van twee naar één rijstrook de snelheid ook naar beneden gaat omdat het zowel fysiek als visueel smaller wordt. Belangrijk is ook het laden en lossen van de AH en andere ondernemers.

De voorzitter vraagt aan de klankbordgroep om na deze vergadering per mail aan de gemeente aan te geven waar het laden en lossen nu zit, wat zijn ongeveer de aantallen en hoe lang is men aan het laden en lossen. Aan welke zijde van de straat gebeurt het en hoe vaak. Graag uw bevindingen mailen aan: [fiets@denhaag.nl](mailto:fiets@denhaag.nl)

De heer Herculeijns geeft aan dat de gemeente tijdens de excursie heeft aangegeven dat een ontwerpvariant met parkeren aan de centrumzijde niet mogelijk is. De heer Nederlof spreekt de heer Herculeijns tegen en meldt dat hij dat niet heeft gezegd. Parkeren aan de centrumzijde is mogelijk, maar heeft wel andere consequenties. De gemeente geeft aan dat

het de klankbordgroep vrij is om in hun advies op te nemen dat het parkeren aan de centrumzijde moet blijven.

De heer Wijnberg geeft aan dat het belangrijk is om te weten hoeveel laad- en los bewegingen er zijn in relatie met het fietsverkeer en vraagt dan ook deze opdracht niet bij de klankbordgroep neer te leggen maar als gemeente zelf te tellen. De voorzitter bevestigt dat dit verzoek is ontvangen en meent dat het het snelst werkt en het meeste oplevert als de krachten worden gebundeld en de klankbordgroep wel probeert deze informatie aan te leveren.

Na het afronden van de klankbordgroep zal er een principe zijn uitgesproken, over de opstelstroken, wel of geen parkeren, en parkeren aan zee- of centrumzijde. Pas daarna start de gemeente met het opstellen van schets- en voorontwerpen. In die fase zal dan ook in detail gekeken worden naar het laden en lossen en de oplossing bij de kruispunten.

De heer Potma vraagt zich af hoe het zit met variant 3a uit de afwegingsnotitie. Variant 3a gaat uit van een tweerichtingen fietspad aan de zeezijde. Het nadeel van deze variant is naast het oversteken van de fietsers ook, dat het niet past op alle delen omdat er niet genoeg ruimte is in het profiel, daarom is deze variant afgefallen. De voorzitter onderstreept dat de klankbordgroep is gevraagd de voorkeursvariant van het college van b. en w. als uitgangspunt te nemen.

De heer Wijnberg benadrukt nogmaals dat de fietsstrook van voldoende breedte moet zijn indien het parkeren verschuift naar de centrumzijde.

## **7. Verkeerssimulatie**

De gemeente heeft een dynamische simulatie gemaakt. Een dynamische simulatie is een versimpelde weergave van de werkelijkheid. Om de simulatie te maken wordt het programma gevoed met een groot aantal gegevens zoals verkeersstellingen, herkomst- en bestemmingenmatrix etc. In de simulatie zit al het verkeer dus motorvoertuigen, fietsers en voetgangers en openbaar vervoer.

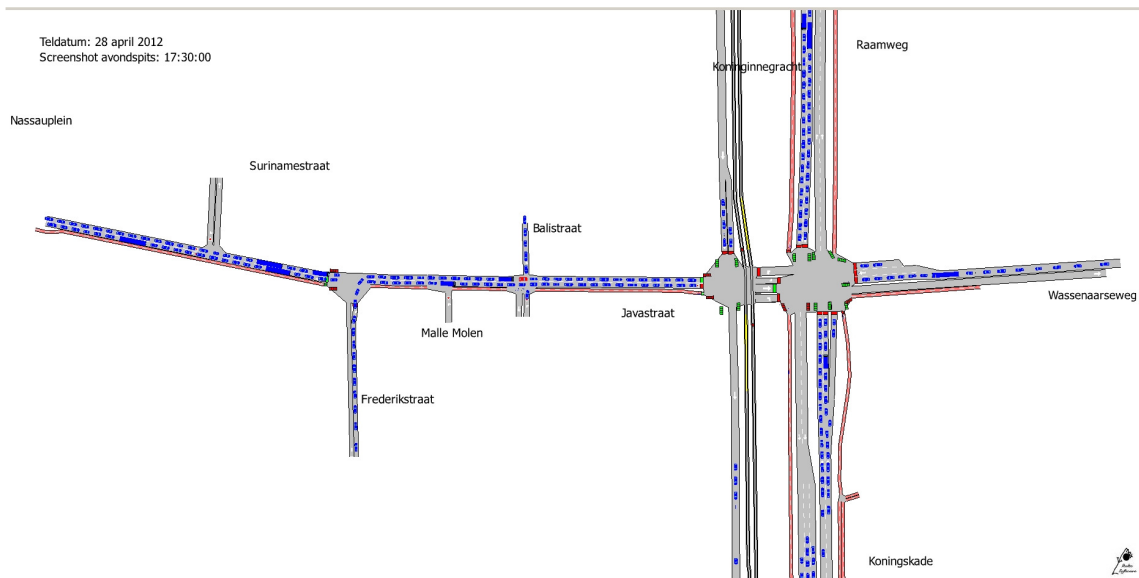
Er zijn 4 verschillende situaties in beeld gebracht, de huidige situatie en 3 varianten van de nieuwe situatie, waarin de lengte van de tweede opstelstrook wordt gevarieerd. In alle varianten van de nieuwe situatie is het kruispunt Javastraat / Koninginnegracht / Raamweg aangepast. Ten opzichte van de huidige situatie zijn er op de brug twee opstelstroken die rechtsaf mogen naar de Koningskade, de linkerstrook van deze is ook ten behoeve van linksaf- en rechtdoorgaand verkeer. Om het verkeer op de brug van de twee opstelstroken gebruik te kunnen laten maken is het nodig op de smalle Javastraat ook een tweede opstelstrook te maken. Voor fietsers wordt op de brug een aparte opstelgelegenheid gecreëerd aan de rechterzijde van de opstelstroken voor auto's.

Ook de rijstrookindeling aan de overzijde op de Wassenaarseweg wordt gewijzigd. De instellingen van de verkeerslichten zijn geoptimaliseerd voor de nieuwe situatie. Hierbij heeft het openbaar vervoer net als nu prioriteit.

De gepresenteerde simulaties zijn:

- Variant H = de huidige situatie;
- Variant K = de tweede opstelstrook is in deze variant circa 40m, halverwege tussen de Koninginnegracht en de Balistraat.
- Variant B = De tweede opstelstrook is in deze variant circa 80m, tot aan de Balistraat.
- Variant M = De tweede opstelstrook is in deze variant circa 110m, tot aan de Malle Molen.

De heer Potma vraagt of verkeersinformatie van de Hubertustunnel ook in de basisgegevens zit. De heer Geijssels meldt dat de simulatie gebaseerd is op de werkelijke telgegevens uit 2012 en dus inclusief Hubertustunnel.



Voorbeeld schermafbeelding simulatie huidige situatie.

De leden van de klankbordgroep kunnen zich vinden in de simulatie van de huidige situatie. Wat zij zien is erg herkenbaar en is daarmee voor de leden van de klankbordgroep een aannemelijke weergave van de praktijk.

Varianten K, B en M gaan uit van dezelfde verkeersgegevens als de Huidige situatie. Op het kruispunt met de Javastraat / Koninginnegracht is het in de huidige situatie echter nog niet mogelijk om vanaf de linkerrijstrook rechtsaf de Koningskade op te rijden. In de aangepaste situatie is het wel mogelijk om vanaf de rechter- en linker rijstrook rechtsaf te slaan. Vanaf de linker rijstrook zijn alle richtingen toegestaan met uitzondering van de rechtsaf beweging richting de Koninginnegracht. Het fietsverkeer krijgt een eigen zeer brede opstelgelegenheid op de brug en het kan vaker doorrijden tot op de brug. Het fietsverkeer zal dan niet meer tussen het autoverkeer door hoeven te rijden. De verkeerslichten bij de Frederikstraat blijven gehandhaafd in alle varianten in deze simulatie.

#### Variant K

Deze variant heeft een zeer korte tweede opstelstrook op de Javastraat. Er vormt zich al snel en veelvuldig een file op de Javastraat tot aan het Nassauplein. De piek in het verkeersaanbod ligt tussen 17.00 en 17.15 uur, dan komt de grootste hoeveelheid verkeer de Javastraat in rijden in de simulatie. In de simulatie van deze variant is duidelijk te zien dat de file op de Javastraat al groeit vanaf 16.30 uur. Vanaf dat moment kan de kruising het verkeersaanbod niet meer goed verwerken en neemt de filelengte snel toe.

Omdat de tweede opstelstrook in deze variant kort is, wordt in deze variant geen efficiënt gebruik gemaakt van de groentijd op het kruispunt met de Koninginnegracht. Er rijden maar weinig motorvoertuigen door het groene licht, omdat tevoren onvoldoende voertuigen zich hebben kunnen opstellen en de opstelstroken niet volledig worden gebruikt. Hierdoor ontstaat snel een file.

De heer Hooft Graafland meldt nogmaals zijn idee om het verkeer vanaf de Wassenaarseweg een linksaf verbod te geven richting de Koninginnegracht. Dit idee neemt de gemeente niet over omdat deze motorvoertuigen dan moeten omrijden over de Laan Copes van Cattenburch om op hun bestemming te komen. Zoals al eerder aangegeven zijn de routes op dit moment al overbelast en is het niet de bedoeling verkeer om te leiden over toch al overbelaste delen.

## Variant B

In deze variant zijn twee opstelstroken tot aan de Balistraat. Parkeren is niet mogelijk tussen de Koninginnegracht en de Balistraat. Op de simulatie is duidelijk te zien dat er beter gebruik wordt gemaakt van de groentijd van het verkeerslicht. Al het verkeer dat zich opstelt op de twee opstelstroken tot aan de Balistraat kan afrijden richting de Koningskade en wordt dus verwerkt met één maal groen. Het duurt in deze variant langer voordat de filelengte toeneemt, maar ook in deze variant ontstaat een file tot aan het Nassauplein op het allerdrukste moment tussen 17.00 en 17.15 uur. Dit wordt o.a. veroorzaakt door het verkeerslicht bij de Frederikstraat maar vooral door het grote aanbod van verkeer.

## Variant M

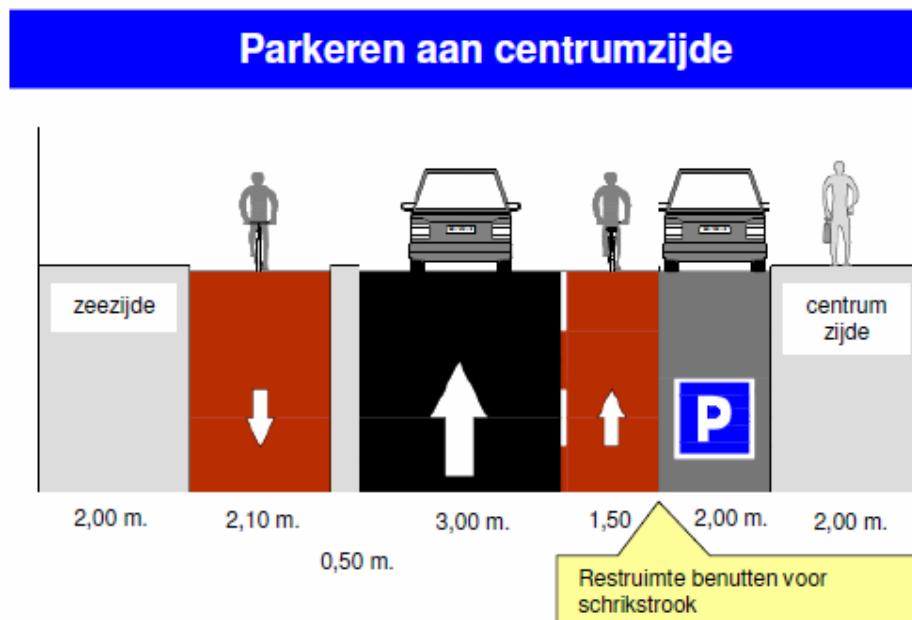
In deze variant zijn de twee opstelstroken tot aan de Mallemolen, gerekend vanaf het kruispunt Koninginnegracht. Parkeren is niet mogelijk tussen de Koninginnegracht en de Malle Molen. In deze variant worden de opstelstroken goed gevuld en wordt de beschikbare groentijd optimaal benut. Verkeer wordt hierdoor beter afgewikkeld. Deze variant levert minder congestie en een kortere file. Op het allerdrukste moment ontstaat ook in deze variant een file tot aan het Nassauplein. Wel ontstaat er pas later in de simulatie een wachtrij achter de opstelstroken en is de fileduur korter dan in variant B.

De klankbordgroep is onder de indruk van de simulatie en begrijpt de verschillende varianten. De klankbordgroep ziet goed in dat de aanpassing op het kruispunt met de Javastraat / Koninginnegracht / Javabrug een positief effect heeft. Ook voor de fietsers is het zo prettiger oversteken.

Wat mist zijn de verkeersafwikkelingen uit de zijstraten, er komt geen verkeer uit de meeste zijstraten in de simulatie. De heer Stoltz geeft aan dat dit tijdens het optimaliseren van de simulatie per abuis is weggevalen. Voor wat de hoeveelheid te verwerken verkeer betreft, is deze wel verwerkt in de simulatie. Maar het inrijden van de Javastraat vanuit de zijstraten is niet te zien. Uitgezonderd de Frederikstraat.

De klankbordgroep zet nog vraagtekens bij het laden en lossen op het deel waar twee opstelstroken en geen parkeren is. De gemeente geeft aan dat het laden en lossen onderdeel is van studie en het vervolg traject.

Tijdens de pauze is een aantal vragen gesteld over het verschil tussen een fietspad en een fietsstrook en hoe het dwarsprofiel van de straat er uit ziet op het moment dat de parkeerplaatsen aan de centrumzijde komen.



Op de delen dat het profiel eruit ziet als de figuur hierboven, gebeurt het laden en lossen op de parkeerstrook. Overigens is hier uitgegaan van minimale maten. Een fietsstrook naast parkeren is aantoonbaar veiliger dan een vrijliggend fietspad naast parkeren.

De heer Stoutjesdijk vraagt of het mogelijk is om tussen het parkeren en de fietsstrook ruimte te maken zodat het nog veiliger wordt. De gemeente geeft aan dat daar niet op alle delen voldoende ruimte voor is in het profiel. Maar waar de ruimte er wel is, zal dat zeker veiliger zijn. Ook voor het trottoir zijn minimale maten aangegeven.

De smalle delen Laan van Meerdervoort en Javastraat zijn onderdeel van de hoofdroute voor de nood- en hulpdiensten. Zij hebben 4,5 meter rijbaan breedte nodig om vrije doorgang te kunnen garanderen. Een rijstrook van 3 meter samen met de fietsstrook van 1,5 meter geeft deze maat. Een fietsstrook langs de rijstrook is daarom goed geschikt om te voldoen aan de eisen van de nood- en hulpdiensten.

De voorzitter dankt de heer Stoltz voor de dynamische simulatie.

Huiswerk aan de klankbordgroep is om aan te geven waar en hoe het laden en lossen nu gebeurt. Verder vraagt de heer Nederlof of er aangegeven kan worden waar bomen moeten komen en hij wil ook graag van de klankbordgroep horen waar hoge concentraties zijn van fietsparkeren. Verder zal de gemeente kijken of er laad- en losgegevens zijn van de AH.

## **8. Rondvraag**

De volgende klankbordgroep bijeenkomst is op 29 oktober en start een half uur later. Inloop met broodjes vanaf 18.30 uur, start vergadering 19.00 uur.

De heer Hooft Graafland heeft een vraag over het terugkoppelen naar de achterban. De voorzitter meldt dat de leden van de klankbordgroep de achterban naar eigen inzicht mogen informeren, waarbij de verslagen en website ondersteunen. De bewonersorganisatie verzoekt aan de gemeente of zij bereid is in een (regulier) overleg uitleg te geven over de verkeersstromen, eventueel samen met de vanavond getoonde simulatie. De voorzitter meldt dat de klankbordgroep juist is ingesteld om efficiënt met elkaar om te gaan, krachten en kennis te bundelen met hulp van vertegenwoordigers en belangenbehartigers. De gemeente neemt het verzoek van de heer Hooft Graafland en de heer de Korte mee en komt daar op een later moment op terug.

De heer Potma meldt dat hij de volgende keer afwezig is, maar dat mevrouw Pieters ook zijn belangen kan behartigen.

De heer Collet is van mening dat de getoonde simulatie te fragmentarisch is. Hij zou het erg interessant vinden om het hele beeld te zien inclusief het smalle deel van de Laan van Meerdervoort. Daarbij moet dan ook duidelijk aangegeven worden welke gegevens in het model gestopt zijn. Daar sluit de heer Herculeijns zich bij aan.

De voorzitter meldt op dit verzoek dat de basisgegevens in variant K, B en M hetzelfde zijn als in de huidige situatie simulatie.

De heer Roeloffs Valk vraagt aan de heer Geijssel of de nieuwe telgegevens verwerkt worden in de simulatie. De heer Geijssel meldt dat in de simulatie nu al de juiste gegevens zitten. In de simulatie zijn de resultaten van de visuele (kruispunt) tellingen gebruikt. De (slang)telling die nu wordt uitgevoerd is alleen bedoeld om de aanwezige gegevens te valideren.

De heer Herculeijns wil definitief weten of het mogelijk is om een profiel aan te leggen waarbij het parkeren aan de centrumzijde mogelijk is en verzoekt de gemeente om aan te geven hoeveel parkeerplaatsen er verdwijnen en hoeveel er over blijven.

De gemeente geeft dat zij best bereid is om de schetsen met het parkeren aan de centrumzijde verder uit te werken maar dat zij dan van de klankbordgroep wil weten of deze



variant de goedkeuring en dus een positief advies van de klankbordgroep kan krijgen. De gemeente wil voorkomen dat er veel tijd en energie wordt gestoken in het maken van een ontwerp waarop de klankbordgroep later een negatief advies geeft. De negen overgebleven klankbordgroepleden zijn het eens dat een optie met het parkeren aan de centrumzijde een reële variant is en verzoekt de gemeente deze variant verder uit werken. De gemeente komt later terug op dit verzoek.

De heer Stoutjesdijk geeft aan dat hij pas een goed advies kan geven als alle feiten boven tafel zijn, er moeten voldoende gegevens zijn.

## **9. Einde**

De voorzitter sluit de vergadering en dankt alle aanwezigen.