



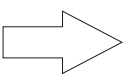
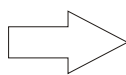
唐人街  
CHINATOWN  
DEN HAAG

## Wagenstraat Voetgangersgebied?



### Rapportage Consultatie Wagenstraat voetgangersgebied

Den Haag, oktober 2007  
Stichting Chinatown Den Haag / Joost Zonneveld



## SAMENVATTING

Vanuit de gemeenteraad van Den Haag is de vraag gekomen of er draagvlak bestaat voor de inrichting van de Wagenstraat als voetgangersgebied. In opdracht van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) is door de Stichting Chinatown een consultatie gehouden onder bewoners, ondernemers en bezoekers van de Wagenstraat en omgeving. Afgesproken is dat aan de mening van bewoners en ondernemers meer belang gehecht wordt dan aan die van bezoekers. Vanwege de herinrichting van De Kern Gezond/Chinatown, die nu al in gang is gezet, is deze consultatie met voorrang uitgevoerd; de resultaten kunnen dan worden meegenomen in de uitwerking van de herinrichting.

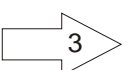
Tijdens een informatiebijeenkomst zijn de zorgen en kansen die bewoner en ondernemers zien geïnventariseerd. Op basis van de bijeenkomst is een korte vragenlijst samengesteld die onder alle belanghebbenden in de Wagenstraat en omgeving huis-aan-huis is bezorgd. Bewoners, ondernemers en bezoekers konden de enquête ook via de website van Stichting Chinatown invullen en gedurende twee dagen is de zogenoemde Debatmobiel de straat opgegaan, mensen konden dan direct hun mening geven.

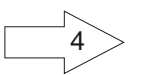
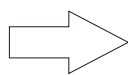
In totaal zijn 1100 enquêtes verspreid en zijn 337 ingevuld geretourneerd. Uit de uitkomsten blijkt een lichte voorkeur onder bewoners voor een voetgangersgebied (61,2% is voor) en een lichte afkeur onder ondernemers (53,8% is tegen). Bij elkaar opgeteld levert dit een resultaat op van 53% voor voetgangersgebied en 47% tegen. Opmerkelijk is overigens dat zowel de bewoners als ondernemers van de Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein en St. Jacobstraat het meest stellig zijn in de afwijzing van deze variant. (52% van de bewoners is tegen, en maar liefst 75% van de ondernemers).

Buiten de resultaten van de enquête heeft een aantal ondernemers(-groepen) en organisaties separaat aan de gemeente hun bezwaren met betrekking tot de inrichting tot voetgangersgebied aangegeven. Bezoekers zijn hierover overigens aanmerkelijk positiever (71,9% is voor).

Op basis van het gehouden onderzoek kan geconcludeerd worden dat onder de bewoners en ondernemers geen substantieel draagvlak bestaat om de Wagenstraat in te richten tot voetgangersgebied.

In de consultatie is ook gevraagd naar inhoudelijke overwegingen. Daaruit blijkt dat tussen voor- en tegenstanders van een voetgangersgebied een duidelijk verschil van inzicht bestaat met betrekking tot de bereikbaarheid van woning of bedrijf en de noodzaak van parkeergelegenheid in de Wagenstraat. Onder voor- en tegenstanders blijkt wel overeenstemming te bestaan over het belang van het vergroten van de aantrekkelijkheid van de straat, meer ruimte voor voetgangers, meer ruimte voor terrassen en evenementen en vinden zowel ondernemers als bewoners het belangrijk dat het laden en lossen op een goede wijze en zonder overlast kan plaatsvinden. In het kader van het onderzoek is ook het draagvlak voor de variant "parkeren op de stoep" onderzocht. In deze variant blijft het autoverkeer in de Wagenstraat, worden de trottoirs aanmerkelijk verbreed (waarop aan één zijde geparkeerd kan worden), is flexibel gebruik mogelijk ten behoeve van terrassen, uitstallingen en/of ambulante handel en kan de straat eenvoudig geschikt gemaakt worden voor het houden van evenementen of markten. Hoewel in de variant "Parkeren op de stoep" een groot aantal overeenkomstige inhoudelijke belangen van voor- en tegenstanders wordt gediend, blijkt onder beide groepen geen breed draagvlak voor deze variant te bestaan. Van de voorstanders van een voetgangersgebied is een meerderheid tegen, terwijl de tegenstanders van een voetgangersgebied de variant "Parkeren op de stoep" wel in meerderheid als serieuze optie beschouwen.





## INLEIDING

### Vooraf

De gemeente Den Haag wil het doorgaand verkeer in het centrum van de stad beperken. Daarvoor heeft de gemeenteraad voor de zomer van 2007 het Verkeerscirculatieplan aangenomen. Dat gaat uit van betere doorstroming van autoverkeer aan de randen van de binnenstad. Binnen het centrum is alleen bestemmingsverkeer welkom. De Wagenstraat is vooralsnog toegankelijk voor autoverkeer. Aangezien de straten in Chinatown binnenkort ingrijpend vernieuwd worden, rees binnen de gemeenteraad de vraag of de Wagenstraat zou moeten veranderen in een voetgangersgebied. Daarom is bij de vaststelling van het Verkeerscirculatieplan besloten tot het organiseren van een consultatie van betrokkenen.

Alleen als een duidelijk draagvlak zou bestaan voor één inrichtingsprincipe, zou die inrichting op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, aangezien de vernieuwing van Chinatown binnenkort

Van start gaat. Een beslissing door de gemeenteraad valt pas als de meningen van bewoners, ondernemers en bezoekers gehoord zijn. De Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) heeft vervolgens de Stichting Chinatown de opdracht gegeven om de peiling te houden. Dit rapport is de weerslag van de enquête die in de eerste week van oktober is gehouden.

### Leeswijzer

In deze rapportage wordt eerst ingegaan op de uitgangspunten van de consultatie en de algemene resultaten. Vervolgens wordt op de drie doelgroepen; bewoners, ondernemers en bezoekers van de Wagenstraat en omgeving ingegaan. Per doelgroep wordt naar voren gebracht waarom mensen voor- of tegenstander zijn van een inrichting als voetgangersgebied en waarom. De onderbouwing is cijfermatig maar wordt aangevuld met opmerkingen die respondenten konden invullen.

Vervolgens wordt de waardering van de 'tussenvariant' besproken, de mogelijkheid om een smalle strook voor autoverkeer te behouden, waardoor ruimte ontstaat voor bredere stoepen waardoor auto's op de stoep kunnen parkeren en winkels en horeca meer gelegenheid hebben voor uitstallingen en terrassen. Voor evenementen kan de straat tijdelijk afgesloten worden.

De respondenten hebben ook suggesties, kritiek en aanmoedigingen verwoord. Die komen aan bod voor de conclusies en aanbevelingen waarmee het rapport wordt afgesloten.

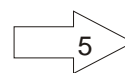
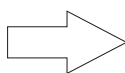
### Drie varianten Wagenstraat

Omwonenden, ondernemers uit de buurt en bezoekers van Chinatown is gevraagd naar hun mening over drie varianten of ontwerpprincipes. De varianten geven de mogelijkheden weer waarop de Wagenstraat geheel of gedeeltelijk geschikt kan worden gemaakt als voetgangersgebied. Naast de bekende "De Kern Gezond" variant en mogelijkheid van een voetgangersgebied, is de variant "Parkeren op de stoep" ontwikkeld om betrokkenen niet een simpel ja/nee voor te schotelen, maar ook een combinatie van autoverkeer en meer ruimte voor voetgangers te bieden. De varianten staan op pagina 6 afgebeeld.

### Informatiebijeenkomst

Aan de peiling is in een inloopsessie vooraf gegaan die op 17 september is gehouden. Belangstellenden konden de drie ontwerpprincipes voor de inrichting van de Wagenstraat bekijken en daar op reageren. Medewerkers van de gemeente waren aanwezig zodat de betrokkenen met hen van gedachten konden wisselen over de voor- en nadelen van de varianten. Ongeveer 180 mensen bezochten de bijeenkomst in Hotel Wahdo.

De informatie die de informatiebijeenkomst heeft opgeleverd, is gebruikt voor het formuleren van de onderzoeksvragen van de enquête. De resultaten van de enquête zullen ter advisering aan het College van B&W worden aangeboden. De opbrengst van de informatiebijeenkomst is opgenomen in bijlage 1.



### Variant 1 De Kern Gezond (in voorbereiding)



#### Kenmerken:

- iets bredere stoepen
- parkeervakken voor de deur
- geen ruimte voor terrassen of ambulante handel
- beperkte mogelijkheid tot uitstallingen

### Variant 2 Parkeren op de stoep



#### Kenmerken:

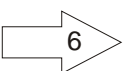
- brede stoep waarop geparkeerd kan worden
- flexibel gebruik ten behoeve van terrassen, uitstallingen en/of ambulante handel in principe mogelijk
- straat kan eenvoudig geschikt gemaakt worden voor markten of evenementen

### Variant 3 Voetgangersgebied



#### Kenmerken:

- voetgangersgebied
- stoep van gevel tot gevel
- geen parkeervakken in de straat
- afsluiting met pollers tussen 11.30-06.30 uur
- veel mogelijkheden voor terrassen, uitstallingen en ambulante handel



### Onderzoeksverantwoording enquête

In de eerste week van oktober is een enquête gehouden met als doel het meten van draagvlak voor een al dan niet autovrije Wagenstraat. Gekozen is om omwonenden, ondernemers en bezoekers op verschillende manieren te benaderen. Zo hebben alle 900 direct omwonenden en 200 direct belanghebbende ondernemingen en instellingen een enquêteformulier met begeleidende brief toegestuurd gekregen.

De vragen van de schriftelijke enquêtes voor de ondernemers zijn ook vertaald in het Chinees met als doel om de drempel voor mensen om te reageren zo laag mogelijk te maken.

Naast het toesturen van enquêtes konden geïnteresseerden via de website van Stichting Chinatown hun mening geven en is de zogenoemde Debatmobiel twee dagen aanwezig geweest in de Wagenstraat. Voorbijgangers konden tijdens deze straat-enquêtes hun mening geven en de gegevens werden direct in de computer ingevoerd. Ook hierbij was een Chinese tolk aanwezig en werden mensen geholpen met het invullen van de enquête als zij daar behoefte aan hadden. Met de Debatmobiel is ook een bezoek gebracht aan bijzondere doelgroepen, zoals de bewoners van Wagenhaghe en moskeebezoekers.

Tenslotte hebben voorbijgangers de mogelijkheid gekregen om voor de camera plaats te nemen. Zij konden op zaterdagmiddag 6 oktober een videoboodschap inspreken in de IkVerTelMee videozuil. Er zijn meer dan 100 videoboodschappen ingesproken. In woord en beeld wordt daarin duidelijk hoe enthousiast of afkerend voorbijgangers staan tegenover het idee om van de Wagenstraat een voetgangersgebied te maken. De reacties van IkVertelMee zijn integraal en als compilatie op een DVD beschikbaar. Uit alle reacties blijkt wel duidelijk dat de meningen verdeeld zijn en dat het onderwerp sterk leeft in de Wagenstraat en omgeving.

Er waren verschillende redenen om in een korte periode en op uiteenlopende manieren meningen over de herinrichtingsmogelijkheden van de Wagenstraat naar boven te krijgen. Voor verschillende middelen is gekozen om niet alleen de stem van tegenstanders te horen. Door actief mensen te benaderen is een grote diversiteit van betrokkenen ondervraagd.

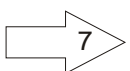
De korte periode van de consultatie heeft te maken met de snelheid die geboden is om een keuze voor een 'voetgangersgebied' of 'parkeren op de stoep' op korte termijn mee te kunnen nemen in de herinrichting van de straat. Dát de straat opnieuw ingericht wordt staat immers vast, als niets verandert wordt de straat volgens variant 1 ingericht.

De diversiteit van middelen in combinatie met een korte onderzoekstijd heeft ook beperkingen: de representativiteit van de resultaten is niet gemakkelijk te bepalen en bovendien niet op voorhand gegarandeerd. De peiling dient daarom naast het bieden van inzicht in de meningen van betrokkenen ook als manier om meningen, ideeën en wensen los te maken. Dat is naast een cijfermatige indicatie de manier waarop de resultaten gelezen moeten worden.

Het quick scan onderzoek is uitgevoerd door Melvin Chang, Yung Lie (organisatie, Stichting Chinatown), Leo van Loon (debatmobiel, Liever Een Origineel Advies) en Joost Zonneveld (organisatie en rapportage, zelfstandig onderzoeker).

### Informatievoorziening

Alle betrokken bewoners en ondernemers zijn eerst via een nieuwsbrief die huis aan huis werd bezorgd, geïnformeerd over het onderzoek. Deze brief bevatte ook een uitnodiging voor de inloopbijeenkomst op 17 september in hotel Wahdo in de Wagenstraat. De enquête is op 29 september naar ditzelfde adressenbestand verstuurd, met een toelichtende brief.



Daarnaast was de etalage van Wagenstraat 66 voorzien van posters en panelen met informatie over het onderzoek en de inrichtingsprincipes, die in woord en beeld werden toegelicht. De informatie is zoveel mogelijk in het Nederlands en Chinees opgesteld.

Tenslotte bood de website [www.chinatown-den Haag.com](http://www.chinatown-den Haag.com) de mogelijkheid om meer informatie te krijgen, en om de enquête online in te vullen.

### Onderzoeksvraag

De essentiële vraag die in het onderzoek centraal stond, was of bewoners en ondernemers een inrichting van de Wagenstraat als voetgangersgebied zien zitten. Bezoekers is daarnaar ook gevraagd, maar zij hebben in het onderzoek een minder prominente plaats gekregen. Het gaat vooral om de direct betrokken bewoners en ondernemers.

In de enquête is niet alleen gevraagd of met voor een inrichting als voetgangersgebied is, maar ook naar de voorwaarden die zij daarbij stellen. Dat levert immers informatie op aan de hand waarvan de gemeente de straat kan herinrichten en rekening kan houden met problemen die mensen ervaren.

Ook de tegenstanders van een autovrij gebied is gevraagd naar hun motieven en om aan te geven welke problemen zij denken te ervaren als de straat autovrij wordt.

Tenslotte is gevraagd naar de 'tussenvariant' ('parkeren op de stoep') in relatie tot de eerder gemaakte keuze voor of tegen een inrichting als voetgangersgebied.

Ondernemers en instellingen hebben de ruimte gekregen om expliciet aan te geven welke speciale maatregelen zij voor hun bedrijf van essentieel belang achten in het geval de Wagenstraat autovrij wordt. Overigens is in de gehele enquête veel ruimte gelaten voor eigen inbreng van respondenten. Zo hebben zij ook allerlei suggesties gedaan met betrekking tot de herinrichting van de straat. Echter, daar zitten ook grenzen aan; het gaat hier om een peiling en niet om een kwalitatief onderzoek waarin doorgevraagd kan worden op de beweegredenen van de respondenten.

Het onderzoek heeft 337 reacties opgeleverd. Het gaat om 157 bewoners, 128 bezoekers en 52 ondernemers. Via de Debatmobiel zijn 177 geldige reacties opgehaald, via de website van Stichting Chinatown 21 en via de schriftelijke enquêtes 139. De deelnemers aan de schriftelijke enquête worden door DSO in ieder geval op de hoogte gebracht van de resultaten van het onderzoek en de uiteindelijke beslissing van het College van B&W van de gemeente Den Haag.

Tabel 1 respons enquête

#### Respons Wagenstraat als voetgangersgebied

	Aantal	reacties	Van aantal enquêtes %
Bewoners	157	900	17,4
Ondernemers	52	200	26,0

De 128 reacties van bezoekers zijn in dit geval niet meegeteld omdat de potentiële populatie van deze groep niet kan worden bepaald.



## Algemene resultaten

De centrale vraag in het onderzoek draait om de vraag of betrokkenen een inrichting van de Wagenstraat als voetgangersgebied zien zitten. Van het totaal aantal reacties (337) blijkt een duidelijke meerderheid te bestaan vóór inrichting als voetgangersgebied. Meer dan 60 procent is voorstander, ruim 35 procent is tegen dat idee.

Tabel 2 Voor- en tegenstanders **algemene resultaten**

### Wagenstraat als voetgangersgebied een goed idee?

	Absolute getallen	%
Voorstander	212	62,9
Tegenstander	125	37,1
<b>Totaal</b>	<b>337</b>	<b>100</b>

In het onderzoek is ook een onderverdeling gemaakt naar groepen. De belangen, wensen en motiveringen van bewoners, ondernemers en bezoekers van het gebied kunnen sterk verschillen, zo was de verwachting. Onder bewoners en vooral onder bezoekers bestaat een duidelijke voorkeur vóór inrichting van de Wagenstraat tot voetgangersgebied. Van de ondernemers blijkt op basis van de peiling een lichte meerderheid tegen dat idee te zijn. In onderstaande drie tabellen worden de cijfers per doelgroep weergegeven.

Tabel 3 Voor- en tegenstanders **bewoners**

### Wagenstraat als voetgangersgebied een goed idee?

	Absolute getallen	%
Voorstander	96	61,2
Tegenstander	61	38,8
<b>Totaal</b>	<b>157</b>	<b>100</b>

Tabel 4 Voor- en tegenstanders **ondernemers**

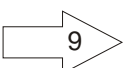
### Wagenstraat als voetgangersgebied een goed idee?

	Absolute getallen	%
Voorstander	24	46,2
Tegenstander	28	53,8
<b>Totaal</b>	<b>52</b>	<b>100</b>

Tabel 5 Voor- en tegenstanders **bezoekers**

### Wagenstraat als voetgangersgebied een goed idee?

	Absolute getallen	%
Voorstander	92	71,9
Tegenstander	36	28,1
<b>Totaal</b>	<b>128</b>	<b>100</b>



## BEWONERS

Waar komen de voor- en tegenstanders onder de bewoners vandaan?

Niet alleen in de Wagenstraat zelf, maar ook in de omliggende straten zijn bewoners gevraagd naar hun mening over het autovrij maken van de Wagenstraat.

Als gekeken wordt naar de straten waar de voorstanders vandaan komen, dan valt in onderstaande tabel op dat het grootste aantal bewoners dat voorstander is, uit de Wagenstraat zelf komt. Op afstand volgen de Veerkaden/Paviljoensgracht en Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat.

Tabel 6 Straten waar voorstanders **bewoners** vandaan komen

	Absolute getallen	% van 96 voorstanders
Wagenstraat	39	40,6
Veerkaden/Paviljoensgracht	26	27,1
Gedempte Burgwal	4	4,2
Nieuwe Molstraat	5	5,2
Lutherse Burgwal	3	3,1
Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat	19	19,8
<b>Totaal</b>	<b>96</b>	<b>100</b>

Het lijkt erop dat bewoners in de Wagenstraat een duidelijke voorkeur hebben om hun straat in een voetgangersgebied te veranderen, maar ook onder de tegenstanders scoren de bewoners van de Wagenstraat het beste in vergelijking met de omliggende straten, ook al is het verschil met tegenstanders in de straten Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat gering.

Tabel 7 Straten waar tegenstanders **bewoners** vandaan komen

	Absolute getallen	% van 61 tegenstanders
Wagenstraat	24	39,3
Veerkaden/Paviljoensgracht	9	14,8
Gedempte Burgwal	2	3,3
Nieuwe Molstraat	4	6,6
Lutherse Burgwal	1	1,6
Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat	21	34,4
<b>Totaal</b>	<b>61</b>	<b>100</b>

### Voor- en tegenstanders bewoners per straat

Als de voor- en tegenstanders van de inrichting van de Wagenstraat als voetgangersgebied tegenover elkaar gezet worden, dan levert dat per straat het onderstaande beeld op.

Alleen onder bewoners in de categorie Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein en St. Jacobstraat bestaat een (kleine) meerderheid tegen een inrichting als voetgangersgebied.

In de Wagenstraat en Veerkaden/Paviljoens Gracht is een flinke meerderheid voor een voetgangersgebied. In de Nieuwe Molstraat, Gedempte Burgwal en Lutherse Burgwal is ook een meerderheid voor maar is het aantal respondenten per straat te laag om harde uitspraken te doen.

Tabel 8 Verdeling voor- en tegenstanders bewoners **Wagenstraat**

	Absolute getallen	%
Voor	39	61,9
Tegen	24	38,1
<b>Totaal</b>	<b>63</b>	<b>100</b>

Tabel 9 Verdeling voor- en tegenstanders bewoners **Veerkaden/Paviljoens Gracht**

	Absolute getallen	%
Voor	26	74,3
Tegen	9	25,7
<b>Totaal</b>	<b>35</b>	<b>100</b>



Tabel 10 Verdeling voor- en tegenstanders bewoners **Gedempte Burgwal**

	Absolute getallen	%
Voor	4	66,7
Tegen	2	33,3
<b>Totaal</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

Tabel 11 Verdeling voor- en tegenstanders bewoners **Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein, St. Jacobstraat**

	Absolute getallen	%
Voor	19	47,5
Tegen	21	52,5
<b>Totaal</b>	<b>40</b>	<b>100</b>

Tabel 12 Verdeling voor- en tegenstanders bewoners **Nieuwe Molstraat**

	Absolute getallen	%
Voor	5	55,6
Tegen	4	44,4
<b>Totaal</b>	<b>9</b>	<b>100</b>

Tabel 13 Verdeling voor- en tegenstanders bewoners **Lutherse Burgwal**

	Absolute getallen	%
Voor	3	75
Tegen	1	25
<b>Totaal</b>	<b>4</b>	<b>100</b>

### Waarom zijn voorstanders voor een voetgangersgebied?

Als het om de 96 bewoners gaat die voorstanders zijn, dan noemen zij verschillende voordelen. Zij konden meerdere antwoorden noemen die in de enquête waren aangegeven of met zelf bedachte voordelen komen.

Tabel 14 Voordelen volgens bewoners die voorstander van voetgangersgebied zijn

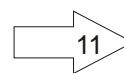
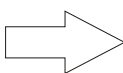
	Absolute getallen	% van 96 voorstanders
Aantrekkelijker straat voor bewoners en bezoekers	69	71,8
Meer gezelligheid door terrassen en evenementen	57	59,4
Meer veiligheid voor voetgangers en fietsers	58	60,4
Anders	26	27,1
<b>Totaal aantal genoemde voordelen</b>	<b>210</b>	<b>Nvt</b>

Zeven van de tien bewoners die voorstander zijn van een Wagenstraat als voetgangersgebied vinden dat de straat daardoor aantrekkelijker wordt. Zestig procent van deze groep vindt bovendien dat een voetgangersgebied de veiligheid voor voetgangers en fietsers verbetert en terrassen en evenementen de gezelligheid in de straat ten goede kan komen.

Naast de vooraf gegeven keuzemogelijkheden heeft deze groep een groot aantal eigen redenen toegevoegd. Die zijn gegroepeerd weergegeven.

### Minder verkeer is rust en schonere lucht

Een deel van de bewoners vindt dat het autoverkeer verder teruggedrongen moet worden. Negen bewoners noemen 'schone lucht' of 'milieu' als reden om de auto uit de Wagenstraat te verbannen. Bovendien vinden verschillende mensen dat het autoverkeer in de binnenstad zoveel mogelijk ontmoedigd moet worden en denken zij dat een autovrije Wagenstraat daarbij kan helpen. "Het wordt minder aantrekkelijk voor het verkeer rondom de Wagenstraat," zegt een van de bewoners. Een ander is blij dat het autoverkeer voor de Bijenkorf dan verdwijnt. Ook wordt genoemd dat bewoners meer rust zullen hebben omdat bijvoorbeeld het vrachtverkeer in de omgeving zal verminderen. "Dan hebben we geen last meer van vrachtauto's die om zes uur 's ochtends door de straat denderen." Eén van de bewoners denkt dat de verkeerscirculatie door een autovrije Wagenstraat verbetert.



## Uitstraling en sfeer

De bewoners die voor een voetgangersgebied zijn, zien ook voordelen met betrekking tot de uitstraling en sfeer. Een rustiger straatbeeld wordt genoemd. En waar de een kansen voor 'Chinatown als trekpleister' ziet, vindt een ander het een goede zaak als 'de vaak marginale Chinese detailhandel wordt verdrongen door winkels met meer uitstraling.'

## Voordelen voor ondernemers

Hoewel bewoners geen ondernemers zijn, denken verschillende omwonenden dat de ondernemers ook zullen profiteren van de Wagenstraat als voetgangersgebied. "Ook voor ondernemers zie ik voordelen, want mensen lopen sneller even een winkel binnen," noemen verschillende respondenten.

## Overlast

Een tweetal bewoners ziet de inrichting als voetgangersgebied als een manier om de overlast die zij ervaren, kwijt te raken. "Het zal het einde betekenen van de overlast van 'hang auto's' die 's nachts stationair staan te draaien op de Gedempte Gracht omdat ze gaan kopen bij Luxor." Dat leidt volgens de respondent tot 'veel geschreeuw en getreiter'. Een ander roept op tot het inzetten van cameratoezicht in de Nieuwe Molstraat met betrekking tot overlast in de buurt van de nabijgelegen coffeeshop.

## Voorwaarden voetgangersgebied voor bewoners die voor zijn

Een meerderheid van de omwonenden mag dan voorstander zijn van een inrichting tot voetgangersgebied, hun is ook gevraagd naar de voorwaarden die zij stellen aan die verandering.

Tabel 15 Voorwaarden die bewoners stellen die voor voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% van 96 voorstanders
Mogelijkheid parkeren in parkeergarages tegen gereduceerd tarief	50	52,1
Bezoekers moeten dichtbij kunnen parkeren	30	31,3
Het bestemmingsverkeer Veerkades en Paviljoensgracht mag niet toenemen	33	34,4
Winkels kunnen uitsluitend in de ochtenduren bevoorrad worden	59	61,5
Verruiming van openingstijden van de omliggende parkeergarages	30	31,3
Parkeren in de Nieuwe Molstraat moet mogelijk blijven	11	11,5
Anders	55	57,3
<b>Totaal aantal genoemde voorwaarden</b>	<b>268</b>	<b>Nvt</b>

Zestig procent van de bewoners die voorstander zijn noemen het bevoorraden van winkels in de ochtend als een voorwaarde voor een inrichting van de Wagenstraat als voetgangersgebied. Ook noemt meer dan de helft van deze groep dat parkeren in parkeergarages tegen gereduceerd tarief van belang is als de parkeerplaatsen in de straat ten behoeve van voetgangers worden opgeheven.

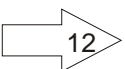
## Parkeren

Een enkeling noemt dat het centrum van de stad helemaal autovrij mag worden en dat er geen uitbreiding van parkeervoorzieningen in de binnenstad nodig is. Het autoverkeer moet simpelweg verminderd worden vanwege de luchtkwaliteit.

Anderen vinden dat de Wagenstraat juist gemakkelijk bereikbaar moet blijven en dat parkeerplekken op straat mogen verdwijnen als er maar goede alternatieven zijn. Zo wordt genoemd dat 'parkeren voor de garage Jacobstraat voor bewoners van de Wagenstraat mogelijk moet blijven' en 'parkeergarages het liefste dag en nacht open moeten zijn'. Enkele bewoners vinden dat in de parkeergarages de huidige tarieven moeten blijven gelden.

## Uitzonderingen voor bewoners

Ruim tien mensen noemen verschillende soorten uitzonderingen op het autovrij maken van de Wagenstraat. Het gaat dan bijvoorbeeld om het op kunnen halen van goederen bij winkels of het verplaatsen van spullen van de woningen naar elders (of andersom). Een enkeling vindt dat bewoners over een 'permanent goede bereikbaarheid met fiets en auto naar de eigen woning' moeten kunnen beschikken. Daarvoor worden ook suggesties gedaan als het invoeren van pasjes voor bewoners van de Wagen- en Nieuwe Molstraat. Daarbij wordt genoemd dat de pollers in tegenstelling tot in de Kranestraat op afstand moeten kunnen worden geopend. Anderen vinden dat autoverkeer dagelijks tot 11.30 uur mogelijk moet blijven.



Ouderen, met name die in het appartementencomplex Wagenhage wonen, uiten hun zorgen over het halen en brengen van bewoners met taxi's, aangezien veel bewoners slecht ter been zijn. Zij vinden dat daarvoor een oplossing bedacht moet worden. Een van hen geeft daar direct de volgende suggestie bij: "de Gedempte Burgwal vanaf de Lutherse Burgwal ontsluiten en vanaf die kant eenrichtingsverkeer introduceren richting Spui. Bezoek kan dan op de hoek Wagenstraat/Gedempte Burgwal stoppen om bewoners van Wagenhage op te pikken."

### Fietsen

Verschillende bewoners noemen voorwaarden ten aanzien van het fietsen in de Wagenstraat als die voetgangersgebied wordt. Sommigen vinden dat de straat voor fietsers toegankelijk moet blijven, maar anderen wijzen op het gevaar daarvan voor voetgangers en verwijzen daarbij onder andere naar de huidige situatie in de Grote Marktstraat. Zij hebben liever dat fietsers via een andere route worden geleid en denken dat de aantrekkelijkheid wordt vergroot zonder de aanwezigheid van fietsers.

### Handhaving

Op het gebied van handhaving wordt genoemd "dat de 'Jezus zingers' die altijd voor de V&D staan en die veel geluid produceren, niet overal in dit gebied mogen zingen." Ook wordt wederom het aanpakken van de overlast bij de coffeeshop genoemd. Deze bewoner roept op tot cameratoezicht in de Nieuwe Molstraat. Een andere bewoner vindt evenementen een goed idee zolang het geen 'lawaaicircussen' worden.

### Tegenstanders

Waarom zijn de tegenstanders tegen een voetgangersgebied?

Als het om de 61 bewoners gaat die tegenstander zijn, dan noemen zij verschillende nadelen. Zij konden meerdere antwoorden noemen die in de enquête waren aangegeven of met zelf bedachte nadelen komen.

Tabel 16 Nadelen volgens bewoners die tegen voetgangersgebied zijn

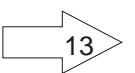
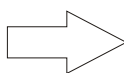
	Absolute getallen	% van 61 tegenstanders
Slechtere bereikbaarheid van mijn eigen huis of garage	40	65,6
Evenementen en terrassen kunnen voor overlast zorgen	18	29,5
Parkeergarages zijn voor bewoners te duur	18	29,5
Mijn bezoek moet verder lopen naar Parkeergelegenheid	16	26,2
Er is meer overlast in de ochtenduren van laad- en losverkeer	38	62,3
Er zal meer bestemmingsverkeer komen op de Veerkades en Paviljoensgracht	19	31,1
Anders	17	27,9
<b>Totaal aantal genoemde voordelen</b>	<b>166</b>	<b>Nvt</b>

Van de bewoners die de Wagenstraat liever niet als voetgangersgebied ingericht zien worden, vinden de slechtere bereikbaarheid van hun eigen woning of garage het belangrijkste nadeel van dat idee. Ook zien zij de overlast die zij verwachten van laad- en losverkeer in de ochtend als een groot probleem. De tegenstanders noemen ook veel nadelen die niet in de keuzemogelijkheden in de enquête zijn opgenomen. Die worden hieronder gegroepeerd weergegeven.

### Verkeerscirculatie en bereikbaarheid

Door de eventuele afsluiting van de Wagenstraat voor autoverkeer verwachten veel tegenstanders problemen met betrekking tot de verkeerscirculatie. "Komend vanaf de Grote Markt zal het moeilijk tot onmogelijk zijn de Gedempte Burgwal in te slaan," zegt een bewoner. Anderen wijzen op de beperkte bereikbaarheid van de Gedempte Gracht en de mogelijkheid om in de Markthofgarage te parkeren. Ook wordt het als vreemd beschouwd dat de Nieuwe Molstraat, nu een doorgaande straat, aan één kant afgesloten zou worden.

Een van de bewoners wijst erop dat de bereikbaarheid voor beoaners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad wordt verslechterd. "Alternatieve routes betekenen veel meer omrijbewegingen en files. Bij evenementen wordt de Wagenstraat nu al vaak afgesloten. Daarbij worden de bewoners vaak vergeten. Er zijn namelijk geen alternatieve routes om dan met de auto de woning te bereiken. Onder andere de Gedempte Burgwal en Achter Raamstraat zijn dan onbereikbaar. Daardoor moeten bewoners verboden inritten nemen met gevaar voor verkeersveiligheid en het risico op bekeuringen. Bewoners zorgen voor dynamiek en levendigheid in de stad, jaag ze niet de stad uit! Den Haag heeft overigens al een breed uitgewaaierd winkel- en



voetgangersgebied in de binnenstad. Het is overdreven om dit ten koste van andere groepen nog meer uit te breiden. Dit voegt niets toe, alleen meer overlast en irritatie."

Verder wordt gewezen op de grotere verkeersdruk op de Gedempte Gracht en de slechtere bereikbaarheid voor taxi's, leveranciers en ambulances in de Wagenstraat.

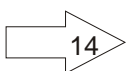
### **Parkeren**

Verschillende bewoners wijzen op het afnemend aantal parkeerplaatsen in de buurt, onder andere op de Veerkaden. Die zouden eerst gecompenseerd moeten worden voordat nieuwe plannen gemaakt worden. Ook moet de parkeergarage onder de Gedempte Gracht bereikbaar blijven voor gasten van bewoners. Enkele bewoners melden dat de variant met parkeren op de stoep voor hen de beste optie is.

### **Diversen**

Andere opmerkingen die gemaakt zijn:

- Paviljoensgracht barst al uit zijn voegen en de Wagenstraat is niet interessant genoeg om een voetgangersgebied van te maken. Ook niet goed voor bewoners, het is alleen financieel interessant voor Chinatown.
- Het is niet bevorderlijk voor het milieu als stationair draaiende auto's voor de pollers staan te wachten.
- Een bewoner noemt het risico van leegloop van toko's vanwege de verslechterde bereikbaarheid.
- Looprouteborden weghalen en het publiek ook over Veerkade laten lopen, dat is goed voor het toerisme vanwege het mooie uitzicht.



## ONDERNEMERS

De ondernemers die aan de enquête hebben meegedaan lieten een bijna gelijk verdeeld beeld zien, tegenstanders hebben een krappe meerderheid.

Tabel 4 voor- en tegenstanders ondernemers

Wagenstraat als voetgangersgebied een goed idee?

	Absolute getallen	%
Voorstander	24	46,2
Tegenstander	28	53,8
<b>Totaal</b>	<b>52</b>	<b>100</b>

Maar waar komen de voor- en tegenstanders eigenlijk vandaan?

Waar de voor- en tegenstanders onder de ondernemers vandaan komen

Als gekeken wordt naar de straten waar de voorstanders onder de ondernemers vandaan komen, dan valt in onderstaande tabel op dat het grootste aantal ondernemers dat voorstander is, uit de Wagenstraat zelf komt. Op afstand volgen Gedempte Burgwal en Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat.

Tabel 17 Straten waar voorstanders ondernemers vandaan komen

	Absolute getallen	%
Wagenstraat	8	33,3
Veerkaden/Paviljoensgracht	2	8,3
Gedempte Burgwal	4	16,6
Nieuwe Molstraat	1	4,3
Lutherse Burgwal	1	4,3
Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat	4	16,6
Elders	4	16,6
<b>Totaal</b>	<b>24</b>	<b>100</b>

Opvallend is dat de Wagenstraat onder de tegenstanders ook tot een van de grootste groepen behoort. In de Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein en St. Jacobsstraat hebben echter de meeste tegenstanders te kennen gegeven tegen een Wagenstraat als voetgangersgebied te zijn.

Tabel 18 Straten waar tegenstanders ondernemers vandaan komen

	Absolute getallen	%
Wagenstraat	10	35,7
Veerkaden/Paviljoensgracht	0	0,0
Gedempte Burgwal	4	14,3
Gedempte Gracht/Rabbijn Maarsenplein/ St. Jacobstraat	12	42,9
Nieuwe Molstraat	0	0,0
Lutherse Burgwal	0	0,0
Elders	2	7,1
<b>Totaal</b>	<b>28</b>	<b>100</b>

### Voor- en tegenstanders ondernemers per straat

Als de voor- en tegenstanders van de inrichting van de Wagenstraat als voetgangersgebied tegenover elkaar gezet worden, dan levert dat per straat het onderstaande beeld op.

Opvallend is dat het aantal ondernemers in de Wagenstraat tegen is, groter is dan het aantal dat voor is. Voor de andere straten geldt dat de aantallen zeer laag zijn waardoor het moeilijk is om uitspraken te doen. Alleen in de categorie Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein en St. Jacobstraat is een duidelijke stem tegen het autovrij maken van de Wagenstraat.



Tabel 19 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Wagenstraat

	Absolute getallen	%
Voor	8	44,4
Tegen	10	55,6
<b>Totaal</b>	<b>18</b>	<b>100</b>

Tabel 20 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Veerkaden en Paviljoens Gracht

	Absolute getallen	%
Voor	2	100
Tegen	0	0,0
<b>Totaal</b>	<b>2</b>	<b>100</b>

Tabel 21 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Gedempte Burgwal

	Absolute getallen	%
Voor	4	50,0
Tegen	4	50,0
<b>Totaal</b>	<b>8</b>	<b>100</b>

Tabel 22 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein, St. Jacobstraat

	Absolute getallen	%
Voor	4	25,0
Tegen	12	75,0
<b>Totaal</b>	<b>16</b>	<b>100</b>

Tabel 23 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Nieuwe Molstraat

	Absolute getallen	%
Voor	1	100,0
Tegen	0	0,0
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>100</b>

Tabel 24 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Lutherse Burgwal

	Absolute getallen	%
Voor	1	100,0
Tegen	0	0,0
<b>Totaal</b>	<b>1</b>	<b>100</b>

Tabel 25 Verdeling voor- en tegenstanders ondernemers Elders

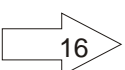
	Absolute getallen	%
Voor	4	66,7
Tegen	2	33,3
<b>Totaal</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

### Waarom zijn voorstanders voor een voetgangersgebied?

Als het om de 24 ondernemers gaat die voorstanders zijn, dan noemen zij verschillende voordelen. Zij konden meerdere antwoorden noemen die in de enquête waren aangegeven of met zelf bedachte voordelen komen.

Tabel 26 Voordelen volgens ondernemers die voor voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% van 24 voorstanders
Aantrekkelijker straat voor bewoners en bezoekers	16	66,7
Meer gezelligheid door terrassen en evenementen	21	87,5
Meer veiligheid voor voetgangers en fietsers	5	20,8
Anders	5	20,8
<b>Totaal aantal genoemde voordelen</b>	<b>45</b>	<b>Nvt</b>



Bijna negentig procent van de ondernemers die voorstander is van een Wagenstraat als voetgangersgebied, vindt dat de straat gezelliger wordt door de mogelijkheid die ontstaat door meer terrassen en evenementen. Ook denken zij dat de straat aantrekkelijker wordt voor bewoners en bezoekers. De veiligheid voor voetgangers en fietsers achten zij veel minder van belang.

De bewuste ondernemers hebben ook eigen redenen toegevoegd. Daar worden kansen en angsten genoemd. Kansen zien enkele ondernemers voor het binnenhalen van meer klanten en de mogelijkheid om het gebied bij het centrum te trekken. "In de huidige situatie lukt dat nooit," zegt een van de voorstanders. Een vrees is dat de Wagenstraat - als die géén voetgangersgebied wordt - een sluiproute wordt als gevolg van het nieuwe verkeerscirculatieplan.

### Voorwaarden voetgangersgebied voor ondernemers die voor zijn

Een krappe meerderheid van de ondernemers mag dan voorstander zijn van een inrichting tot voetgangersgebied, hun is ook gevraagd naar de voorwaarden die zij stellen aan die verandering.

Tabel 27 Voorwaarden die ondernemers stellen die voor voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% van 24 voorstanders
Winkels in de ochtenduren bevoorrad kunnen worden	15	62,5
Mijn klanten dichtbij kunnen parkeren	10	41,7
Klanten goederen op specifieke tijden met de auto kunnen blijven ophalen	1	4,2
De mogelijkheid voor terrassen, uitstallingen en evenementen	12	50,0
Verruiming van openingstijden van de omliggende parkeergarages	11	45,8
Een echte voetgangerspromenade vanaf de Grote Marktstraat wordt gerealiseerd	10	41,7
Anders	4	16,7
<b>Totaal aantal genoemde voorwaarden</b>	<b>63</b>	<b>Nvt</b>

De bevoorrading van de winkels in de ochtend is voor de meeste ondernemers een belangrijke voorwaarde en precies de helft vindt de mogelijkheid voor terrassen, uitstallingen en evenementen van belang.

Ook de ondernemers komen met voorwaarden die niet in de enquêtevragen waren opgenomen. Zo noemen zij dat het winkelgebied achter de Bijenkorf versterkt moet worden. Andere opmerkingen hebben betrekking op de bereikbaarheid. Zo noemt een ondernemer dat "er een P-rondje gereden moet kunnen worden, zodat alle parkeergarages inclusief de parkeergarage Lutherse Burgwal goed bereikbaar blijven". Een bedrijf in de Nieuwe Molstraat wil ook goed bereikbaar blijven en een eigenaar van een hotel-restaurant wil de beschikking krijgen over een 'hotelknop' waarmee vanuit het hotel de straatafsluiting bediend kan worden ten behoeve van de gasten.

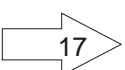
### Tegenstanders

Waarom zijn de tegenstanders tegen een voetgangersgebied?

Als het om de 28 ondernemers gaat die tegenstander zijn, dan noemen zij verschillende nadelen. Zij konden meerdere antwoorden noemen die in de enquête waren aangegeven of met zelf bedachte nadelen komen.

Tabel 28 Nadelen volgens ondernemers die tegen voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% van 28 tegenstanders
Slechtere bereikbaarheid van mijn onderneming	14	50,0
Evenementen en terrassen kunnen voor overlast zorgen	1	3,6
Ik verwacht minder bezoekers in de Wagenstraat	14	50,0
Onvoldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving	13	46,4
Mijn klanten kunnen hun goederen niet voor de deur inladen	11	39,3
Er zal meer bestemmingsverkeer komen op de Veerkades en Paviljoensgracht	3	10,7
Anders	4	14,3
<b>Totaal aantal genoemde voordelen</b>	<b>60</b>	<b>Nvt</b>



Ondernemers die een een voetgangersgebied in de Wagenstraat niet zien zitten, zien niet zozeer nadelen van evenementen en terrassen, zij zijn bezorgd om de bereikbaarheid van hun onderneming en het aantal klanten dat naar hun winkel toekomt. Zij vrezen dat minder mensen naar hun bedrijf zullen komen en dat zij daarmee inkomsten verliezen. Dat blijkt ook uit de uit eigen beweging genoemde nadelen. De een geeft aan dat bezoekers liever voor de deur van een restaurant parkeren, een ander luidt onverholen de noodklok: "Het is belangrijk voor gespecialiseerde bedrijven dat ze bereikbaar blijven, anders is het de doodsteek." Een andere ondernemer vindt het om meerdere redenen een heel slecht idee: "Dit is typisch Den Haag dat wil scoren met Chinatown, zonder verder na te denken. Er zal meer fijnstof komen door meer verkeer op de Veerkades."

### **SPECIFIEKE MAATREGELEN VOOR ONDERNEMERS**

Aan ondernemers is gevraagd of voor hen specifieke maatregelen genomen moeten worden in het geval dat wordt besloten om de Wagenstraat te veranderen in een gebied dat uitsluitend voor voetgangers bestemd is.

Van de voorstanders onder de ondernemers hebben zes van hen aangegeven dat dan geen speciale maatregelen nodig zijn, vijftien hebben geen antwoord gegeven en drie hebben dat wel gedaan.

Een van hen noemt dat 'het hotel toegankelijk moet blijven door middel van de bediening van de straatafsluiting,' een ander wil dat gelet wordt op de bevoorrading en een ander dat de Gedempte Gracht beter toegankelijk moet worden voor vrachtwagens en auto's.

Van de tegenstanders onder de ondernemers hebben zes van hen aangegeven dat geen speciale maatregelen nodig zijn, elf hebben geen antwoord gegeven en elf hebben dat wel gedaan. Eén van hen kan nog geen antwoord geven op de vraag omdat hij/zij eerst wil weten hoe de situatie exact uitpakt. De andere tien ondernemers grijpen het antwoord op deze vraag vooral aan om toch voor een Wagenstraat mét autoverkeer te pleiten of op z'n minst te vragen om meer parkeerplaatsen in de buurt. Zij noemen:

- Ik verdwijn uit de binnenstad.
- Beperkte toegankelijkheid, minder bezoekers, ik moet bereikbaar zijn.
- Ik zou wel speciale maatregelen willen treffen, maar ik weet niet hoe de gemeente dat wil waarmaken, ik wil dat er auto's blijven langskomen voor mijn klanten.
- Ik vind dat auto's toch toegang moeten krijgen op de straat.
- Er moeten hier in de buurt meer parkeerplaatsen komen.
- We krijgen een slechtere bereikbaarheid voor de parkeergarages hier, want hoe wordt dan de toevoer naar de Gedempte Gracht als de Wagenstraat wordt gesloten voor auto's?
- We kunnen niet meer laden en lossen en klanten kunnen moeilijk parkeren.
- Meer parkeerplaatsen.
- We zullen alle zeilen bij moeten zetten om de zaak draaiende te houden en we gaan er waarschijnlijk aan kapot.
- Er hoeft niets te veranderen, ik ben tevreden met de huidige situatie.



## BEZOEKERS

Voor de bezoekers gold dat bijna drie kwart voor een Wagenstraat als voetgangersgebied is. Iets meer dan een kwart van de ondervraagde bezoekers voelt daar niets voor.

Tabel 5 voor- en tegenstanders bezoekers

### Wagenstraat als voetgangersgebied een goed idee?

	Absolute getallen	%
Voorstander	92	71,9
Tegenstander	36	28,1
<b>Totaal</b>	<b>128</b>	<b>100</b>

### Voordelen van inrichting voetgangersgebied

Als het om de 92 bezoekers gaat die voorstander zijn, dan noemen zij verschillende voordelen. Zij konden meerdere antwoorden noemen die in de enquête waren aangegeven of met zelf bedachte voordelen komen.

Tabel 29 Voordelen volgens bezoekers die voor voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% van 92 voorstanders
Aantrekkelijker straat voor bewoners en bezoekers	53	57,6
Meer gezelligheid door terrassen en evenementen	50	54,3
Meer veiligheid voor voetgangers en fietsers	52	56,5
Anders	5	5,4
<b>Totaal aantal genoemde voordelen</b>	<b>160</b>	<b>Nvt</b>

Een meerderheid van de bezoekers die ondervraagd zijn, vinden een aantrekkelijker straat, meer gezelligheid door terrassen en evenementen en de veiligheid voor voetgangers en fietsers nagenoeg even belangrijke argumenten om voor een voetgangersgebied te stemmen.

De argumenten die bezoekers zelf aanvoeren zijn niet allemaal even duidelijk. 'Lagere energie' en 'parken enz' bieden weinig informatie over de bedoeling achter de genoemde voordelen. Wel wordt genoemd dat een voetgangersgebied voor ondernemers voordelen op kan leveren.

### Voorwaarden voetgangersgebied voor bezoekers die voor zijn

Een ruime meerderheid van de bezoekers mag dan voorstander zijn van een inrichting tot voetgangersgebied, hun is ook gevraagd naar de voorwaarden die zij stellen aan die verandering.

Tabel 30 Voorwaarden die bezoekers stellen die voor voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% van 92 voorstanders
De mogelijkheid de Wagenstraat en omgeving makkelijk te bereiken	27	29,3
De mogelijkheid dichtbij te kunnen parkeren	26	28,3
Goederen op specifieke tijden met de auto op kunnen halen	28	30,4
De luchtkwaliteit aan de Veerkades en Paviljoensgracht niet verslechtert	19	20,7
Verruiming van openingstijden van de omliggende parkeergarages	31	33,7
Parkeren in de Nieuwe Molstraat moet mogelijk blijven	15	16,3
Anders	29	31,5
<b>Totaal aantal genoemde voorwaarden</b>	<b>175</b>	<b>Nvt</b>

Uit de voorwaarden die bezoekers stellen, blijkt dat de verruiming van de openingstijden van de omliggende parkeergarages voor hen het belangrijkste is. De mogelijkheid om op specifieke tijden goederen op te kunnen halen, de bereikbaarheid van de straat en de mogelijkheid om dichtbij te kunnen parkeren volgen dicht op de eerste voorwaarde. Bezoekers noemen ook eigen voorwaarden. Daarin wordt onder meer genoemd dat het bestemmingsverkeer aan de Veerkades/Paviljoensgracht niet mag toenemen, dat goede en goedkope alternatieven voorhanden moeten zijn om te parkeren, zoals een 'extra parkeergarage'. Toch zijn er ook bezoekers die vinden dat maar buiten de binnenstad geparkeerd moet worden en dat transferia gestimuleerd moeten worden.



Andere bezoekers vinden dat de straat ook echt gezelliger moet worden, dat de winkels langer open moeten kunnen zijn en dat oudere mensen en mensen met kinderen veilig over moeten kunnen steken.

### Tegenstanders

Waarom zijn de tegenstanders tegen een voetgangersgebied?

Als het om de 36 bezoekers gaat die tegenstander zijn, dan noemen zij verschillende nadelen. Zij konden meerdere antwoorden noemen die in de enquête waren aangegeven of met zelf bedachte nadelen komen.

Tabel 31 Nadelen volgens bezoekers die tegen voetgangersgebied zijn

	Absolute getallen	% 36 tegenstanders
Slechtere bereikbaarheid van de winkels in de Wagenstraat	16	44,4
Evenementen en terrassen kunnen voor overlast zorgen	2	5,6
Ik goederen niet meer met de auto op kan halen	9	25,0
Om te winkelen moet ik verder lopen naar parkeerplekken	5	13,9
Er zijn niet voldoende parkeerplaatsen in de buurt	7	19,4
De luchtkwaliteit aan de Veerkades en Paviljoensgracht zal verslechteren	5	13,9
Anders	7	19,4
<b>Totaal aantal genoemde voordelen</b>	<b>51</b>	<b>Nvt</b>

Het aantal bezoekers dat tegen de een voetgangersgebied is, vindt vooral de bereikbaarheid van de winkels in de Wagenstraat een punt van zorg. Toch noemt nog niet de helft van de ondervraagden dat als nadeel. Andere redenen om tegen te zijn, volgen op flinke afstand. Uit eigen beweging noemen deze mensen dat het 'slecht is voor de economie en de bewoners'. Ook wordt gezegd dat parkeergarages te duur zijn en het laad- en losverkeer in de ochtend voor overlast kan zorgen. Sommigen vinden dat de straat aan sfeer inboet als die autovrij wordt en iemand wijst erop dat 'overleden mensen met de auto naar de moskee moeten kunnen komen.'

### VARIANT TWEE "PARKEREN OP DE STOEP"

Tot nu toe hebben we alleen aandacht besteed aan het verschil tussen wel of geen auto's in de Wagenstraat en de motiveringen van voor- en tegenstanders die daaraan ten grondslag liggen. Er is echter nog een inrichtingsprincipe waarin de stoepen verbreed worden, auto's op de stoep parkeren en door de bredere stoepen beperkt ruimte is voor uitstallingen en terrassen. Tijdens evenementen kan de straat tijdelijk worden afgesloten. Aan het einde van de enquête is naar die mogelijkheid gevraagd.

Tabel 32 Hoe denken geënquêteerden over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	65	19,3
Beter dan de huidige situatie	82	24,3
(Ook) geen optie	163	48,4
Geen antwoord	27	8,0
<b>Totaal</b>	<b>337</b>	<b>100</b>

Aangezien de vraag over variant twee bij respondenten in relatie stond met de eerdere keuze voor of tegen voetgangersgebied, is juist informatie daarover van belang. Wat vinden de voorstanders van een voetgangersgebied van de variant 'parkeren op de stoep'?

Tabel 33 Hoe denken alle voorstanders over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	18	8,4
Beter dan de huidige situatie	52	24,6
(Ook) geen optie	122	57,5
Geen antwoord	20	9,5
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>100</b>



Bijna zestig procent van de bewoners, ondernemers en bezoekers die voorstander zijn van een voetgangersgebied vindt variant twee geen optie. Ongeveer dertig procent vindt die tussenoplossing beter dan de huidige situatie (24 %) of beter dan een voetgangersgebied (8 %).

Bij de tegenstanders vindt een derde dat variant twee geen optie is en bijna twee derde dat dat wel het geval is. Ruim 35 procent vindt variant twee beter dan een inrichting als voetgangersgebied en bijna 25 procent beter dan de huidige situatie.

Tabel 34 Hoe denken alle tegenstanders over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	47	37,6
Beter dan de huidige situatie	30	24,0
(Ook) geen optie	41	32,8
Geen antwoord	7	5,6
<b>Totaal</b>	<b>125</b>	<b>100</b>

### Bewoners

Tabel 35 Hoe denken bewoners die voor voetgangersgebied zijn over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	4	4,5
Beter dan de huidige situatie	21	23,3
(Ook) geen optie	55	60,0
Geen antwoord	16	12,2
<b>Totaal</b>	<b>96</b>	<b>100</b>

Onder bewoners die voorstander zijn van een inrichting als voetgangersgebied vindt zestig procent variant twee geen optie, terwijl nog geen dertig procent dat straatprofiel beter vindt dan een voetgangersgebied of de huidige situatie.

Tabel 36 Hoe denken bewoners die tegen voetgangersgebied zijn over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	21	34,4
Beter dan de huidige situatie	15	24,6
(Ook) geen optie	21	34,4
Geen antwoord	4	6,6
<b>Totaal</b>	<b>61</b>	<b>100</b>

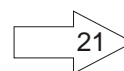
Bij de tegenstanders vindt 35 procent variant twee geen optie terwijl zestig procent dat wel vindt. Dat deel van de bewoners die tegen een voetgangersgebied zijn, zien dat als een betere optie dan een voetgangersgebied én de huidige situatie.

### Ondernemers

Tabel 37 Hoe denken ondernemers die voor voetgangersgebied zijn over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	1	4,2
Beter dan de huidige situatie	8	33,3
(Ook) geen optie	13	54,2
Geen antwoord	2	8,3
<b>Totaal</b>	<b>24</b>	<b>100</b>

Net als de tegenstanders onder de bewoners, zien de tegenstanders onder de ondernemers variant twee wel zitten. Een kleine dertig procent wil de situatie houden zoals die is, ruim zestig procent denkt dat variant twee de beste manier is om de straat in te richten.



## Bezoekers

Tabel 39 Hoe denken bezoekers die voor voetgangersgebied zijn over parkeren op de stoep?

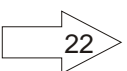
	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	13	14,1
Beter dan de huidige situatie	23	25
(Ook) geen optie	54	58,7
Geen antwoord	2	2,2
<b>Totaal</b>	<b>92</b>	<b>100</b>

Bijna zestig procent van de bezoekers die voorstander zijn, vindt variant twee geen oplossing. Bijna veertig procent vindt van wel.

Tabel 40 bezoekers die tegenstander zijn over parkeren op de stoep  
Hoe denken bezoekers die tegen voetgangersgebied zijn over parkeren op de stoep?

	Absolute getallen	%
Beter dan de inrichting "Voetgangersgebied"	14	38,9
Beter dan de huidige situatie	9	25
(Ook) geen optie	12	33,3
Geen antwoord	1	2,8
<b>Totaal</b>	<b>36</b>	<b>100</b>

Van de bezoekers die tegenstander zijn ziet een derde parkeren op de stoep niet zitten, maar twee derde denkt dat dat wel de beste oplossing voor de Wagenstraat is.



## SUGGESTIES INRICHTING OF VERKEERSSITUATIE WAGENSTRAAT?

In de peiling hebben bewoners, ondernemers en bezoekers ook de mogelijkheid gekregen om suggesties te geven over de inrichting of de verkeerssituatie van de Wagenstraat. De opmerkingen van de respondenten zijn zeer uiteenlopend van aard en inhoud. Steunbetuigingen en herhaalde oproepen van tegenstanders om de Wagenstraat toegankelijk te houden voor auto's of voor vervangende parkeergelegenheid zijn hier buiten beschouwing gelaten. Die zijn immers elders in het rapport aan bod gekomen. Wat suggesties en aanvullende opmerkingen voor de inrichting betreft, maken we een onderscheid tussen de voor- en de tegenstanders van een autovrije Wagenstraat.

### Voorstanders

#### Meer ruimte voor voetgangers

Enkele voorstanders stellen voor om meteen ook van de Gedempte Burgwal een voetgangersgebied te maken. Een van hen zegt: "Als de Wagenstraat voetgangersgebied wordt, dan moet de Kranestraat een tweerichtingenweg worden. Toegankelijkheid auto's parkeergarage Gedempte Gracht kan alleen via de Paviljoensgracht. Dat is geen goede ontwikkeling want er is al veel verkeer. Een alternatief voor de garage kan zijn als de ingang aan de kant van het Spui is. De rest van de Gedempte Gracht kan dan ook afgesloten worden." Anderen wijzen op de veiligheid van voetgangers als de straat voor auto's en fietsers toegankelijk blijft. Zo wordt bijvoorbeeld om een zebrapad gevraagd.

Over de aanwezigheid van fietsers, dat bleek al eerder, zijn de meningen verdeeld. Sommigen zijn tegen het gebruik van een autovrije straat door fietsers vanwege het gevaar dat dat voor voetgangers op kan leveren, anderen vinden dat dat wel moet kunnen en pleiten meteen voor meer fietsenstallingen.

#### Uitstraling en beperken overlast

Diverse voorstanders hebben suggesties om de uitstraling van Chinatown te verbeteren. Niet alleen worden Chinese poorten genoemd (daarover is al besloten dat ze in de Wagenstraat komen), maar ook door de nadruk te leggen op het creëren van 'een promenade net zoals de Spuistraat'. Een ander sluit daar op aan door aan te geven dat de Wagenstraat nu nog te weinig centraal staat: "Het is een zijstraat van het centrum." Iemand anders noemt dat de Raamstraat een opknapbeurt kan gebruiken, waarna daar meer fietsen gestald kunnen worden en in de Wagenstraat meer ruimte vrij komt.

Ook wordt de allure van Parijs of Milaan genoemd. Den Haag zou daar dichterbij in de buurt kunnen komen met het uitbreiden van het voetgangersgebied in de binnenstad.

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt ook van belang gevonden. Zo wordt gepleit voor meer groen, bijvoorbeeld door meer plantenbakken of 'boompjes te planten tegen nostalgische lantaarnpalen, nu is het te kaal en te stenig'. De roep om betere verlichting valt hier ook onder.

Diverse mensen pleiten voor een grotere diversiteit en kwaliteit van winkels en meer levendigheid door horeca. Het gebied moet levendig blijven en multifunctioneel. Dat is volgend verschillende respondenten de beste manier om te voorkomen dat Chinatown een risicogebied wordt.

Om verloedering voor te blijven wordt genoemd dat meer en grotere prullenbakken en meer controle op bedelaars nodig is. In dat kader noemt iemand ook dat activiteitencentrum Reakt Sterhuis moet verdwijnen.

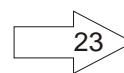
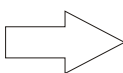
#### Verkeerscirculatie

Iemand noemt dat als de Wagenstraat autovrij wordt, dat het van belang is dat een P-rondje blijft bestaan. "Stille Veerkade, Paviljoensgracht, Lutherse Burgwal en als de Wagenstraat voor autoverkeer dicht gaat, dan moet je naar het Spui toe. De mooiste manier is een om Chinese brug te maken over het autoverkeer heen op de hoek bij de Hafo Fotozaak. Anders zouden de auto's door een tunnel moeten of de P-route moet aangepast worden."

Iemand anders merkt op dat eenrichtingsverkeer niet werkt omdat er altijd mensen zijn die tegen de richting in rijden. Dat is iets om mee rekening te houden vindt hij/zij.

#### Parkeren en alternatief vervoer

Sommige voorstanders van een voetgangersgebied opperen dat de straat gedurende een deel van de dag voor auto's toegankelijk zou moeten blijven. Anderen vinden juist dat de parkeergarage onder de Markthof opgeheven moet worden.



Er worden verschillende suggesties gedaan die het mogelijk maken om voor bewoners (beperkt) gebruik te maken van parkeergelegenheid voor hun deur, ook al verdwijnt die mogelijkheid als de Wagenstraat een voetgangersgebied wordt. Zo wordt voorgesteld dat het overdag mogelijk moet zijn om in korte tijd te laden en te lossen en dat 's avonds alleen bewoners zouden mogen parkeren. Een ander vindt dat parkeren in de Nieuwe Molstraat voor vergunninghouders mogelijk moet blijven.

Speciale aandacht is ook nodig voor de groep oudere bewoners van Waghage die veel gebruik maken van busjes en taxi's aangezien zij veelal slecht ter been zijn.

Enkele respondenten vinden dat vooral bezoekers gestimuleerd moeten worden om met het openbaar vervoer of de fiets naar de Wagenstraat te komen. Vergelijkbare voorstellen zijn die van pendelbus voor minder validen van en naar het station of het inzetten van shuttle busjes vanaf transferia.

Anderen willen dat als de Wagenstraat autovrij wordt, dat 'voor in de Wagenstraat meer parkeerplaatsen' komen. Iemand anders vindt dat daar juist een blauwe zone moet komen; parkeren mag daar dan maximaal een uur.

Een ander geeft aan dat als de Wagenstraat autovrij wordt, dat dan voldoende ruimte in de parkeergarages moet zijn. Ook vindt deze persoon dat het tarief van de garages lager mag, aangezien de garages sneller vol zullen zijn en meer inkomsten genereren.

### Diversen

Kijk in het boek 'What if' waar suggesties voor de herinrichting van de Wagenstraat en omgeving staan (vraag Marijke Jonker 06 16126284)

Laat er eens een echte ontwerper naar kijken in plaats van dat pragmatische stadsbeheer

### Tegenstanders

#### Uitstraling

Iemand noemt dat het trottoir mooier kan worden door het aanbrengen van bloempotten. Ook wordt genoemd dat de straat beter schoon gehouden moet worden en dat gehandhaafd moet worden op fietsen tegen lantaarnpalen.

#### Verkeerscirculatie

Een van de tegenstanders vindt dat een 'voetgangersgebied goed is als de Gedempte Gracht voor auto's bereikbaar blijft.' Iemand anders noemt dat vanaf de Lutherse Burgwal de rijrichting omgedraaid moet worden, zodat de Gedempte Gracht wel bereikbaar is. Alleen dan kan de Wagenstraat autovrij gemaakt worden. Een andere respondent vindt dat de doorstroming van het verkeer op de Gedempte Burgwal beter geregeld moet worden. Ook wordt genoemd dat de tramtunnel niet voor de tram maar voor auto's opengesteld moet worden. Wat de Wagenstraat zelf geeft iemand aan dat er simpelweg voor gezorgd moet worden dat er geen doorgaand verkeer meer de straat in kan, alleen bestemmingsverkeer. Overigens vindt een ander dat de Veerkade veel meer prioriteit zou moeten hebben dan de Wagenstraat. "De Veerkade is overbelast maar wat wil je met Utrechtse Baan en Prins Bernhard viaduct als aanvoer?" Een ander voorstel is om het wandelgebied vanaf de Nieuwe Molstraat te laten beginnen, zodat die goed toegankelijk blijft.

#### Parkeren

Als er meer parkeerplekken verdwijnen dan zouden bewoners een 'eigen vaste bewonersparkeerplaats' moeten krijgen. Anderen noemen ook dat parkeren alleen voor vergunninghouders moet blijven bestaan en dat bezoekers alleen in parkeergarages terecht zouden moeten kunnen.

Anderen tegenstanders komen met het voorstel om voor variant 1 te kiezen, maar dan maximaal een half uur parkeren toe te staan. Dat geeft volgens deze respondent ook een rustiger beeld in de straat. Anderen noemen dat de parkeergarages goedkoper moeten worden als parkeren op straat. Genoemd wordt ook dat oudere klanten moeilijk ver kunnen lopen en dat meer laad- en losplekken van belang zijn voor de ondernemers in de Wagenstraat.

### Diversen

Let op duurzaamheid

Bloembakken op Rabijn Maarsenplein

Looprichtingborden weghalen of aanpassen naar twee richtingen

Zorg voor betere stoplichten  
Beperk het fietsverkeer in het beginstuk van de Wagenstraat, dat is onveilig.

### Commentaar op het onderzoek

Enkele respondenten hebben kritiek geuit op het onderzoek. "Waarom een enquête van DSO via de website van Chinatown? Oneigenlijk!" laat iemand weten. Een ander zegt: "mensen die vakantie hebben, missen deze enquête."



## CONCLUSIES

Op basis van het onderzoek dat door de Stichting Chinatown is verricht, kan het volgende worden geconcludeerd. Uit de uitkomsten blijkt een lichte voorkeur onder bewoners voor een voetgangersgebied (61,2% is voor) en een lichte afkeur onder ondernemers (53,8% is tegen). Bij elkaar opgeteld levert dit een resultaat op van 53% voor voetgangersgebied en 47% tegen. Opmerkelijk is overigens dat zowel de bewoners als ondernemers van de Gedempte Gracht, Rabbijn Maarsenplein en St. Jacobstraat het meest stellig zijn in de afwijzing van deze variant. (52% van de bewoners is tegen, en maar liefst 75% van de ondernemers). Kennelijk is men in dit gebied zeer bezorgd over de effecten van een andere inrichting van de openbare ruimte in de Wagenstraat. In de Wagenstraat ziet een deel van de ondernemers voordelen van een voetgangersgebied, in het omliggende gebied, vallen die voordelen weg.

Buiten de resultaten van de enquête heeft een aantal ondernemers(-groepen) en organisaties separaat aan de gemeente hun bezwaren met betrekking tot de inrichting tot voetgangersgebied aangegeven. Bezoekers zijn hierover overigens aanmerkelijk positiever (71,9% is voor).

Op basis van het gehouden onderzoek kan geconcludeerd worden dat onder de bewoners en ondernemers geen substantieel draagvlak bestaat om de Wagenstraat in te richten tot voetgangersgebied.

Uit de inhoudelijke overwegingen blijkt tussen voor- en tegenstanders van een voetgangersgebied een duidelijk verschil van inzicht in de bereikbaarheid van woning of bedrijf en de noodzaak van parkeergelegenheid in de Wagenstraat. Onder voor- en tegenstanders blijkt wel overeenstemming te bestaan over het belang van het vergroten van de aantrekkelijkheid van de straat, meer ruimte voor voetgangers, meer ruimte voor terrassen en evenementen en vinden zowel ondernemers als bewoners het belangrijk dat het laden en lossen op een goede wijze en zonder overlast kan plaatsvinden. In het kader van het onderzoek is ook het draagvlak voor de variant "parkeren op de stoep" onderzocht. In deze variant blijft het autoverkeer in de Wagenstraat, worden de stoepen aanmerkelijk verbreed (waarop aan één zijde geparkeerd kan worden), is flexibel gebruik mogelijk ten behoeve van terrassen, uitstallingen en/of ambulante handel en kan de straat eenvoudig geschikt gemaakt worden voor het houden van evenementen of markten. De voorstanders van een inrichting tot voetgangersgebied reageren echter gematigd negatief over deze tussenoplossing (57,5% vindt het geen optie). Tegenstanders van een inrichting tot voetgangersgebied zien meer in deze variant (37,6% vindt deze beter dan Voetgangersgebied en 24,0% vindt deze beter dan de huidige inrichting).

Hoewel in de variant "Parkeren op de stoep" een groot aantal overeenkomstige inhoudelijke belangen van voor- en tegenstanders wordt gediend, blijkt onder bewoners en ondernemers geen breed draagvlak te bestaan ten aanzien van "Parkeren op de stoep".

De conclusie is dat de meningen verdeeld zijn. Voor geen van de inrichtingsprincipes is een duidelijke cijfermatige meerderheid te vinden. Daarmee winnen de inhoudelijke afwegingen van de voor- en tegenstanders aan belang. Deze bieden aanknopingspunten voor verbetering van de verkeerssituatie in de Wagenstraat.

## BIJLAGEN

Bijlage 1: resultaten inloopbijeenkomst september

Bijlage 2: vragenlijsten

