



College van burgemeester en wethouders Den Haag  
Postbus 12600,  
2500 DJ Den Haag  
Per e-mail: [zienswijzeced@denhaag.nl](mailto:zienswijzeced@denhaag.nl)

Tevens  
Gemeente Den Haag  
Dienst Stadsbeheer, t.a.v. de heer J. Majoor  
Postbus 12655  
2500 DP DEN HAAG  
Per e-mail: [jeroen.majoor@denhaag.nl](mailto:jeroen.majoor@denhaag.nl)

Den Haag, 17 juni 2020

**Betreft:** Zienswijze ontwerp-Structuurvisie CID en het daarbij behorende planMER

Geacht college,

Graag maken wij, Bewonersoverleg Leeghwaterkade, Fijnjekade en omgeving (BOLF) gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze in te dienen op de ontwerp-Structuurvisie CID en het daarbij behorende planMER.

Wij beperken ons tot de volgende voor ons en onze bewoners essentiële onderwerpen:

0. Intro: Toetsingskader
1. Mobiliteit
2. Participatie
3. Leefbaarheid
4. Duurzaamheid
5. Stimuleer diversiteit en behoud wijkkarakter en -historie
6. CID Hollands Spoor specifiek
7. Resumé: Besturen en verantwoordelijkheid nemen

#### **0. Intro: Toetsingskader**

Wij merken op dat het ons grote zorgen baart, dat de Structuurvisie een abstract plan is zonder toetskaders. Uw ontwerp-visie CID biedt ons daarom geen houvast voor de effecten ervan in de toekomst. In uw en ons belang vragen wij u om een inhoudelijk toets kader te verwerken in de Structuurvisie. Eén die richting geeft en handvatten biedt voor het verdere proces. De ervaring leert dat het CID- proces door u dan ook beter valt te (be)sturen/regisseren.

Uiteraard beseffen wij dat in deze fase niet alles concreet kan worden vastgelegd, toch zijn wij ervan overtuigd dat u in staat bent de Structuurvisie (toets) meer kader stellend te maken dan nu het geval is.

#### **1. Mobiliteit**

In de ontwerp- Structuurvisie (p. 40) staat dat "veel afhangt van de wijze waarop met name de openbare ruimte wordt ingericht. De mobiliteitstransitie is in ieder geval een voorwaarde om gezondheid en leefbaarheid op peil te houden". Verderop (p. 60) staat echter: "een groot deel van de incidentele en structurele kosten die voortvloeien uit de visie zijn momenteel niet voorzien in de gemeentelijke begroting en daarmee is de visie als geheel op dit moment niet uitvoerbaar."

Dit gegeven baart ons grote zorgen: om de leefbaarheid te garanderen (voor zowel huidige als toekomstige bewoners) dient een mobiliteitstransitie plaats te vinden welke door de gemeente moet worden voorgefinancierd, echter hiervoor is geen geld. Onze vraag luidt dan ook waaruit blijkt dat u een duidelijke koppeling maakt tussen fasering (eerst de mobiliteitsopgave en dan hoogbouw?) en daarvoor de middelen vrijmaakt (zie ook hoofdlijnenbrief van Van Asten 17 mei 2019, waarin gesproken wordt over het oprichten van een revolverend mobiliteitsfonds).



In de ontwerp-Structuurvisie ontbreekt inzicht in de wijze én financiering van deze transitie, noodzakelijk om de visie uit te voeren. Welke mobiliteitsmaatregelen worden door de gemeente wanneer getroffen en hoe worden die maatregelen zo genomen, dat de (in uw visie benoemde) toekomstige ontwikkelingen later alsnog kunnen, zonder negatieve mobiliteits- en leefbaarheidseffecten? Voor welk scenario kiest de gemeente (sterk sturend scenario 3, of...)? Hoe wordt een aantal noodzakelijke (mobiliteits- en leefbaarheids-) maatregelen, die mogelijk niet direct worden uitgevoerd, toch randvoorwaardelijk voor de verdere uitvoering van uw visie? Bijvoorbeeld vanuit het gedachtegoed "eerst bewegen, dan bouwen"? En wordt dit ook als randvoorwaardelijk gesteld bij het vaststellen van deze visie door uw gemeenteraad?

Verder verzoeken wij u om in de Structuurvisie helderheid te verschaffen op de volgende punten:

- Er wordt een vervoerssleutel geambieerd van ongeveer 40% te voet, 25% met de fiets, 20% met het OV en 15% met de auto. Vruchtverkeer (bevoorrading), motoren, bromfietsen en scooters (deelrijden) worden niet benoemd. Hoe is de huidige verdeling en welke beleidsinstrumenten (concreet) worden per vervoerswijze ingezet c.q. ontwikkeld om deze ambitie en gedragsverandering waar te maken?
- De Structuurvisie is tegenstrijdig/onduidelijk over het autogebruik van bewoners c.q. bezoekers, hier zal een duidelijker beleidskeuze gemaakt moeten worden. Daarnaast is differentiatie van marktconforme (parkeer-)tarieven voor bewoners en bezoekers een aandachtspunt dat om concrete beleidsdoelen vraagt waarbij dit duidelijk naar de bewoners gecommuniceerd dient te worden en vraagt om draagvlak hiervan. De beleidskeuze die voor zal komen te liggen zou als grondslag hiervan gedifferentieerd moeten worden naar huidige bewoners (45.000) vs. toekomstige (+40.000) inwoners vs. bezoekers en toegenomen forensenbewegingen (verdubbeld tot 400.000 per dag) die reizen van en naar nieuwe kantoren CID.
- Voor een aantrekkelijk voetgangersgebied wordt een levendige en dynamische plint gevraagd. Hoeveel plinten wil de gemeente prognosticeren (ondernemers moeten rendabele winkelruimte hebben) om zo te voorkomen dat er wordt gebouwd voor de leegstand (gegeven dat onlinebestellingen toenemen en de aanwezigheid van winkelgebieden zoals Centrum en Shopping Mall of the Netherlands)?
- Inpandige fietsvoorzieningen moeten wel worden gebruikt. Ook op straat geparkeerde fietsen leiden tot handhavingsvraagstukken en openbare ruimte vraagstukken (zie Beatrixkwartier met fiets parkeer-anarchie).

## 2. Participatie

In 2019 heeft u ervoor gezorgd dat er een Participatie en Communicatieplan CID tot stand is gebracht. Tot nu toe moeten wij helaas constateren dat de uitvoering van dit plan te wensen overlaat. Wij vragen u als bestuurders uw verantwoordelijkheid te nemen en alsnog actief te bevorderen dat dit plan tot uitvoering wordt gebracht.

Op dit moment voelen wijkorganisaties en bewoners zich enkel aangesproken als ontvangers van 'boodschappen' en niet – zoals toch uw bedoeling is - als "serieuze partners, waarmee een open, op wederzijds vertrouwen gebaseerde, relatie wordt aangegaan om participatie mogelijk te maken" (participatieplan CID p. 8).

Wij verzoeken u passende maatregelen te treffen om naleving van het door u vastgestelde participatieplan (alsnog) te waarborgen. Graag wijzen wij u in dit kader op een aantal onvolkomenheden in de ontwerp-Structuurvisie wat betreft de naleving:

- Voor de grootste en meest ingrijpende ontwikkelingen (de zogenoemde "prioritaire gebieden") heeft een nadere uitwerking grotendeels al plaats gevonden, zonder daadwerkelijke participatie. Zie bijvoorbeeld dat voor het centraal gelegen gebied waar vernieuwing kan plaatsvinden geen participatie plaatsvindt in de vorm van raadpleging (p. 62). Bijeenkomsten waren louter informatief en niet raadplegend (wat o.b.v. het Participatie en Communicatieplan CID het participatieniveau ten minste moet zijn voor de Structuurvisie).



- Ook wordt er in de Structuurvisie gesproken over gebiedspanels (p. 62). Niet duidelijk is op welk moment of momenten in het proces deze panels worden ingezet, zodat de praktische waarde van de participatievorm niet valt vast te stellen en de effectiviteit niet te meten. Tot op heden zijn er nog geen gebiedspanels ingezet of geïnstalleerd.
- Zo kunnen er alleen zienswijzen worden ingediend (p. 7), en alleen op de Structuurvisie (niet ook de bijlagen) en die worden "daar waar mogelijk" verwerkt. Deze werkwijze biedt te veel ruimte aan niet-participatie minnende ambtenaren en bestuurders en geven gemeenteraad en stakeholders in welke hoedanigheid dan ook het nakijken. Wij vragen u op dit punt om uw verantwoordelijkheid te nemen en te bevorderen dat ook de bijlagen onder de reikwijdte van de zienswijze worden gebracht, voor zover deze niet eerder al via (daadwerkelijke) participatie tot stand zijn gekomen.

Verder verzoeken wij u de transparantie te bevorderen waar het gaat om het afleggen van verantwoording voor het al dan niet verwerken van zienswijzen. Zie in dit kader ook onze opmerkingen hiervoor over 'toetsingskader'.

Wij verzoeken u om coproductie/ samenspraak met bewoners in te voeren, bijvoorbeeld op het gebied van klimaatadaptatie. Dat geldt ook voor de opgaven, die worden genoemd in par. 7.2 t/m 7.4.

De gezamenlijke wijkorganisaties in het CID-gebied kunnen zich absoluut niet vinden in de gevolgde procedures die haaks staan op de afspraken van het Participatie en Communicatieplan CID. Wij verzoeken u met klem om uw verantwoordelijkheid te nemen en werk te maken van participatie op het juiste niveau en toe te zien op naleving hiervan door uw ambtelijk apparaat.

### 3. Leefbaarheid

In de ontwerp-Structuurvisie wordt slechts één enkele paragraaf (5.4) gewijd aan leefbaarheid en daarmee 'weggemoffeld'. Wat opvalt is dat er geen (toetsbare) kaders zijn opgenomen voor Leefbaarheid. Er wordt verwezen naar bijlagen, die geen status hebben en welke slechts strategieën bieden voor de uitwerking (p. 38) of er wordt verwezen naar één van de vele nota's van de gemeente, waar pas bij een uitwerking op kavelniveau aan wordt getoetst en waar dan in praktijk vaak ook nog eens niet aan wordt voldaan. Ook zien wij vele niet onderbouwde beweringen in de Structuurvisie.

Het huidige voorzieningenniveau van de CID-wijken is niet toereikend voor het huidige aantal inwoners. Het voorzieningenprogramma heeft last van tunnelvisie en gaat enkel over het aantal voorzieningen dat nodig is voor de nieuwe bewoners. Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de huidige bewoners(aantallen) en de aanwezigheid en kwaliteit van de huidige voorzieningen. Ook worden cijfers en aantallen verkeerd benoemd of worden voorzieningen in de bijlage voorzieningenkaart toegekend aan de ontwikkelingen terwijl deze al vol bezet zijn door de huidige bewoners.

Wij verzoeken u:

- Om het totaal effect van de nieuwe ontwikkelingen op de bestaande leefbaarheid inzichtelijk te maken en in zijn geheel (lees: heel CID-gebied) en in detail wijkbreed te beschouwen;
- Opnieuw en dringend om een integrale Leefbaarheidseffectrapportage (LER) op te nemen die inzicht geeft in de huidige (nul)meting én toekomstige situatie, immers: "veel hangt af van de wijze waarop met name de schaarse openbare ruimte wordt ingericht" (quote wethouder Balster tijdens overleg Commissie Ruimte op 20 mei jl.). Ook de leefbaarheid tijdens het realiseren van het CID (de bouwfase zelf: incl. omleidingen, bouwverkeer etc.) vraagt duidelijke kaders voor de komende 20 jaar (wel niet 's nachts bouwen etc.);
- Duidelijke, meer ambitieuze kaders aan te brengen in de Structuurvisie die wat betreft leefbaarheid goed aansluiten op het verkregen inzicht uit hiervoor genoemde punten;
- Een koppeling aan te brengen tussen bouwplannen met effect op leefbaarheid in combinatie met de mate waarin de gemeente (financieel) in staat is om daadwerkelijk uitvoering te geven aan maatregelen die de vereiste mobiliteitstransitie en leefbaarheid waarborgen. Met andere woorden: heeft de gemeente geen geld om de leefbaarheid op niveau te houden, dan kunnen plannen die een inbreuk maken op die leefbaarheid(saspecten) geen doorgang vinden. Voor



de structuurvisie betekent dit dat u deze alleen dan kunt vaststellen als deze voldoende realistisch van opzet is en op de korte en (middel)lange termijn financieel uitvoerbaar.

Verder zien we in de Structuurvisie graag een nadere onderbouwing van stellingen als:

"Het raamwerkplan garandeert een gezonde balans waarin rustige woonmilieus en dynamische woon- en werkomgevingen naast elkaar kunnen bestaan (p. 19)." Waaruit blijkt dit? Graag onderdeel laten zijn van het op te nemen toetsingskader (zie paragraaf 2 van deze brief).

"Het grootste risico t.a.v. hoogstedelijke concurrentiekracht ligt in het ontwikkelen van een bouwprogramma, waarbij de verdichting tot gevolg heeft dat de leefbaarheid van het gebied negatief beïnvloed wordt. Een mogelijke beheersmaatregel is om gebruik te maken van een maximale bebouwingsdruk (p. 41)". Niet valt in te zien hoe deze beheersmaatregel de negatieve leefbaarheidseffecten (rode meters uit de LER) weet om te buigen naar positieve.

Het planMER waarschuwt expliciet voor gezondheids- en leefbaarheidsrisico's in en om het CID bij uitblijven van serieuze ingrepen in de gemeenschappelijke ruimte en op schaal van de toekomstige bebouwing. Wij vragen u daarom duidelijker te definiëren hoe u hiermee CID breed denkt om te gaan met als sprekende voorbeelden de stikstofdeposities en de noodzakelijke Wnb-bescherming (totaal effecten en niet op deelgebied niveau: In het planMER is geen Passende beoordeling uitgevoerd qua stikstof depositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden terwijl in alle varianten een toename is van stikstofdepositie).

#### 4. Duurzaamheid

Wij verzoeken u de Structuurvisie op onderstaande punten nader aan te vullen, te onderbouwen en van een toetsbaar kader te voorzien.

De ambitie is om het volledig versteende CID-gebied te vergroenen en verduurzamen. Daartoe is "extra veerkracht in klimaatadaptatie en energievoorziening nodig en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte met vervlechting van natuurlijke elementen, die een voorbeeldfunctie kan vervullen" (par. 3.4). Echter de ruimte voor meer groen is (te) beperkt, waardoor de nadruk ligt op intensivering en herinrichting van bestaand groen (par. 5.4.1). Zoals in 5.4.2 wordt aangegeven moet groots worden ingezet op groen in de buitenruimte om wateroverlast te voorkomen. Uit bijlage 11 blijkt echter dat u de vereiste groenopgave niet haalt (hooguit 6 m<sup>2</sup> in plaats van 8 m<sup>2</sup>/huishouden).

In het ruimtelijk raamwerk voor "reuring, rust en ruis" wordt in afbeelding 4.5 alleen voor de rustgebieden klimaatadaptatie en recreatie genoemd. In afbeelding 4.4 is onduidelijk wat zone 2 (groene en blauwe aders) is en hoe deze zone kan worden versterkt. Het ligt voor de hand de Bierkaden (Singelgracht) ook als rustgebied aan te duiden (promenade). Er zijn meer ontmoetingsplekken gewenst; ze zijn nu alleen aangegeven op de stationslocaties.

De doelstellingen op het gebied van de energietransitie zijn ambitieus en worden zonder (bij)sturing niet bereikt (p.32 par.5.2.4). Bij de energietransitie wordt zonne-energie niet expliciet genoemd. Het aantal plekken voor zonne-energie op afbeelding 4.9 is zeer beperkt. De effecten van nieuwe hoogbouw met veel schaduwwerking zijn niet aangegeven. Ook aquathermie wordt vooralsnog niet uitgewerkt door de gemeente. De windhinder is nog onbekend. Het bepalen van concrete maatregelen voor klimaatadaptatie "is een opgave voor de gemeente Den Haag (par. 6.4)", terwijl wij daar als bewoners ook een rol bij kunnen spelen. Stuk voor stuk onderwerpen die zich goed lenen voor het aanbrengen van een toetsingskader.

Volgens het planMER zullen de milieudoelstellingen zonder extra ingrepen niet worden gehaald. Dit rapport geeft aan dat de Gereedschapskist Openbare Ruimte goede ingrepen aanbiedt, wij betwijfelen dit zeer. O.a. voor de soortenbescherming (bijlage 3 p. 41), met name vleermuizen, is nader (jaarrond) onderzoek nog een vereiste.



Wij verzoeken u de volgende punten te betrekken in de Structuurvisie en het planMER door deze te vertalen tot een passend toetsingskader:

- Naast herinrichten van (enkel) bestaand groen zijn ook andere maatregelen nodig, zoals aanleg van open water en natuurinclusief bouwen. De woontorens kunnen op de verdiepingen worden vergroend; daarvan bestaan al goede voorbeelden, bijv. van Stefano Boeri. Planten van bomen om hittestress te voorkomen is belangrijk, maar niet voldoende. Vraag is of en zo ja, hoeveel bomen mogelijk zijn in relatie tot alle ondergrondse voorzieningen.
- Ook reuring- en ruisgebieden klimaatbestendig maken, daarbij aangeven hoe.
- Het onderzoek naar de bezonning, dat is beloofd in de nota Eyeline Skyline, lijkt niet te zijn uitgevoerd. Ook over de mogelijke effecten van windhinder door de hoogbouw is de Structuurvisie onduidelijk. Het lijkt nogal onwaarschijnlijk dat de windhinder inpandig kan worden opgelost, zoals in par. 5.4. wordt gesuggereerd. Wij verzoeken u in het kader van de CID alsnog uitvoering te geven aan het bezonningsonderzoek en duidelijkheid te creëren over de effecten van windhinder.
- In de Structuurvisie wordt niet duidelijk hoe en welke extra ingrepen qua milieudoelstellingen worden voorzien.
- Wij verzoeken klimaatadaptatie en duurzaamheid samen met bewoners nader uit te werken (coproductie), het betreft onder andere:
  - o Den Haag Centraal: opgaven 7 en 8;
  - o Hollands Spoor: opgaven 3, 4 en 7;
  - o Laan van Nieuw Oost Indië: opgaven 5,6 en 10.

#### **5. Stimuleer diversiteit en behoud wijkarakter en -historie**

Uw visie (p. 18) spreekt van "differentiatie variatie tussen buurten en wijken en van complementaire stedelijke woonmilieus". Dit is nogal abstract en volgens ons te weinig kaderstellend. Voorkom een getalsmatige invulling (p. 45). Bij de uitwerking van de visie is het van belang dat op hoger schaalniveau naar een goede mix wordt gekeken, zowel qua functies als qua woningmilieus. Wij vragen u nadrukkelijk aandacht voor behoud van de karakteristieke wijkenmerken en bijbehorende sociale cohesie. Nu wordt enkel aandacht besteed aan de openbare ruimte- en mobiliteitsvraagstukken (p. 58). Er ontbreekt een visie op de onderlinge samenhang tussen én binnen de wijken, waarin de unieke waarde van wijken en buurten wordt meegenomen.

Wij verzoeken u (kaderstellend) actie te ondernemen op de volgende pijnpunten:

- Wonen moet voor iedereen toegankelijk zijn. In de ontwerp- Structuurvisie zien wij echter niet terug hoe de diversiteit aan woningen zodanig is dat diverse inkomensgroepen zich kunnen blijven vestigen in het CID-gebied. Als wij wel maatregelen voorzien dan betreft het lapmiddelen achteraf, waaronder kleine studio's en niet genoeg betaalbare gezinshuisvesting. Ook is een probleem dat "betaalbaar" vaak gelijkgesteld wordt aan "tweederangs". Wat we missen is behoud van sociale cohesie en het in contact brengen van diverse inkomensgroepen. Fouten als het wegstoppen van sociale woningbouw achteraf of toegang via een aparte voordeur mogen niet nog een keer plaatsvinden.
- Den Haag is straks veel groter en moderner volgens de Structuurvisie. Wat we echter niet terugvinden is een harde lijn over behoud van alle nog bestaande vooroorlogse bebouwing in het CID. Deze historie is van groot architectonisch belang tussen alle moderne ontwikkelingen en een plan over budget voor renovatie zou dat versterken. Ook is sommige latere bebouwing van belang. Kleinschalige en/of verouderde bedrijfsruimtes in plinten van vooroorlogse panden bieden kansen om industrieel/technisch karakter te behouden en in te zetten voor nieuwe functies. Er moeten meer zekerheden komen om dit soort rafelige plekjes te bewaren in plaats van de laatste rimpels glad te laten strijken door projectontwikkelaars.
- Kleinschaligheid is waar de hoogste meerwaarde zit. We missen structuur om aantrekkelijke grond in eigendom van lokale kleinschalige bedrijfs- en/of cultuurconcepten te brengen, met daarbij de waarborg dat grondeigendom bedoeld is voor continuïteit. Vermijd de valkuil dat eigenaren bebouwing/grond gebruiken door creativiteit uit te melken voor waardevermeerdering,



om geld te ontvreemden door tegen de hoofdprijs te verkopen aan grote ondernemingen. Bedrijfsruimte tegen betaalbare tarieven moet een blijvend smeermiddel zijn voor een mooie stad, niet de eenmalige aanjager.

#### 6. CID College campus / Hollands Spoor specifiek

- In par. 5.2.1, pag. 28, staat dat in de nabijheid van de stations wordt gestuurd op grootschalige publiekstrekkingen, als hotels, evenementenlocaties (en ..). Wij zijn tegen locaties voor grote evenementen bij station HS, omdat die evenementen voor veel overlast, zoals geluidsoverlast, kunnen zorgen. Dat zou dan de rust die er nu voor de bewoners is, aanzienlijk kunnen verstoren.
- In par. 5.2.2. Wonen, pag. 30, wordt als norm voor nieuwbouw gehanteerd: minimaal 30% sociale huur, 20% middeldure huur. Voor studenten geldt een aparte kwantitatieve ambitie. En er wordt gestreefd naar 20% betaalbare koop. Rest dus ca. 30% voor duurdere woningen. In de Woonagenda staat dat bij een te eenzijdig aanbod van kleine woningen het risico bestaat dat bewoners hier passanten worden zonder binding met de omgeving. Om dit te voorkomen geldt dat maximaal 20% van de woningen een kleine woning mag zijn met een oppervlak van < 40m<sup>2</sup>. Dit is exclusief studentenwoningen. Wij vinden de combinatie van de normering onduidelijk. Kunnen er dan naast de studentenwoningen in de sociale huur nog eens 20% kleine woningen, al dan niet voor studenten, komen? Wij vrezen dat dan het risico op passanten zonder binding met de wijk aanzienlijk wordt. Daarom vragen wij in de Structuurvisie aan te geven hoe de normering voor de verdeling van soorten woningen en die voor kleine woningen zich tot elkaar verhouden.
- In par. 5.2.3., pag. 31, wordt de hoogbouw besproken. Wij zijn als BOLF niet tegen de voorziene hoogbouw, maar wij verbinden hieraan ten minste één voorwaarde, nl. de brandveiligheid. Het treffen van alleen technische maatregelen (bijv. sprinklerinstallaties) is o.i. onvoldoende om de brandveiligheid te waarborgen. Ook de organisatie en uitrusting van de brandweer zal op zeer hoge woontorens moeten worden aangepast. En de benodigde kennis voor de toetsing door de gemeentelijke afdeling bouw- en woningtoezicht op de 150+ meter zal hiermee in lijn moeten worden gebracht. Wij vragen hiervoor een toezegging en opname daarvan in de Structuurvisie.
- Bij hoofdstuk 5.3. over de mobiliteitstransitie hebben wij nog een aanvulling op wat eerder in deze zienswijze staat. BOLF vreest dat bij het afsluiten van de Waldorpstraat voor doorgaand autoverkeer (na eerder al het afsluiten van de Hoefkade en Parallelweg) de Neherkade zal dichtslippen door voortdurende filevorming. In het planMER staat dat de Centrumring in alle alternatieven druk en ongezond blijft. De Neherkade is een belangrijk deel van de Centrumring en die wordt na de openstelling van de Rotterdamsebaan alleen maar drukker. Dit heeft invloed op de bereikbaarheid van o.a. het CID-deel College Campus HS. In par. 6.3., blz. 42, wordt gesteld dat de mobiliteitstransitie een essentiële voorwaarde is om de bereikbaarheid van het CID te behouden en te verbeteren. Wij denken dat dit voor de Neherkade niet kan worden waargemaakt. Naar aanleiding van onze eerdere vragen hierover stelt u, dat vooral veel korte autoritten zullen vervallen door een samenhangend pakket van maatregelen om een hoger aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer te bereiken. Onder invloed van de huidige coronamaatregelen is het gebruik van het openbaar vervoer aanzienlijk gedaald. Er is geen zekerheid dat dit in de toekomst weer op het peil van 2019 zal komen. Of het daarna verder zal groeien is ook lang niet zeker. Wellicht is het autoverkeer door bewoners en bezoekers van de nieuwe torens te beïnvloeden, maar de Neherkade wordt vooral door het verkeer naar andere grote wijken van de stad gebruikt. De toegenomen negatieve effecten van het autoverkeer hebben grote invloed op de kwaliteit van het milieu en dus op de leefbaarheid binnen het plangebied, in het bijzonder aan de randen. In het planMER wordt onomstotelijk aangegeven dat hierdoor de situatie op de Neherkade flink verslechtert. We vragen dan ook om in de Structuurvisie (paragraaf 4.3) op te nemen dat de gemeente (milieu-) maatregelen gaat opstellen en uitvoeren om dit negatieve effect zo veel mogelijk tegen te gaan. Daarbij is ook nodig om handhavend op te treden. De Neherkade vertoont nu trekken van een racebaan.



- Ten slotte nog een vraag bij par. 7.2. Voor het gebied HS/Laakhavens wordt 140.000 m<sup>2</sup> kantoren voorzien. In de huidige omstandigheden en ook voor de toekomst is er nogal wat onzekerheid over de behoefte aan kantoren. Wij pleiten ervoor om ook op ruimtes voor startups in te zetten, in lijn met de creatieve gedachte achter het CID.

#### **7. Besturen is (nu) verantwoordelijkheid nemen in plaats van doorschuiven**

Wij als bewoners in het CID-gebied willen -net als u- een (binnen)stad waarin alle inwoners nu en in de toekomst goed en gezond kunnen wonen, werken, leven en relaxen. In algemene zin merken wij bij het doornemen van uw plannen op dat deze meer vragen oproepen dan dat ergens antwoord op wordt gegeven. Gezien het vergevorderd stadium van uw Gebiedsagenda's is het ons inziens werkelijk mogelijk om beter door te rekenen wat nu werkelijk de effecten zijn op klimaatbestendigheid, schaduwwerking, geluid, etc. Dit wordt nu "doorgeschoven" naar de projectontwikkelaars en afgedaan met algemeenheden (kan nog niet worden bepaald.) Wij vragen u uw verantwoordelijkheid te nemen door een Structuurvisie CID te maken die werkelijk kaderstellend is en waarin transparantie wordt gegeven over de effecten ervan in de toekomst.

Graag brengen wij op dit punt aangekomen de brief die de gezamenlijke wijkorganisaties op 18 mei jl. aan de gemeenteraadsleden en de Commissie Ruimte hebben gestuurd bij u onder de aandacht, wij verzoeken u de tekst van deze brief (zie bijlage) als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Samengevat verzoeken wij u dringend de benoemde vereiste (mobiliteits- en leefbaarheids-) maatregelen randvoorwaardelijk te maken voor de verdere uitvoering van uw visie. En hierbij een koppeling aan te brengen, financieel én in de tijd/volgorde, tussen bouwplannen (van de ontwikkelaars) enerzijds en de uitvoering van vereiste (mobiliteits)transitie en leefbaarheid (door de gemeente) anderzijds. Hierdoor ontstaat een realistische, uitvoerbare én haalbare Structuurvisie CID.

Door uw verantwoordelijkheid te nemen als gevraagd kunt u de onrust van bewoners wegnemen. Door uw verantwoordelijkheid te nemen kunt u ervoor zorgen dat het CID het nieuwe kloppende hart van de stad wordt.

Door, met en voor bewoners!

Wij zijn graag bereid onze zienswijze mondeling toe te lichten en zien uw reactie en beantwoording tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
namens het Bewonersoverleg Leeghwaterkade, Fijnjekade en omgeving (BOLF)

Peter van Daalen de Jel  
Voorzitter

Bijlage: brief mei