



**Eindverslag inspraakprocedure
sterfietsroute
Centrum – Bezuidenhout – Leidschenveen**







Februari 2016



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
2. ONTVANGEN ZIENSWIJZEN PER ROUTEDEEL	6
2.1 Deel 1: Op- en afrit Prins Bernhardviaduct aan centrumzijde	6
2.2 Deel 2: Juliana van Stolberglaan	7
2.3 Deel 3: IJscclubweg	13
2.4 Deel 4: Schrepelpad en kruising Westvlietweg	19
2.5 Deel 5: Tiber en Veenweg	19
2.6 Deel 6: Nieuweveensepad (langs de A12)	20
2.7 Ontvangen algemene zienswijzen over de route	20



1. Inleiding

Dit eindverslag heeft betrekking op de wijze waarop de organisatie van de inspraak is vormgegeven. Ook wordt ingegaan op de ontvangen zienswijzen van bewoners en andere belanghebbenden op het vrijgegeven concept Voorontwerp.

Het college heeft op 9 juli 2013 besloten om het voorontwerp “fietsroute Leidschenveen” vrij te geven voor inspraak (RIS 260579). Daarmee startte de inspraakperiode voor bewoners en andere belanghebbenden in de omgeving van de route. De inspraakperiode liep van 5 augustus tot en met 29 september 2013. In verband met de zomervakantie is gekozen voor een verlengde inspraakperiode van acht weken, in plaats van zes.

Omwonenden van de steroute zijn met een huis-aan-huis-brief uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst op 10 september. Het concept Voorontwerp en de plantoelichting waren beschikbaar via de website van de Gemeente Den Haag. Tijdens de informatiebijeenkomst, in wijkcentrum Bezuidenhout, werd aan de hand van tekeningen en impressies van de voorgenomen herinrichting, uitleg gegeven over de plannen. De elf bezoekers op die avond kregen antwoord op vragen en konden hun zienswijze schriftelijk kenbaar maken op, van gemeentezijde verstrekte, formulieren.

Op de informatieavond hebben acht bezoekers hun zienswijze ook schriftelijk bekend gemaakt. Nadien zijn nog acht reacties per brief of per email ontvangen. Hiervan is één brief ondertekend door 18 personen, wonende aan de Schenkkade, en een andere brief is ondertekend door 21 personen, wonende aan de IJscclubweg en Carel Reinierszkade. Ook zijn zienswijzen ontvangen van de Fietzersbond en het Wijkberaad Bezuidenhout. In totaal zijn 16 zienswijzen ontvangen van 53 personen. De zienswijzen hebben voornamelijk betrekking op het ontwerp voor de IJscclubweg. Alle ontvangen zienswijzen zijn opgenomen in dit eindverslag en voorzien van een reactie vanuit de gemeente. De zienswijzen hebben ook geleid tot een aanpassing van het ontwerp, vooral dat voor de IJscclubweg.

Hieronder volgt een kort overzicht van het aantal verzonden brieven en ontvangen reacties.

Uitnodigingsbrieven inloopavond:	4.647 brieven
Aanwezigen op informatiebijeenkomst:	11 belanghebbenden
Aantal ontvangen zienswijzen:	53 in de vorm van 16 reacties/zienswijzen

2. Ontvangen zienswijzen per routedeel

Het voorontwerp voor de sterfietsroute van het centrum via Bezuidenhout naar Leidschenveen omvat maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op zes onderdelen van deze route, namelijk:

Deel 1: Op- en afrit van het Prins Bernhardviaduct aan centrumzijde;

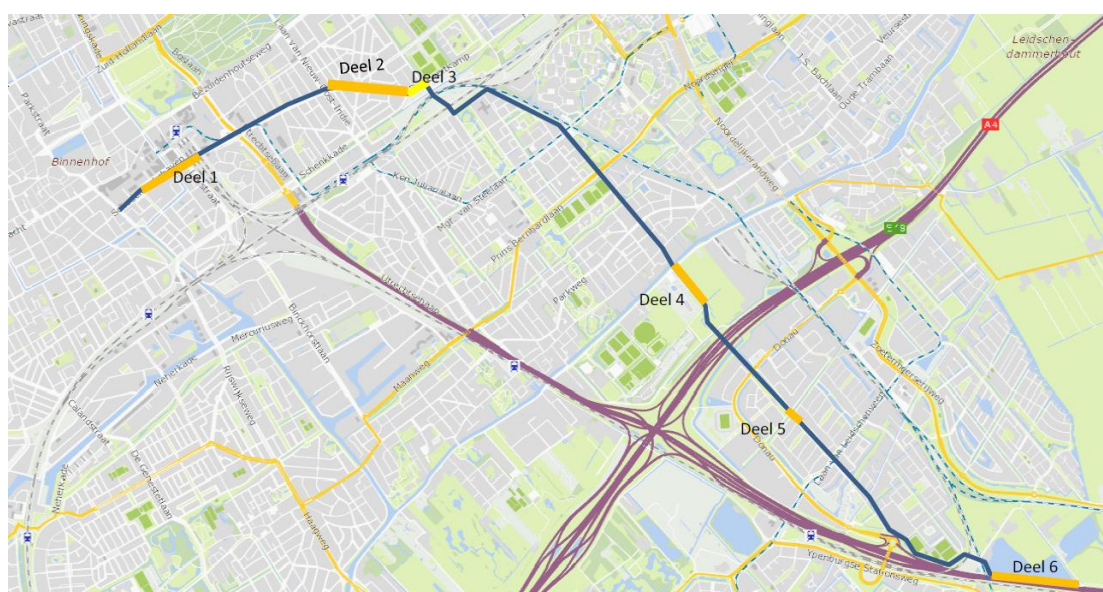
Deel 2: Juliana van Stolberglaan;

Deel 3: IJscclubweg;

Deel 4: Schrepelpad en kruising Westvlietweg;

Deel 5: Kruispunten Leidschenveen: Tiber en Veenweg;

Deel 6: Nieuweveensepad langs de A12.



Hieronder worden per onderdeel beschreven de elementen van het ontwerp, de ontvangen zienswijzen de gemeentelijke reactie daarop. De gemeente heeft de vrijheid genomen, ten behoeve van de leesbaarheid van deze rapportage, de teksten in te korten of samen te vatten, met behoud van de strekking ervan. Waar vragen inhoudelijk overeenkomen zijn ze gecombineerd. Alle oorspronkelijke reactieformulieren en ingezonden brieven liggen voor het gemeentebestuur ter inzage.

2.1 Deel 1: Op- en afrit Prins Bernhardviaduct aan centrumzijde

In het ontwerp wordt de afslag voor fietsers richting het Prins Bernhardviaduct, ter hoogte van de Amunitiehaven, duidelijker vormgegeven. Fietsers worden hier beter geattendeerd op het tracé van de sterroute. Dit zal worden ondersteund door een routebord ter plaatse van de splitsing. Aan de andere zijde, komende vanaf het Prins Bernhardviaduct in de richting van het centrum, kunnen fietsers in de nieuwe situatie rechtdoor rijden over een vrijliggend fietspad tot aan de kruising met de Nieuwe Haven. Het fietspad krijgt een breedte van twee meter en wordt uitgevoerd in rood asfalt. Om de aanleg van het fietspad mogelijk te maken



moet één rijstrook voor het autoverkeer worden opgeheven. Het verwijderen van deze rijstrook is acceptabel voor de verkeersafwikkeling op de kruising. De huidige doorsteek voor fietsers ter hoogte van het Lage Zand blijft gehandhaafd voor fietsers met een bestemming in het Wijnhavenkwartier.

Ontvangen zienswijze(n): Voor de oversteek onderaan het viaduct staan voor de blokmarkering geen haaiantanden voor het autoverkeer. Kunnen deze worden aangebracht?

Reactie gemeente: In de bebodings- en belijningstekening dat onderdeel uitmaakt van het definitief ontwerp zullen deze haaiantanden worden opgenomen.

2.2 Deel 2: Juliana van Stolberglaan

Om een en ander overzichtelijk te houden is dit deel van de route, op basis van de ontvangen zienswijzen, onderverdeeld in 2 onderdelen, namelijk

2a: Juliana van Stolberglaan, van 2^e De Carpentierstraat tot het Stuyvesantplein;

2b: Juliana van Stolberglaan, vanaf Stuyvesantplein, tot de IJclubweg;

2a: Juliana van Stolberglaan, van 2e De Carpentierstraat tot aan het Stuyvesantplein

In het ontwerp worden de aanwezig vrijliggende fietspaden langs de Juliana van Stolberglaan vanaf de 2e De Carpentierstraat verlengd tot aan de kruising met de Laan van Nieuw Oost-Indië. Het gaat om een fietspad van twee meter breed, uitgevoerd in rood asfalt. Daarmee hoeven fietsers niet meer het vak voor rechts-afslaand autoverkeer te kruisen. Om dit mogelijk te maken moet één rijstrook voor het autoverkeer worden opgeheven. Het verwijderen van deze rijstrook is acceptabel voor de verkeersafwikkeling.

Tussen de Laan van Nieuw Oost-Indië en het Stuyvesantplein worden aan beide zijden van de laan vrijliggende fietspaden van twee meter breed toegevoegd. De ruimte hiervoor is gevonden door gecombineerd gebruik van de rijbaan door tram- en autoverkeer. Tramlijn 6 is een “stadstram” die ook op andere trajecten in de stad de rijbaan met het autoverkeer deelt. Daarmee ontstaat ook ruimte om langs dit deel van de Juliana van Stolberglaan aan één zijde, tussen Laan van Nieuw Oost-Indië en Stuyvesantplein, bomen te plaatsen tussen het fietspad en de hoofdrijbaan. In verband met de ligging van het riool, is het niet mogelijk om aan de andere zijde van de laan bomen te planten. Met de aanleg van vrijliggende fietspaden in rood asfalt krijgt het eerste deel van de Juliana van Stolberglaan, met de hoogste verkeersintensiteiten, een overzichtelijke, comfortabeler en veiliger inrichting voor fietsers.

Ontvangen zienswijze(n): Voor de kruising van de Juliana van Stolberglaan met de Laan van NOI is geen opstelruimte beschikbaar voor fietsverkeer richting Leidschenveen. Voorstel: Leg de stopstreep voor het kruisende fietspad en plaats hier ook het verkeerslicht.



Reactie gemeente: Dit is niet wenselijk omdat hierdoor het rechtsafslaand fietsverkeer wordt geblokkeerd. Wel zal in het Definitief Ontwerp de stopstreep zo ver mogelijk naar voren worden gelegd (in de rollaag) waardoor meer opstelruimte voor fietsers ontstaat.

Ontvangen zienswijze(n): Op de kruising van de Juliana van Stolberglaan met de Laan van NOI ontbreken haaiantanden. De blokmarkering dient een onderbroken belijning te zijn conform de CROW-richtlijnen voor bebakening en markering van wegen.

Reactie gemeente: Deze opmerking over de belijning wordt meegenomen in de beboddings- en belijningsplannen in het Definitief Ontwerp.

Ontvangen zienswijze(n): Aan de even zijde van de Juliana van Stolberglaan, ter hoogte van de winkels, waren ten bate van het winkelend publiek een heel aantal betaalde parkeervakken gerealiseerd. Deze zijn, door het verwijderen van een aantal borden, ineens weer verdwenen en deze vallen daardoor weer onder het normale regime voor belanghebbenden parkeren.

Reactie gemeente: Op de Juliana van Stolberglaan is aan de zijde van winkels nog steeds een winkelstraatregeling van kracht voor circa 10 parkeerplaatsen. Deze regeling blijft van kracht.

Ontvangen zienswijze(n): Kunnen de bomen in de middenberm van de Juliana van Stolberglaan, tussen de Laan van NOI en het Stuyvesantplein worden vervangen door Leilinden?

Reactie gemeente: Aanpassing van de middenberm waar de huidige bomen in staan, maakt geen onderdeel uit van het ontwerp omdat hier verkeerstechnisch geen wijzigingen noodzakelijk zijn. Vervanging van het huidige type boom door Leilindes maakt dan ook geen onderdeel uit van het plan.

Ontvangen zienswijze(n): Voor appartementencomplex 158/210 Juliana van Stolberglaan ligt een oor waar auto's op geparkeerd staan om te laden en te lossen. Kan hier een grote bloembak worden geplaatst? (De inspreker geeft aan bereid te zijn de bloembak te onderhouden).

Reactie gemeente: Plaatsing van anti-parkeermaatregelen zoals bloembakken en paaltjes worden veelal als noodoplossing toegepast in bestaande situaties. In nieuwe situaties, zoals deze, wordt een in- en uitritconstructie aangelegd waardoor parkeren op een oor niet meer mogelijk is. Bovendien wordt de parkeerstrook iets verlengd richting de kruising met de Laan van Nieuw Oost-Indië waardoor (voor bewoners) meer ruimte ontstaat om te parkeren.

Ontvangen zienswijze(n): Twee keer per jaar moet het kunststof van het appartementencomplex 158/210 worden gewassen. Hoe zit het met de mogelijkheden voor glasbewassing en hoogwerkers op de Juliana van Stolberglaan?



Reactie gemeente: Het trottoir wordt niet smaller dan in de huidige situatie. Incidenteel zal het voorkomen dat het fietspad tijdelijk geblokkeerd kan worden voor bijvoorbeeld hoogwerkers.

Ontvangen zienswijze(n): In de tekening van het voorontwerp ontbreekt de erfgrans van mijn perceel. De grond tot mijn voordeur lijkt bij de openbare ruimte te worden getrokken. Kunt u de tekening hierop corrigeren?

Reactie gemeente: Per abuis is de erfgrans niet op de tekening van het concept Voorontwerp opgenomen, deze zal in de tekening van het definitief ontwerp op de tekening worden opgenomen.

Ontvangen zienswijze(n): Kan er een apart rechtsafvak worden gemaakt op de Juliana van Stolberglaan voor de kruising met de laan van NOI om opstopping van het verkeer te voorkomen?

Reactie gemeente: Aan de zijde van het kruispunt, komende vanaf de het prins Bernardviaduct, is in de huidige situatie een opstelvak aanwezig voor rechtsafslaand verkeer. In de nieuwe situatie komt deze te vervallen om plaats te maken voor een vrijliggend fietspad vanaf de 2^e De Carpentierstraat tot aan de kruising met de Laan van Nieuw Oost-Indië. Voor het verkeer komende vanaf het Prins Bernard-viaduct zal dit niet leiden tot filevorming. Voor verkeer, komende vanaf het Stuyvesantplein richting Laan van Nieuw Oost-Indië, is geen noodzaak aanwezig voor een apart rechtsafvak omdat hier slechts een beperkt aantal auto's rechtsaf slaat. Realisatie van een apart rechtsafvak zou bovendien langere wachttijden voor het verkeer opleveren, hetgeen niet wenselijk is.

Ontvangen zienswijze(n): De Juliana van Stolberglaan is een uitrukroute voor de hulpdiensten en die kunnen na herinrichting geen kant meer op, omdat de vrije trambaan is opgeheven en er dus maar één ingesloten rijstrook overblijft.

Reactie gemeente: In het ontwerp wordt uitgegaan van een verkeersruimte waarin de tram- en het autoverkeer wordt gecombineerd. Deze gecombineerde rijbaan krijgt een breedte van bijna 4,50 meter en biedt daardoor voldoende ruimte aan de nood en hulpdiensten om in geval van calamiteiten te kunnen passeren. Bovendien kan vanuit de voertuigen van de nood- en hulpdiensten de verkeersregeling worden op het kruispunt worden beïnvloed, waardoor het verkeer in de richting van de Laan van Nieuw Oost-Indië bij de verkeerslichten op de kruising Laan van Nieuw Oost-Indië / Juliana van Stolberglaan groen krijgt en door kan rijden. De nood- en hulpdiensten kunnen dan samen met het reguliere verkeer het kruispunt oprijden, zonder gehinderd te worden. Passeren is daardoor niet nodig. In de andere richting vanaf het de kruising met de Laan van Nieuw Oost-Indië richting het Stuyvesantplein hoeven de nood- en hulpdiensten het verkeer (inclusief tram) niet te passeren, omdat dit verkeer tot aan het Stuyvesantplein niet wordt opgehouden. De nood- en hulpdiensten kunnen ook in deze richting vrijwel ongehinderd met het reguliere verkeer meerijden en desgewenst ter plaatse van het Stuyvesantplein het overige verkeer passeren, indien dat nodig is. Het



ontwerp vormt derhalve geen belemmering voor de doorstroming van de nood- en hulpdiensten. Overigens, het ontwerp is voorgelegd aan vertegenwoordigers van de nood- en hulpdiensten waarbij zij een positief advies hebben gegeven op het ontwerp.

Ontvangen zienswijze(n): Na herinrichting van de Juliana van Stolberglaan wordt het bevoorraden van de winkels een probleem, omdat lossende en ladende vrachtwagens de rijstrook dan blokkeren. Hierdoor zal er een laad- en loszone moeten worden gerealiseerd. Dit zou een verdere reductie betekenen van het aantal parkeerplaatsen.

Reactie gemeente: Net als in de huidige situatie zullen er geen aparte laad- en loszones worden gecreëerd. Bevoorradend verkeer kan gebruik maken van de normale parkeerplaatsen die langs de weg aanwezig zijn.

Ontvangen zienswijze(n): In de plantoelichting is aangegeven dat lijn 6 een stadstram is, die blijkbaar wel meer verkeershinder mag ondervinden. Er wordt volledig voorbij gegaan aan het plan om van deze tramlijn een snellere verbinding te maken (agglonet).

Reactie gemeente: Tramlijn 6 is in de Haagse Nota Mobiliteit aangemerkt als een stadstramlijn. Deze tramverbinding heeft met name een ontsluitende functie, waarbij de tramverbinding soms meerijdt met het autoverkeer. Er zijn geen plannen om deze tramlijn sneller te maken.

2c: Juliana van Stolberglaan, vanaf Stuyvesantplein, tot de IJscclubweg

Op het deel van de Juliana van Stolberglaan, tussen het Stuyvesantplein en IJscclubweg, worden fietsstroken van 1,50 meter breed aangelegd in rood asfalt met een bufferstrook van 0,50 meter breed in klinkers langs de geparkeerde auto's. De toepassing van deze bufferstrook, in overleg met de Fietsersbond, is bedoeld om fietsers voldoende afstand te laten houden tot de geparkeerde auto's. Daarmee vermindert het risico op een aanrijding met een openslaande autodeur. Fietsers hoeven minder snel een uitwijkmanoeuvre te maken waarbij ze op de rijstrook voor het autoverkeer terecht komen. Om te voorkomen dat auto's deels op de bufferstrook parkeren, worden de parkeervakken verbreed van 1,80 meter naar 2,00 meter. Op dit deel van de Juliana van Stolberglaan is niet gekozen voor realisatie van fietspaden omdat dit ten koste zou gaan van parkeercapaciteit of de breedte van de trottoirs. De middenberm van de Juliana van Stolberglaan wordt heringericht, waarbij er langsparkeervakken voor auto's worden gemaakt. Daarmee wordt voorkomen dat auto's "ongeordend" in de middenberm parkeren. Het middengedeelte van de weg wordt ingericht voor voetgangers. Hier is ook ruimte voor fietstrommels. De bomen in het middendeel van de laan blijven gehandhaafd. De aanleg van fietsvoorzieningen op de IJscclubweg en de Juliana van Stolberglaan zal tevens worden gebruikt om de riolering op deze wegen aan de binnenzijde te voorzien van een nieuwe beschermlaag en de huisaansluitingen te vervangen.



Ontvangen zienswijze(n): Verzoek om de twee parkeerplaatsen voor de woning aan de Juliana van Stolberglaan 411 te behouden in verband met laden/lossen en de parkeerbehoefte van klanten van deze winkel.

Reactie gemeente: De inpassing van één extra parkeervak in het verlengde van de parkeervakken, zoals aangegeven in het voorontwerp, is mogelijk. Deze aanpassing zal in het Definitief Ontwerp worden verwerkt. De inpassing van twee extra parkeerplaatsen is niet mogelijk vanwege de benodigde ruimte om het fietspad tijdig “uit te buigen” voor de kruising Juliana van Stolberglaan-Schenkkade-IJscclubweg om zo de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers te garanderen.

Ontvangen zienswijze(n): Kunnen de fietsbeugels in de bocht van de Schenkkade met de Juliana van Stolberglaan gehandhaafd worden?

Reactie gemeente: In het definitief ontwerp zullen fietsbeugels op deze locatie meegenomen worden.

Ontvangen zienswijze(n): Wat houden de rioleringswerkzaamheden in en wanneer vinden deze plaats? Hoe worden de voortuinen dan weer opgeleverd? Is het mogelijk om dan gelijk in overleg met de gemeente afspraken te maken over erfafscheiding, beplanting, voortuin, fietsbeugel etc?

Reactie gemeente: De rioleringswerkzaamheden worden uitgevoerd tussen het opbreken en het aanbrengen van het straatwerk. Het riool wordt tot de erfgrans vervangen. Er vinden geen werkzaamheden plaats in de voortuinen van de woningen. Voorafgaand aan de uitvoering worden omwonenden geïnformeerd over het soort werkzaamheden dat uitgevoerd gaat worden, wanneer deze plaatsvinden en hoe lang dit in beslag neemt. Dit is nu nog niet bekend.

Ontvangen zienswijze(n): Het middenpad bij de Juliana van Stolberglaan tussen de Sibergstraat en de Van der Wijckstraat wordt doorgetrokken zodat men helemaal moet omrijden. Verzoek om deze maatregel te heroverwegen.

Reactie gemeente: In het ontwerp is de doorsteek tussen de twee betreffende aansluitingen komen te vervallen. Deze ruimte wordt gebruikt voor het plaatsen van fietstrommels. Tussen het Stuyvesantplein en de kruising met de IJscclubweg/Schenkkade zijn in de huidige situatie vijf doorsteken door de middenberm aanwezig op minder dan 300 meter van elkaar. De reden van dit grote aantal doorsteken is de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen in de middenberm. In de huidige situatie worden deze parkeerplaatsen ontsloten via een rijloper in de middenberm. In het ontwerp is deze situatie gewijzigd. De parkeerplaatsen zijn bereikbaar direct vanaf de rijbaan voor het autoverkeer, waardoor niet alle doorsteken meer nodig zijn. Door het verminderen van het aantal doorsteken ontstaat er ruimte voor bijvoorbeeld fietstrommels.



Ontvangen zienswijze(n): Het omruilen van de papierbakken en flessenbakken op het Stuyvesantplein zal vermoedelijk problemen opleveren.

Reactie gemeente: Op het Stuyvesantplein staan nu papier- en glasbakken. Deze staan op de stoep naast de fietsstrook. In de toekomstige situatie komt er op die locatie een vrijliggend fietspad. Er is voor gekozen om de papier- en glasbakken op de stoep tussen het fietspad en de rijbaan te plaatsen. De vrachtwagen die de bakken leegt, kan dan op de rijbaan naast de bakken gaan staan. Het laden en lossen van de bakken kan dan buiten het vrijliggende fietspad plaatsvinden. Om ervoor te zorgen dat de hulpdiensten niet worden gehinderd is het mogelijk gemaakt dat de hulpdiensten in voorkomende gevallen de vuilniswagen via de trambaan inhalen.

Ontvangen zienswijze(n): De middenberm van de Juliana van Stolberglaan wordt verbeterd als er dan ook binnen de aangebrachte parkeervakken wordt geparkeerd.

Reactie gemeente: Door het aanbrengen van een hoogteverschil tussen parkeervakken en middenpad en door het toepassen van een bepaald type bestratingmateriaal wordt het onderscheid tussen de parkeervakken en de middenstrook duidelijk gemaakt en worden duidelijk zichtbare parkeervakken gerealiseerd.

Ontvangen zienswijze(n): Kunnen het fietspad en de parkeerruimte op de Juliana van Stolberglaan worden omgedraaid. Dit voorkomt dat fietsers regelmatig op de stoep fietsen omdat ze niet tussen de geparkeerde auto's naar hun woning willen.

Reactie gemeente: Op de Juliana van Stolberglaan zijn voldoende mogelijkheden om de stoep te bereiken ter hoogte van de zijstraten en in het midden van de straat zonder geparkeerde auto's te passeren. Bewoners die hun fiets willen parkeren kunnen de laatste 50 meter met de fiets aan de hand te lopen.

Ontvangen zienswijze(n):

Hoewel niet optimaal veilig en comfortabel is het te prijzen dat er een schrikstrook wordt aangelegd tussen de fietsstrook en de parkeervakken op de Juliana van Stolberglaan. Fietsen langs parkeervakken blijft onveilig. Op een fietsstrook van 1,50 meter breed kun je niet met zijn tweeën naast elkaar fietsen zonder de rijbaan op te moeten. Overweeg daarom om de rijbaan naast de fietsstrook te versmallen tot 3 meter en de ruimte die hiermee wordt gewonnen te benutten voor een bredere fietsstrook.

Reactie gemeente: Volgens het handboek openbare ruimte van de gemeente Den Haag wordt voor de breedte van een rijbaan en een fietsstrook respectievelijk 3,50 meter en 1,75 meter aangehouden. De breedte van de fietsstrook in het voorliggende ontwerp is 1,50 meter, en in combinatie met de bufferstrook van 0,50 meter, 2 meter. Een rijbaan met een breedte van 3 meter wijkt sterk af van het handboek openbare ruimte en is ongewenst omdat er aan beide zijden van de weg wordt geparkeerd. Grote voertuigen hebben eerder de neiging om naar de fietsstrook uit te wijken en bestuurders kunnen naar rechts worden gedwongen als



auto's aan de linkerzijde slordig geparkeerd staan. De ingediende zienswijze zal daarom niet leiden tot een aanpassing van het ontwerp.

Ontvangen zienswijze(n):

Ter hoogte van de tramhalte op dit gedeelte van de Juliana van Stolberglaan is een vrijliggend fietspad niet te realiseren in verband met de ruimte.

Reactie gemeente:

Ter hoogte van de tramhalte is het, gezien de beperkt beschikbare ruimte, inderdaad niet mogelijk om een vrijliggend fietspad te maken, daarom is hier gekozen voor een fietsstrook. Aan de andere zijde is wel een vrijliggend fietspad mogelijk.

2.3 Deel 3: IJscclubweg

Op het kruispunt van de Juliana van Stolberglaan met de IJscclubweg komt een ruim middeneiland zodat fietsers in twee fasen kunnen oversteken. Hiermee ontstaat ook voldoende opstelruimte voor autoverkeer dat vanaf de IJscclubweg naar de Juliana van Stolberglaan afslaat. De IJscclubweg valt onder de categorie stedelijke hoofdwegen. Langs stedelijke hoofdwegen is de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden het uitgangspunt.

Het ontwerp dat is vrijgegeven voor inspraak omvatte realisatie van vrijliggende fietspaden langs de IJscclubweg. Echter, de consequenties van deze kwaliteitsverbetering voor fietsers betekende het laten vervallen van parkeerplaatsen en bomen langs de IJscclubweg. Dit bleek niet op draagvlak te kunnen rekenen onder de direct belanghebbenden. Een groot deel van de inspraakreacties gaat over dit onderdeel van het plan. In de reacties wordt vooral gewezen op de hoge parkeerdruk in de wijk en het verzoek om de bomen aan de kant van het volkstuincomplex te behouden en geen nieuwe bomen aan de woningzijde te planten, vanwege de reeds aanwezige voortuinen aldaar. Op basis van de ingediende zienswijzen is een nieuw ontwerp gemaakt voor de IJscclubweg. In dit ontwerp worden vrijliggende fietspaden ingepast met behoud van de aanwezige parkeerplaatsen en bomen. Dit is mogelijk geworden door circa 1,5 meter grond van het volkstuinencomplex van ATV-Loolaan daarvoor te gebruiken. Met de Haagse Bond van Amateur-tuindersverenigingen, het bestuur en de betrokken tuinhuurders van de Algemene Tuinvereniging Loolaan (ATV-Loolaan) is, in goed overleg, overeenstemming bereikt over deze aanpassing in het ontwerp.

Op de kruising met de Carel Reinierszkade komt een middeneiland zodat fietsers hier ook in twee fasen kunnen oversteken. Het fietspad wordt uitgebogen zodat het recht op de Carel Reinierszkade aansluit. Hierdoor worden de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid op het kruispunt verbeterd. Er ontstaat een rechte en korte oversteekbeweging van het IJscclubpad naar de Carel Reinierszkade en visa versa. Om de attentiewaarde van de oversteek te verhogen, wordt de fietsoversteek gemarkeerd door twee zweepmasten met het bord "fietsoversteek". Met het uitbuigen van het fietspad wordt het parkeerterrein van restaurant de



Nieuwe Veenmolen (8 parkeerplaatsen) verplaatst in noordelijke richting naar de andere zijde van de sloot. Dit parkeerterrein is ook in de nieuwe situatie bestemd voor de gebruikers van restaurant de Nieuwe Veenmolen.

Ontvangen zienswijze(n): In het ontwerp dat vrijgegeven is voor inspraak zou de herinrichting van de IJclubweg gepaard gaan met het laten vervallen van 18 parkeerplaatsen ten gunste van vrijliggende fietspaden. In de huidige situatie is er in de wijk al een tekort aan parkeerplaatsen, vooral in de avonduren. Kunt u aantonen dat de 18 parkeerplaatsen niet meer nodig zijn? Kunt u aangeven hoe u de parkeerplaatsen gaat compenseren in de buurt? Het opheffen van een zeer aanzienlijk aantal parkeerplaatsen, zal ertoe leiden dat veel bewoners genoodzaakt zullen zijn om hun auto in een andere wijk te parkeren, zoals Mariahoeve.

Reactie gemeente: Naar aanleiding van de ontvangen zienswijze(n) is het ontwerp aangepast waardoor de aanwezige parkeerplaatsen behouden kunnen worden.

Ontvangen zienswijze(n): Kunt u toelichten hoe het recent invoeren van betaald parkeren in de wijk (Bezuidenhout Oost) zich verhoudt tot het opheffen van de parkeerplaatsen langs de IJclubweg?

Reactie gemeente: In het aangepast voorontwerp worden de parkeerplaatsen langs de IJclubweg gehandhaafd.

Ontvangen zienswijze(n): Kan er een extra parkeervak worden toegevoegd voor de ingang van de volkstuinten (ATV Loolaan)?

Reactie gemeente: In het verlengde van de in het concept Voorontwerp aangegeven parkeerstrook (zijde volkstuinten) kan één parkeervak extra worden ingepast. Dit extra parkeervak bevindt zich op ongeveer 25 meter afstand van de ingang van het volkstuintencomplex. Direct naast de ingang van het complex zijn parkeervakken in de nieuwe situatie niet meer inpasbaar vanwege de benodigde ruimte voor het uitbuigen van de rijbaan en het fietspad voor de kruising van de Schenkkade met de Juliana van Stolberglaan.

Ontvangen zienswijze(n): Dringend verzoek om de gezichtsbepalende bomen op de Schenkkade/IJclubweg te laten staan. Het uitzicht op de Molen en de IJclubweg behoudt hierdoor zijn landelijke aanblik.

Reactie gemeente: In het aangepaste voorontwerp worden de bomen langs de IJclubweg gehandhaafd. Aan de zijde van de woningen langs de IJclubweg, bij de kruising met de Carel Reinierszkade is ruimte voor één nieuwe boom.

Ontvangen zienswijze(n): Kan er een strook van 2 meter langs de IJclubweg worden uitgeruild met een strook langs het NS-spoor zodat de parkeerplaatsen en de bomen langs de IJclubweg gehandhaafd kunnen worden?



Reactie gemeente: In het nieuwe ontwerp wordt een fietspad langs de IJclubweg mogelijk gemaakt door het gebruik van een strook van ca. 1,50 meter van het volkstuincomplex van de ATV-Loolaan. Het is hiermee mogelijk om de parkeerplaatsen en de bomen langs de IJclubweg te handhaven. Er is geen uitruil met gronden van NS benodigd.

Ontvangen zienswijze(n): De door de gemeente gekozen oplossing om bomen te planten aan de zijde van de woningen langs de IJclubweg is niet ideaal. De bomen ontnemen zonlicht aan de woningen en de toch al kleine voortuinen .

Reactie gemeente: Naar aanleiding van de ontvangen zienswijze(n) is het ontwerp aangepast en wordt afgezien van het planten van nieuwe bomen aan de zijde van de woningen aan de IJclubweg. Wel is, dichtbij de kruising met de Carel Reinierszkade ruimte voor het inpassen van één boom.

Ontvangen zienswijze(n): Verzoek om de plannen zodanig aan te passen dat het mooie middenpleintje op de hoek van de Juliana van Stolberglaan en de IJclubweg met kastanjes, kan blijven bestaan. Tenminste de twee kastanjes moeten blijven bestaan.

Reactie gemeente: Door de nieuwe wegingdeling is het niet mogelijk om beide kastanjabomen te laten staan. Eén van de bomen staat op een plek waar de nieuwe rijbaan voor het autoverkeer is geprojecteerd en kan dus zeker niet behouden blijven. De andere boom komt in de nieuwe situatie tussen fietspad en rijbaan te staan, echter wel dicht bij de aansluiting met de van Heutszstraat. Nagegaan is of deze boom wel behouden kon worden. Dit is niet mogelijk omdat de boom direct aan de rijbaan zou komen te liggen. De rijbaan hier niet kan worden verlegd zonder dat problemen ontstaan voor de verkeersafwikkeling. Bovendien hebben de wortels van de boom dan onvoldoende ruimte. Wel is het mogelijk om enige meters verder, op die locatie, een nieuwe boom aan te planten.

Ontvangen zienswijze(n): Er is geen kapvergunning voor alle bomen in het betreffende gebied. Deze zal ook door de bewoners worden aangevochten.

Reactie gemeente: In de fase van het Definitief Ontwerp zal een kapvergunning worden aangevraagd. Hiertegen kan bezwaar worden aangetekend.

Ontvangen zienswijze(n): De stoepen op de IJclubweg worden smaller en de rijbaan wordt breder. Nodigt dit niet uit tot harder rijden door het autoverkeer en een toename van het verkeer? Kunnen de stoepen niet worden verbreed?

Reactie gemeente: De rijbaanbreedte in het voorontwerp voldoet aan de maatvoering voor het gemeentelijk hoofdwegennet en waar de IJclubweg deel van uitmaakt. In de huidige situatie maken fietsstroken onderdeel uit van de rijbaanbreedte. Dit kan uitnodigen tot hogere snelheden. In het nieuwe ontwerp wordt de rijbaan visueel smaller waardoor eerder sprake zal zijn van een beperking van de snelheid.



Ontvangen zienswijze(n): Door het versmallen van de voetpaden/stoepen langs de IJclubweg zal er weinig ruimte meer zijn om fietsen e.d. te kunnen stallen zonder overlast voor gebruikers.

Reactie gemeente: Het trottoir wordt in het ontwerp met ongeveer 1 stoeptegels versmald (van circa 2,15 meter naar circa 1,80 meter). Voor het stallen van fietsen zal dit nauwelijks verschil maken ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast zullen op locaties waar meer trottoirruimte aanwezig is, bijvoorbeeld bij de kruising met de Juliana van Stolberglaan, fietsnietjes worden geplaatst.

Ontvangen zienswijze(n): De bloembakken langs de IJclubweg, die door de gemeente zijn geplaatst en door de bewoners worden onderhouden, zullen verwijderd of verplaatst moeten worden waardoor het aanzicht van deze woningen en de verfraaiing van de omgeving zienderogen afneemt.

Reactie gemeente: Door een nieuwe inrichting van de openbare ruimte bestaat er geen noodzaak of reden meer om bloembakken of andere anti-parkeermaatregelen toe te passen.

Ontvangen zienswijze(n): Waarom is het in de fact-sheet over de sterfietsroute niet aangegeven dat er op de IJclubweg 18 parkeerplaatsen verdwijnen?

Reactie gemeente: In de fact-sheet is op hoofdlijnen aangegeven welke maatregelen worden genomen om de fietsvoorzieningen op de gehele route te verbeteren. In de fact-sheet wordt verwezen naar de gedetailleerde plandoelstelling op www.denhaag.nl, waarbij ook de parkeerbalans wordt weergegeven en toegelicht. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijze(n) is het ontwerp voor de IJclubweg aangepast en worden de parkeerplaatsen gehandhaafd.

Ontvangen zienswijze(n): Leiden de verbreding van de rijbaan en de aanleg van fietspaden op de IJclubweg tot een toename van het geluid op de gevels? Door het creëren van meerdere fietsoversteken zal het remmend en optrekkend verkeer alleen maar toenemen. Kan er, in het kader van de wet geluidhinder fluisterasfalt of gevelisolatie worden toegepast om de overlast zoveel mogelijk te beperken?

Reactie gemeente: De aanpassingen aan de Juliana van Stolberglaan en de IJclubweg leiden deels tot een verlegging van de rijlopers van beide wegen. Omdat voor deze wegen een wettelijke zone op grond van hoofdstuk IV van de Wet Geluidhinder geldt, moet bij wijzigingen aan de weg worden onderzocht of dit tot een reconstructie in de zin van de wet Wet Geluidhinder leidt. Daarbij is het van belang of wijzigingen aan de weg tot een toename van meer dan 1,5 dB leidt. Om dit te onderzoeken is op basis van de bestaande situatie en het voorontwerp een akoestisch rekenmodel gemaakt volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op basis van dit rekenmodel is becijferd dat de toename door wijziging van het wegprofiel ten hoogste 0,7 dB bedraagt. De voorgenomen wijzigingen aan de IJclubweg en



de Juliana van Stolberglaan leiden daarmee niet tot een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

Ontvangen zienswijze(n): Op dit moment zit uitstoot van fijn stof op de IJclubweg nog beneden de norm. Maar dat kan snel veranderen bij een toenemende verkeersintensiteit.

Reactie gemeente: De realisatie van de fietsvoorzieningen langs de IJclubweg leidt niet tot een toename van het autoverkeer. Daarmee is er geen effect op de luchtkwaliteit langs de weg te verwachten.

Ontvangen zienswijze(n): De oversteek op de kruising Juliana van Stolberglaan en Schenkade was al verbeterd en is dus al opgelost.

Reactie gemeente: Doordat er in het ontwerp fietspaden langs de IJclubweg zijn opgenomen, moeten er op de kruising met de Juliana van Stolberglaan maatregelen worden genomen om de overgang van fietsstroken (Juliana van Stolberglaan) naar fietspaden (IJclubweg) op een verkeersveilige wijze vorm te geven. Daarom wordt de oversteek van deze kruising aangepast.

Ontvangen zienswijze(n): Bezien of de fietspaden langs de IJclubweg niet gewoon langs de stoep kunnen blijven lopen in plaats van over de stoep.

Reactie gemeente: In de huidige situatie zijn er op de IJclubweg fietsstroken aanwezig (u noemt dit fietspaden langs de stoep). Gezien de grote hoeveelheid autoverkeer op de IJclubweg en de functie van deze weg in het hoofdwegennet, zijn fietsstroken niet afdoende. Vrijliggende fietspaden zijn noodzakelijk vanuit verkeersveiligheid en comfort.

Ontvangen zienswijze(n): De fietsoversteek vanuit de Juliana van Stolberglaan linksaf naar de IJclubweg is fietsonvriendelijk; veel te krap en de fietser moet halverwege afremmen om de haakse bocht te nemen. Maak de oversteek breder een vooral ook de entree van aan de overkant. Gebruik geen hoge opstaande trottoirbanden, maar gebruik schuine afscheidingen, of verlaag de trottoirbanden. Een fietser kan dan soepel invoegen en hoeft niet tijdens de oversteek al voortijdig af te remmen.

Reactie gemeente: Het ontwerp is op dit punt reeds aangepast. De fietsoversteek is ruimer vormgeven. Bij de uitwerking naar Definitief Ontwerp zal, met inachtneming van het handboek Openbare Ruimte, een definitieve keuze in type toe te passen trottoirbanden worden gemaakt.

Ontvangen zienswijze(n): De mogelijkheid om de IJclubweg ter hoogte van de Nieuwe Veenmolen in twee keer over te steken is zeer positief. Is het middengedeelte 3 meter breed zoals in het Meerjarenprogramma Fiets staat?

Reactie gemeente: In het ontwerp is gezocht naar de maximaal mogelijke uitbuiging van de rijbaan binnen de erfgronden van enerzijds de woningen en anderzijds de volkstuinen.



Hierdoor ontstaat er voor fietsers opstelgelegenheid met een breedte van circa 2,0 meter. Er is geen ruimte voor een middeneiland met een breedte van 3,0 meter.

Ontvangen zienswijze(n): Kan er gekeken worden naar het openstellen van het parkeerterrein bij de Nieuwe Veenmolen of uitbreiding van het vergunningengebied op de Boekweitkamp?

Reactie gemeente: Het parkeerterrein bij de Nieuwe Veenmolen blijft gereserveerd voor bezoekers van het aldaar gevestigde restaurant. Uitbreiding van vergunningsgebieden vormt geen onderdeel van dit project. Het is een onderwerp dat separaat aandacht krijgt.

Ontvangen zienswijze(n): Kan de verkeerssituatie op de IJclubweg veiliger worden gemaakt door het verbreden van de fietsstroken en het versmallen van de autorijbanen in combinatie met het plaatsen van een flitspaal of een andere vorm van handhaving?

Reactie gemeente: De rijbaanbreedte voldoet aan de algemeen geldende richtlijnen in het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente. Een smallere rijbaanbreedte is niet wenselijk, onder andere omdat nood- en hulpdiensten gebruik moet kunnen maken van de IJclubweg. Met het vervangen van de fietsstroken door fietspaden, wordt de totale breedte van de weg versmald. In combinatie met de uitbuiging van de rijbaan ter plaatse van de Carel Reinierszkade zal dit naar verwachting leiden tot een aangepast verkeersgedrag (lagere snelheden).

Ontvangen zienswijze(n): Er bestaat reeds een fietsroute met vrijliggende fietspaden langs de Reigersbergenweg en de Bezuidenhoutseweg

Reactie gemeente: Voor fietsers vanaf het IJclubpad en het Finnenburg vormt de sterfietsroute via de IJclubweg en de Juliana van Stolberglaan de meest directe verbinding met het centrum. De Reigersbergenweg en de Bezuidenhoutseweg zijn dat niet.

Ontvangen zienswijze(n): De verbetering van de oversteek van de IJclubweg met de Carel Reinierszkade is al gerealiseerd en dit knelpunt is dus opgelost.

Reactie gemeente: De wijzigingen die in 2012 op deze kruising zijn doorgevoerd betreffen tijdelijke maatregelen vooruitlopend op de definitieve situatie waarbij fietspaden langs de IJclubweg worden gerealiseerd.

Ontvangen zienswijze(n): Omdat het niet meer mogelijk is om vanaf de IJclubweg linksaf te slaan naar de Carel Reinierszkade, zal het verkeer in de van Heutszstraat, Hordijkstraat, Rooseboomstraat en Loudonstraat toenemen. Verzoek om het in één richting afsluiten van de Carel Reinierszkade te heroverwegen.

Reactie gemeente: Een groot deel van de ontvangen zienswijzen gaat over dit onderdeel van het ontwerp. Op basis hiervan is ontwerp aangepast. In het aangepaste ontwerp blijven alle verkeersbewegingen op het kruispunt van de IJclubweg met de Carel Reinierszkade



mogelijk. De oversteek voor fietsers van het IJclubpad naar de Carel Reinierszkade wordt verbeterd door het aanleggen van een middeneiland.

2.4 Deel 4: Schrepelpad en kruising Westvlietweg

In het concept voorontwerp wordt het Schrepelpad ingericht als fietsstraat. Dit betekent dat de weg wordt voorzien van een 3,50 meter brede, rode asfaltloper voor fietsers. Op de weg wordt 30 km/uur de maximumsnelheid. Door deze inrichting als fietsstraat krijgen auto's een ondergeschikte positie ten opzichte van fietsers; de auto's zijn te gast. Om de entree van de fietsstraat te markeren worden twee flauwe drempels aangelegd. Het huidige fietspad, in het verlengde van de fietsstraat, wordt verbreed van 3,00 meter naar 3,50 meter. Ook het bruggetje, waar het fietspad over heen gaat, wordt breder en vlakker. Langs het Schrepelpad wordt een eenvoudig tegelvoetpad aangelegd zodat voetgangers, fietsers en auto's elkaar niet hinderen. Om fietsers beter over de kruising met de Westvlietweg te geleiden, worden de fietsoversteeken gemarkeerd middels belijning.

Ontvangen zienswijze(n): Wilt u overwegen om de fietsbrug over de A4 alleen toegankelijk te maken voor (snor-) fietsers, dat zal de brug een stuk veiliger maken.

Reactie gemeente: Er is geen aanleiding om de fietsbrug over de A4 af te sluiten voor bromfietsers. De brugverbinding heeft ook een functie voor bromfietsers die vanuit Leidschenveen naar Leidschendam-Voorburg of de Den Haag willen rijden. Het is niet wenselijk om bromfietsers onnodig te laten omrijden. Overigens, op het fietsviaduct zijn geen ongevallen met bromfietsen geregistreerd.

Ontvangen zienswijze(n): De kruising van het Schrepelpad met de Westvlietweg wordt fietsvriendelijker. Schep meer ruimte voor fietsers richting de stad door de opstelruimte voor het verkeerslicht te verbreden. Trek aan de zuidelijke kant de fietsoversteek als fietsstrook door tot aan het begin van de fietsstraat.

Reactie gemeente: Richting centrum/Leidschendam en Voorburg is in het ontwerp reeds ruime opstelgelegenheid voor de fietsers gecreëerd. Verbreding van dit fietspad is niet nodig. Het doorzetten van de fietsstrook tot aan fietsstraat is niet wenselijk omdat de fietser dan een plek aan de rechterkant van de weg krijgt, terwijl de fietser vervolgens enkele meters verder naar het midden van de weg wordt geleid. Op het eerste deel worden fiets- en autoverkeer gecombineerd.

2.5 Deel 5: Tiber en Veenweg

Om automobilisten beter te attenderen op de aanwezigheid van de fietsersoversteek over de Tiber, wordt de fietsoversteek gemarkeerd door een zweepmast met het bord "pas op voor overstekende fietsers" (j24). De voorrangssituatie wijzigt niet, dus fietsers moeten hier voorrang verlenen aan het autoverkeer.



Ontvangen zienswijze(n): Bij de kruising met de Tiber dient de fietser een ruim middeneiland te krijgen van 3 meter breed. Dat is op de tekening niet te zien. In de toekomst valt op deze kruising aan een fietsrotonde te denken, zoals in Zwolle onlangs is gerealiseerd.

Reactie gemeente: De huidige opstelgelegenheid voor fietsers tussen de rijbanen voor het autoverkeer bedraagt ongeveer 2,5 meter. In de praktijk voldoet dit op deze locatie. In het ontwerp worden attentie-verhogende maatregelen aangebracht. Er is geen aanleiding om hier een fietsrotonde te realiseren.

Ontvangen zienswijze(n): De fietsoversteek met de Laan van Leidschenveen wordt als problematisch ervaren. Dat past niet in een belangrijke, snelle en comfortabele fietsroute. Hier is een ongelijkvloerse kruising gewenst. De voorkeur gaat uit naar een fietstunnel. Maak een ontwerp voor de toekomst en verbreed in de tussentijd de oversteekruimte.

Reactie gemeente: De oversteek met de Laan van Leidschenveen is geen knelpunt als het gaat om verkeersveiligheid. Fietsers kunnen deze kruising gefaseerd oversteken. Er is geen aanleiding voor realisatie van een ongelijkvloerse tunnel voor het fietsverkeer.

2.6 Deel 6: Nieuweveensepad (langs de A12)

In het concept voorontwerp wordt over de gehele lengte van het Nieuweveensepad verlichting aangebracht. In de berm aan de noordzijde van het fietspad wordt fietsverlichting geplaatst op masten van 4 meter hoog.

Ontvangen zienswijze(n): De aansluiting richting Zoetermeer is niet logisch, graag een goede aansluiting vooral via het wegdek.

Reactie gemeente: Het wegdek van het Nieuweveensepad bestaat uit een asfaltverharding. Dit sluit aan op het verhardingsmateriaal van de fietsroute in de gemeente Zoetermeer. De aansluiting richting Zoetermeer wordt verbeterd door de realisatie van verlichting langs het Nieuweveensepad, op dit moment is er langs het Nieuweveensepad geen verlichting aanwezig.

2.7 Ontvangen algemene zienswijzen over de route

Ontvangen zienswijze(n): Verkeerslichten dienen fietsvriendelijke en volgens de uitgangspunten van voor een stertroute afgesteld te zijn met een wachttijd van gemiddeld 20 seconden.

Reactie gemeente: In het beleid is inderdaad een gemiddelde streefwaarde voor de wachttijd van 20 seconden voor fietsverkeer opgenomen. Zo zijn er ook streefwaarden voor de overige vervoerstypen. Op het moment dat deze streefwaarden in het gedrang komen wordt een afweging gemaakt en kan de wachttijd voor het verkeer hoger liggen dan gewenst. Op kruispunten waar de sterfietsroute kruist met een drukke autorichting (regionale- en stedelijke hoofdwegen) of tramlijnen kan niet altijd aan de streefwaarde worden voldaan.



Ontvangen zienswijze(n): De breedte van de vrijliggende fietspaden voldoet niet aan de eisen in het meerjarenprogramma Fiets 2011–2014. Verzoek om, als de ruimte het niet toelaat een fietspad met voldoende breedte aan te leggen, in ieder geval een “vergevingsgezinde rand” (schuine rand) tussen fietspad en voetpad aan te leggen.

Reactie gemeente: Uitgangspunt is de toepassing van “vergevingsgezinde randen”. In de fase van Definitief Ontwerp kan hier eventueel van worden afgeweken als de situatie daar expliciet om vraagt.

Ontvangen zienswijze(n): Is er een visie voor de herkenbaarheid van stertroutes?

Reactie gemeente: De visie op de herkenbaarheid van de sterfietsroutes is vastgelegd in de Meerjarenprogramma’s Fiets 2011–2014 en 2015-2018.

Ontvangen zienswijze(n): De bewoners zijn niet op de hoogte gesteld van de aanpassing van het bestemmingsplan dat in juni 2013 is vastgesteld. Navraag in de buurt leert dat geen van de bewoners op de hoogte was van aanpassingen in het bestemmingsplan voor dit gebied. Waarom zijn de bewoners niet per brief geïnformeerd? Er wordt wel een voorlichtingsmiddag georganiseerd over de al (schijnbaar) goedgekeurde plannen voor de sterfietsroute. Enige inspraak hierin voelt nu aan als een farce.

Reactie gemeente: De gemeente Den Haag voldoet aan de publicatieplicht en manier van ter inzage leggen zoals artikel 3.8 van de Wet Ruimtelijke Ordening en 3.12 van de Algemene Wet Bestuursrecht ons voorschrijven. Aangezien een bestemmingsplan een besluit is dat niet tot één of meerdere concrete belanghebbenden is gericht (besluit op aanvraag), is een kennisgeving aan bewoners niet verplicht. Wij hebben wel de bewonersorganisaties Bezuidenhout, Bezuidenhout West, Bezuidenhout Midden en de bewonerscommissie Boze Emma specifiek aangeschreven als vertegenwoordigers uit de wijk en die hebben ook actief een bijdrage geleverd. In de procedure van het bestemmingsplan Bezuidenhout is 4x een publicatie geplaatst in het Gemeenteblad en op de website van de gemeente. Het betrof de aankondiging dat: een bestemmingsplan werd voorbereid (eind 2012), vooroverleg mogelijk werd waarbij eenieder kon reageren (eind januari 2013), het ontwerp bestemmingsplan zelf (begin maart 2013) waarbij opnieuw eenieder in de mogelijkheid werd gesteld te reageren en daarna de vaststelling (eind juli 2013) waarbij belanghebbenden konden reageren. Daarnaast is een informatieavond georganiseerd. Al met al zijn er dus meerdere mogelijkheden geweest om kennis te nemen van het bestemmingsplan en desgewenst te reageren. De gemeente gaat ervan uit dat bewoners ook een eigen verantwoordelijkheid hebben om kennis te nemen van gemeentelijke procedures en bijvoorbeeld omgevingsvergunningen.

Ontvangen zienswijze(n): Er ligt reeds een uitstekend fietspad aan de overkant van de IJclubweg dichterbij de molen toe en evenwijdig aan de beoogde route. Dit fietspad is nu



reeds veilig omdat hier geen auto's kunnen komen. Eventuele aanpassingen aan dit fietspad zullen geen, of in ieder geval veel minder, burgerbelangen treffen.

Reactie gemeente: Het fietspad parallel aan de IJscubweg, langs de Schenk, heeft een recreatieve functie. Dit fietspad biedt geen directe aansluiting op de IJscubweg en het Finnenburg. Daarmee vormt het geen alternatief voor de fietsverbinding via de Juliana van Stolberglaan en de IJscubweg. Door de ligging in het groen, zonder toezicht, is ook de sociale veiligheid hier minder goed op orde.

Ontvangen zienswijze(n): Verzoek om taxatie van de woonblokken die door infrastructurele aanpassingen, het versmallen van de stoepen en het verplaatsen van de fietspaden over de stoep bij de panden nr. 379 Schenkkade en Juliana van Stolberglaan nr. 411, en daarboven, die hierdoor minder woongenot genieten en compensatie van dit waardeverlies. Dit geldt ook voor de woningen aan de overzijde (IJscubweg). Aanpassing van de WOZ-waarde van de betreffende woningen in verband met de verwachte waardevermindering van de panden en verzoek om planschade.

Reactie gemeente: De juridische grondslag voor planschade (vermindering woongenot en waardevermindering onroerend goed) is terug te vinden in artikel 6.1 van de Wet Ruimtelijke Ordening. In lid 2 van dat artikel staat ook een opsomming van het soort plannen en besluiten waarbij men om een tegemoetkoming van geleden schade kan verzoeken. Een inrichtingsplan zoals nu voorligt, behoort daar niet toe. Een bestemmingsplan wel, evenals een omgevingsvergunning voor het aanleggen van een werk (artikel 2.1 lid b Wabo). Er wordt dan vergeleken wat de maximale invulling van het oude bestemmingsplan ter plaatse toestond en wat nu, met het nieuwe bestemmingsplan Bezuidenhout, maximaal mogelijk is. Bewoners moeten zelf binnen vijf jaar nadat het (mogelijk) schade veroorzakende besluit onherroepelijk is geworden, een gemotiveerd verzoek om planschade indienen bij het college. In artikel 6.2 van dezelfde wet is bepaald dat een vermindering van de onroerende zaak waarde tot 2%, wordt beschouwd als normaal maatschappelijk risico en dus niet in aanmerking komt voor een planschadevergoeding, zie ook de gemeentelijke website: <http://denhaag.nl/home/bewoners/to/Planschade-tegemoetkoming.htm>. Het verzoek om een gemeentelijke taxatie uit te voeren, wordt niet gehonoreerd. Indien de bewoners menen schade te ondervinden, zijn ze zelf verantwoordelijk voor het uitvoeren van een taxatie van hun onroerend goed. De gemeentelijke besluiten in het kader van de WOZ betreft een zelfstandig traject. Indien men het niet eens is met de WOZ waarde die komend jaar wordt getaxeerd, kan men alsnog bezwaar indienen tegen die WOZ beschikking.

Ontvangen zienswijze(n): Kan de sterfietsroute tussen de Vincent van Gogh tunnel en de Roy Lichtenstein tunnel zodanig worden aangelegd dat de kortste verbinding wordt gerealiseerd waarbij men vanuit de ene tunnel de andere kan zien liggen. Dit verbetert de sociale veiligheid van dit geïsoleerde stuk fietspad. Uitvoering kan mogelijk plaatsvinden in combinatie met de bodemsanering.



Reactie gemeente: Gezien de mogelijkheid tot externe financiering ervan heeft het college op 13 oktober 2015 een ontwerp voor het IJclubpad vastgesteld (RIS 287217). Dit ontwerp omvat een rechte verbinding tussen de twee tunnels in de vorm van een fietspad met een breedte van circa 4,50 meter met aan een zijde van het fietspad een rij met 7 bomen en aan de andere zijde een rij met 8 lantarenpalen.