

## Opmerkingen Voorlopig Ontwerp Bezuidhout-Oost, fase I

Verzameling vragen en antwoorden uit fase I die relevant zijn voor heel Bezuidhout-Oost.

### Algemeen

*1. a Hoe gedetailleerd moeten we het straatbeeld nu al aankleden? Exacte plaatsbepaling lantaarnpaal, verkeersbord, parkeerautomaat, boom, bankje of nietje ?*

Voor herinrichtingsprojecten wordt zoveel mogelijk uitgegaan van de richtlijnen die opgenomen zijn in het 'Handboek Openbare Ruimte' van de gemeente Den Haag. Zodoende staat de indeling van een straat in de Voorlopig Ontwerp (VO) fase al voor een groot deel vast. Bijvoorbeeld in het geval van de Stuyvesantstraat dat aan beide zijde van de straat bomen komen te staan volgens een vast ritme, waardoor het beeld van een laan ontstaat en aansluit bij de functie van deze straat voor de wijk.

In een VO zijn echter nog niet alle details uitgewerkt, dit vindt plaats bij het maken van het Definitief Ontwerp (DO). Zodoende kan in deze fase nog door de bewoners meegedacht worden over het plaatsen van straatmeubilair (bankjes, fietsnietjes, prullebakken), posities van bomen etc. Ook wensen ten aanzien van geveltuintjes kunnen in deze fase ingebracht worden.

*b. Hoe lang hebben we de tijd de nietjes en geveltuintjes te inventariseren ?*

Eind 2014 wordt gestart met de uitwerking van het definitief ontwerp. Dit zal enkele maanden duren. Om de wensen tijdig mee te kunnen nemen is het wenselijk als uiterlijk januari 2015 de input ten aanzien van fietsnietjes en geveltuintjes is aangeleverd.

### *2. Project herinrichting*

*a. Hoe verloopt het traject vanaf nu? Hoe zorgen we ervoor dat we aangesloten blijven op de voortgang?*

Tot 18 september 2014 was het mogelijk ideeën aan te dragen die de gemeente zoveel mogelijk probeert in te passen in het ontwerp. De vragen zijn verzamelt en indien haalbaar, in het voorlopig ontwerp opgenomen, of als opmerking bij de tekeningen gevoegd ten behoeve van de uitwerking naar het definitief ontwerp. Het voorlopig ontwerp met aanpassingen en opmerkingen gaat als totaalpakket naar het college ter besluitvorming.

Na vaststelling in het college wordt het ontwerp uitgewerkt (inclusief de vastgestelde aanpassingen) tot het Definitief Ontwerp. Dit wordt in het voorjaar 2015 weer aan de bewoners gepresenteerd. Er is gelegenheid om, de in de VO fase besproken zaken, te controleren en eventuele foutjes er uit te halen. In deze fase kunnen geen nieuwe opmerkingen meer worden aangedragen.

Hierna wordt het definitieve ontwerp met bijbehorend bestek in de markt gezet ten behoeve van de aanbesteding. Het aanbestedingstraject loopt dan tot waarschijnlijk juni /juli 2015. De werkzaamheden kunnen dan in september 2015 starten. Ook rond de uitvoering worden bewoners geïnformeerd onder andere door een informatieavond en nieuwsbrieven.

*b. Wie is ons aanspreekpunt bij de gemeente ?*

Tijdens de VO fase is dat de projectleider Onno de Bever. In de uitvoeringsfase is dit degene die de uitvoeringsbegeleiding vanuit de gemeente verzorgt. Hierover ontvangt u tijdig bericht via een informatiebijeenkomst of een nieuwsbrief.

*c. Wij willen betrokken worden bij de uitvoering en tijdig contact kunnen leggen met de aannemer. Hoe dat te regelen?*

Zie antwoord hierboven. Daarnaast zal gedurende het herinrichtingsproject de gemeente regulier overleg blijven voeren met het Wijkberaad Bezuidenhout Midden/Oost. Via dat kanaal kunnen bewoners ook hun vragen en opmerkingen richting gemeente sturen. Er wordt t.z.t. een communicatietraject richting de bewoners opgestart, waaronder huis-aan-huis informatie over de start van de werkzaamheden. Daarnaast wordt een informatiebijeenkomst voor aanvang van de werkzaamheden voor bewoners georganiseerd.

*d. Gemeente voert onderzoek uit naar de staat van de gevels vóór vervanging riool en herinrichting d.m.v. deponeren foto's en bouwkundig onderzoek bij notaris om evt. al bestaande schades in beeld te hebben. Wanneer maakt gemeente foto's van de buitenkant van de panden, de zogenaamde nulmeting. Kunnen wij deze foto's ook krijgen of ergens online inzien?*

Vlak voor de werkzaamheden starten wordt een vooropname en een nulmeting uitgevoerd. Indien gewenst kunnen eigenaren op verzoek de foto's en metingen van hun eigen pand(en) bij de gemeente verkrijgen. De gemeente kiest ervoor om de opnames niet algemeen publiekelijk beschikbaar te stellen om te voorkomen dat eigenaren bezwaar maken tegen het feit dat derden de gegevens over hun pand kunnen inzien.

*f. H. Zwaardecroonstraat hoort graag van de gemeente welke acties de bewoners zelf moeten ondernemen om de staat van de woning (binnen) zelf in beeld te brengen. Aan welke voorwaarden moet het rapport / foto's voldoen om rechtsgeldig te kunnen zijn bij evt. aanvechten van ontstane schades.*

Indien eigenaren zelf opnames willen maken van de binnenkant van hun woning stelt de Gemeente Den Haag hieraan geen eisen. Het is wel aan te raden foto's van een datum te voorzien. De eigen opname hoeft niet gedeponereerd te worden.

*g. Hoe gaan we om met tijdelijke piekbelasting parkeren tijdens werkzaamheden? Waar kunnen wij parkeren als onze straat openligt?*

Als uw straat openligt kunt u parkeren in één van de buurstraten. De parkeerdruk zal daardoor in uw buurt tijdelijk nog verder toenemen. Om de druk te verlichten wordt de mogelijkheid geboden om met uw parkeervergunning tijdens de werkingsuren van de parkeerregeling in Bezuidenhout Midden te parkeren. Verder wordt gekeken of tijdelijke extra parkeercapaciteit kan worden aangeboden in uw buurt of binnen een acceptabele loopafstand van uw buurt (red. reactie gemeente op Stuyvesantstraat).

Of er gedurende de werkzaamheden tijdelijke aanvullende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd is op dit moment nog niet duidelijk. Op basis van de fasering die de aannemer wil toepassen kan pas bepaald worden wat de extra parkeerdruk wordt en of tijdelijke aanvullende maatregelen nodig zijn (red.: reactie gemeente op Kruising De Vriesstraat-Van der Capellenstraat-Sibergstraat).

### *3. Grondwater/ verzakking*

*a. Wat kunnen we verwachten tijdens project. Hoe ziet het plan van aanpak er op dit punt uit?*

Door een actieve en continue grondwater monitoring bij de gevel, wordt de grondwater verlaging bij de panden tot een minimum beperkt en zo nodig bijgestuurd. De invloed van de tijdelijke grondwater verlaging is hiermee te verwaarlozen.

Het onderzoek naar het grondwaterpeil in Bezuidenhout loopt nog. Bewoners kunnen wel via [www.grondwaterindenhaag.nl](http://www.grondwaterindenhaag.nl) de gegevens per peilput opvragen.

Ten aanzien van de gevolgen van de werkzaamheden op het grondwaterpeil geldt dat er een risico inventarisatie wordt uitgevoerd over de werkwijze en op basis daarvan worden maatregelen genomen. In grote lijnen zullen de maatregelen hetzelfde zijn die toegepast zijn in Bezuidenhout Midden. Dit houdt in:

- Retour bemaling, met uitgangspunt neutrale grondwaterbalans (wat onttrokken wordt, wordt ook weer teruggebracht);
- Continue monitoring van de grondwaterstand op locaties waar gewerkt wordt.

De presentatie van de uitvoeringsmethode zoals die ook is toegepast in Bezuidenhout Midden is nog steeds beschikbaar bij het wijkberaad.

*b. Waar en wanneer worden peilbuizen geplaatst?*

Na de risico inventarisatie (zie hierboven) wordt een meetplan/ monitoringsplan opgesteld. De peilbuizen zullen voor uitvoering geplaatst worden. Locatie peilbuiten en peilbuizen is afhankelijk van de risico inventarisatie.

*c. Bij wie kunnen we t.z.t. de dagelijkse gegevens opvragen?*

Op dit moment is nog niet bekend wie het aanspreekpunt wordt. Als het project richting uitvoering gaat en dit soort details bekend worden zal dat richting de bewoners gecommuniceerd worden.

*d. Kunt u aangeven waar de gevelmeetpunten komen om verzakking van de gevels te meten?*

In deze fase van het project is dat nog niet bekend. Dit is afhankelijk van de risico inventarisatie en het op te stellen meetplan.

*e. Bij schade aan de woning hoe moeten we dit indienen bij evt verzakking, schuren in de gevel, etc., na de werkzaamheden?*

Mocht u onverhoopt schade ondervinden van de werkzaamheden, dan kunt u de gemeente aansprakelijk stellen. Dit kunt u via [www.denhaag.nl](http://www.denhaag.nl) doen.

*f. Hoe lopen de hoofdleiding en vertakkingen van de nieuwe riolering in de straat i.v.m. voortuinen?*

De hoofdleiding ligt in de openbare weg. De vertakkingen ("huisaansluitingen") naar de huizen worden eveneens vervangen tot 30 cm buiten de erfrens. De gemeente zal dan ook geen werkzaamheden uitvoeren in de voortuinen.

*g. Kunt u aangeven welke woningen in onze straat op palen staan en welke op 'staal' ? Kunt u ons de (digitale) tekeningen van de woningen verstrekken (vrij van leges) ?*

Deze gegevens zijn op dit detailniveau niet bij het project beschikbaar. Op basis van algemene gegevens (bijvoorbeeld bouwperiode) wordt in de risico inventarisatie meegenomen op welke wijze huizen per straat zijn gefundeerd. Individuele bouwtekeningen, voor zover nog beschikbaar, kunnen tegen betaling worden ingezien bij de balie Inzage Bouwtekeningen. Bouwtekeningen van voor 2010 zijn niet digitaal beschikbaar.

*3. Wat voor bestrating wordt bij de herinrichting in de rijbaan gelegd ?*

De gehele wijk Bezuidenhout Oost wordt ingericht naar het standaardniveau Residentiekwaliteit. Daarbij worden woonstraten (30 km/u) voorzien van rode klinkers in de rijbaan en parkeerstroken en basaltine tegels voor de trottoirs.

*4. De trottoirs worden breder. Welk effect heeft dit/ kan dit hebben op het beleid voor terrasruimte bij horecagelegenheden en andere ondernemingen in de straat? Welke criteria hanteert de gemeente? Moet de betreffende ondernemer altijd een vergunning aanvragen voor het gebruik van een terras? In hoeverre valt gebruik terrasruimte onder bereik van het herinrichtingsproject.*

De herinrichting heeft geen effect op het beleid van de Gemeente Den Haag ten aanzien van terrassen. In principe heeft iedere ondernemer een vergunning nodig voor het plaatsen van een terras op de openbare weg. Hiervoor zijn de richtlijnen vergunningverlening terrassen opgesteld. Deze richtlijnen beschrijven waar een terras aan moet voldoen.

In sommige situaties is het plaatsen van een terras vrij van de vergunningsplicht, het plaatsen moet wel gemeld worden. Dit zijn terrassen direct aan de gevel op trottoirs. Hierdoor wordt een deel van de vergunningen vervangen door een eenmalige en kosteloze meldingsplicht. Uiteraard worden hier ook de belangen van voetgangers en

hulpdiensten, de gebruiksmogelijkheden van de weg en het uiterlijk aanzien van de gemeente afgewogen en beschermd. Daarom geldt voor terrassen direct aan de gevel op trottoirs de algemene regel dat het terras maximaal de helft van het trottoir mag innemen, waarbij op het trottoir altijd een obstakelvrije doorgang moet overblijven van minimaal 1,50 m in een rechte lijn. Daarnaast gelden de richtlijnen vergunningsvrije terrassen. Zie ook: <http://www.denhaag.nl/home/bewoners/gemeente/document/Nieuw-terrassenbeleid.htm>

#### *5. Stoeptegels*

- a. Wat gebeurt er met de huidige stoeptegels?*
- b. Is het mogelijk dat de bewoners deze gratis kunnen meenemen?*
- c. Is het mogelijk om oude stoeptegels te gebruiken als opstaande rand rondom de boomspiegels?*

Antwoord a/b/c:

De overgebleven (huidige) stoeptegels zijn niet voor de bewoners beschikbaar, maar zijn doorgaans voor de aannemer die ze weer kan hergebruiken. Dit uitgangspunt wordt in de prijsstelling van de aannemer meegenomen.

*6. Maystraat. In de nieuwe situatie wordt de stoep 2,60 m aan de ene zijde, 2,45 m aan de andere zijde. Waarom worden de breedtes niet aan beide zijden gelijk getrokken naar 2,53 m ?*

Bij de maatvoering van de trottoirs wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de afmetingen van de tegels om knipwerk van tegels zoveel mogelijk te voorkomen en tevens onbruikbare reststukken te voorkomen. Bij 2,60 m en 2,45 m komt dit gunstiger uit dan bij tweemaal 2,53 m.

*7. Verkeersborden. Graag zo min mogelijk verkeersborden in het straatbeeld. Verkeer op een zo natuurlijk mogelijke manier regelen, bijvoorbeeld via lijnen in bestrating en hoog/laag verschillen.*

Het beleid van de gemeente is om geen onnodige verkeersborden te plaatsen. Zo zullen bijvoorbeeld de 30km/u borden alleen bij ingang (en uitgang) van het 30 km/u gebied waarvoor dit geldt geplaatst worden, en geen herhaling bij elke kruising binnen het gebied. Zo ook het onderscheid tussen de verschillende verkeersgebieden, bijvoorbeeld het trottoir eindigt met een trottoirband.

De plaatsbepaling van de verkeersborden wordt uitgewerkt in het definitief ontwerp. Suggesties bewoners kunnen hierin worden meegenomen.

*8. Hagenaartjes. Paaltjes op de hoeken (Hagenaartjes): kunnen we die vervangen door fietsrekken/ nietjes. Efficiënt gebruik van ruimte en kostenbesparend. Anders wordt de stoep al snel 'vol'.*

Het plaatsen van nietjes ontmoedigt het parkeren niet. Dit omdat nietjes minimaal een meter uit de stoeprand geplaatst worden om te voorkomen dat de doorgaande looproute geblokkeerd wordt of er schade aan nabij geparkeerde auto's ontstaat door omvallende fietsen. De Hagenaartjes worden dicht tegen de stoeprand aan geplaatst om te voorkomen dat auto's alsnog met twee wielen op de stoep gaan parkeren. Tenslotte leveren de Hagenaartjes een rustiger beeld op langs de weg dan fietsnietjes met daar tegenaan fietsen.

*9. a Op het ontwerp zijn twee verkeersdrempels ingetekend. Waarom is gekozen voor deze twee locaties voor de drempels ?*

Drempels worden zoveel mogelijk gelijkmatig verdeeld over de straat, waarbij geldt dat de onderlinge afstand maximaal 70 meter mag bedragen.

*b. Kunnen bestaande drempels gehandhaafd?*

Verkeersdrempels hebben binnen Den Haag een standaard profiel. Als de hoogte en vormgeving van de bestaande drempel aan deze standaard voldoet zal na herinrichting overal eenzelfde profiel gerealiseerd zijn.

### **Parkeren: auto's**

*1. In algemene zin vragen wij ons af hoe de gemeente de parkeerdruk in de wijk en specifiek in onze straat (red.: Stuyvesantstraat) denkt te verlagen. Volgens officiële regels krijgt onze straat na herinrichting 1 parkeerplek minder. In de huidige praktijk komen we, inclusief voor het moment nog een deel schuin parkeren, plekken tekort. De gemeente veronderstelt dat er nu veel 'vluchtparkeerders' in onze straat zullen zijn, omdat elders in de wijk te weinig plek is.*

*a. Hoe wordt bewerkstelligd dat in de toekomst (zonder gedoogbeleid) er toch voldoende plekken zijn voor vergunninghouders in de eigen straat?*

*b. Creëren van 250 extra parkeerplekken in Bezuidenhout-Oost, waar komen de nieuwe plekken en welk effect zal dit hebben op de parkeerdruk in de omliggende straten (en op de onze)*

*c. Wat is volgens de gemeente een acceptabele loopafstand (is niet straal) voor vergunninghouders voor parkeren, als dit niet 'voor de deur' kan?*

*d. Wat is voor de gemeente een acceptabele verhouding tussen aantal parkeerplekken en afgegeven vergunningen op straatniveau en wijkniveau?*

Het is helaas niet mogelijk om meer parkeerplaatsen in uw deel (red: fase I) van de buurt aan te leggen. In het project Bezuidenhout Oost worden verschillende doelen nagestreefd. Eén daarvan is het oplossen van het parkeerprobleem. De kwaliteit van de openbare ruimte speelt ook een belangrijke rol in dit project. Meer parkeerplaatsen toevoegen in uw straat en andere straten in uw buurt, gaat ten koste van de leefbaarheid van uw straat. Dit zou leiden tot minder bomen, minder fietsparkeerplekken of smallere trottoirs. Bij het ontwerp zijn deze zaken goed afgewogen en is zoveel mogelijk aan al die wensen voldaan.

a. Het uitbreiden van de werkingsuren van de betaaldparkeerregeling naar de avonduren zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een lagere parkeerdruk in uw buurt. Bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein ontvangen dan geen parkeervergunning voor op straat. Bezoekers komen eerder met het openbaar vervoer of de fiets dan met de auto. Uit invoeringen van betaaldparkeren in andere buurten is gebleken dat dit een effect heeft van ongeveer 10% tot 15% afname van de parkeerdruk.

b. De parkeerplaatsen worden toegevoegd in fase 2 en 3 van Bezuidenhout-Oost (aan de andere zijde van de Juliana van Stolbergenlaan). In fase 1 zijn de mogelijkheden om parkeerplaatsen toe te voegen erg beperkt. Het oplossend vermogen van de extra parkeerplaatsen in de andere delen van Bezuidenhout-Oost is voor fase 1 niet groot. In die delen is de parkeerdruk nog hoger en zijn de parkeerplaatsen nodig voor de auto's van de bewoners van die delen van de buurt.

c. De gemeente gaat uit van een maximale acceptabele loopafstand van 500 meter. Niet iedereen is bereid om zo ver te lopen naar een parkeerplaats. Vooral als je dagelijks de auto gebruikt is dit een lange afstand. Mensen die minder geregeld hun auto gebruiken zijn eerder bereid een stukje te lopen naar hun auto. Parkeeroplossingen die iets verder van uw straat of deel van de buurt liggen, kunnen daardoor wel effect hebben op de parkeerdruk in uw gebied.

d. Parkeerdruk: Een van de beoogde doelen van het project Bezuidenhout-Oost is het verlichten van de parkeerdruk. In oudere, niet op autobezit ontworpen wijken zoals Bezuidenhout Oost wordt daarbij niet op straatniveau gekeken maar op wijkniveau. Bij de analyse wordt er niet gekeken naar de verhouding tussen uitgegeven vergunningen en het aantal parkeerplekken, maar naar de verhouding tussen autobezit en de totale parkeercapaciteit in een buurt. Die verhouding moet onder de 90% blijven. Bij grote buurten zoals Bezuidenhout Oost worden de analyse gedaan voor deelgebieden. In het

deelgebied tussen de Juliana van Stolbergenlaan, de Schenkade en de Laan van Nieuw Oost Indië is op basis van het autobezit een klein tekort aan parkeerplaatsen.

#### *Langsparkeren*

Er is voor gekozen om weer langspaarkeerplaatsen in de Stuyvesantstraat (red.: geldt ook voor andere straten in onze wijk) aan te leggen. Stedenbouwkundig leidt dit tot een mooiere straatindeling, bredere trottoirs en meer ruimte voor bomen. Het verschil in het aantal parkeerplaatsen dat kan worden aangelegd tussen schuinparkeren en langsparkeren bij een vergelijkbaar aantal bomen is maar één parkeerplaats. Dit komt omdat bij schuine parkeerplaatsen de bomen in de parkeerstrook moeten worden geplaatst. Ondanks die ene parkeerplaats minder heeft langsparkeren vanwege leefbaarheid en kwaliteit de voorkeur van de gemeente.

De reden dat op de Juliana van Stoberglaan langsparkeren geldt heeft te maken met de verkeerveiligheid. Omdat de Juliana van Stolberglaan een hoofontsluitingsweg is geldt hier een maximum snelheid van 50 km/u. De combinatie van deze maximum snelheid met het achteruit wegrijden vanuit een schuine parkeerplaats levert gevaarlijke situaties op. In dat geval zou de maximum snelheid verlaagd moeten worden.

#### *Parkeerbeleid (red.: buiten scope herinrichting)*

Op dit moment geldt er in Bezuidenhout-Oost alleen een betaald parkeerregime in de ochtend. De te verkrijgen parkeervergunning voor de bewoners is dan ook geldig in deze periode wanneer er ook voldoende parkeergelegenheid is.

In de avonduren is de parkeerdruk hoger. Zodoende wordt onderzocht in hoeverre het aanpassen van de parkeerregeling in Bezuidenhout met een avondregeling een bijdrage kan leveren aan het verlichten van de parkeerdruk. Dit heeft alleen zin als in de avonduren automobilisten van buiten Bezuidenhout gebruik maken van de parkeervoorzieningen in Bezuidenhout Oost. Daarnaast wordt gekeken of de verschillende vergunningzones in Bezuidenhout beter kunnen worden ingedeeld waardoor in een groter gebied geparkeerd kan worden met de bewonersvergunning. Deze maatregelen moeten er toe leiden dat de meeste bewoners hun auto binnen de eerder genoemde 500 meter kunnen parkeren.

*2. Uitmeten ruimte tussen bomen (in parkeerstrook) ten opzichte van de gehandicaptenparkeerplaatsen om ervoor te zorgen dat de ruimte optimaal wordt benut en er geen ruimte onnodig verloren gaat.*

De definitieve maatvoering wordt in het definitief ontwerp (DO) uitgewerkt. Daarbij wordt een optimale benutting van de ruimte nagestreefd.

*3. Om economischer te parkeren stelt de straat (red.Usselincxstraat) voor parkeervakken aan te leggen.*

Uit ervaring is gebleken dat het aangeven van parkeervakken niet leidt tot een grotere parkeercapaciteit. Doordat de vakken een standaard afmeting hebben wordt vooral bij het parkeren door kleine auto's inefficiënt gebruik gemaakt van de parkeerruimte.

*4. Parkeren (fietsen/brommers/auto's)*

*a. Waar parkeren scooters en motoren? Op zelfde parkeerplek als auto's, dan aanbevelen om aparte vakken hiervoor aan te wijzen?*

Volgens het officiële parkeerbeleid moeten motoren parkeren op straat en scooters op de stoep. Het is niet aan te bevelen om hiervoor aparte vakken aan te wijzen omdat dat ten koste gaat van parkeercapaciteit. Indien geparkeerde motoren en/of brommers overlast veroorzaken is het beter om dit met de betreffende eigenaren te bespreken.

#### **Parkeren: fietsen**

*1. Fietsen. Ook hier geldt hoe gedetailleerd moeten we dit aangeven.*

In het algemeen geldt ten aanzien van fietsparkeervoorzieningen dat deze in het definitief ontwerp worden uitgewerkt. Daarbij geldt dat de gemeente alleen gebruik

maakt van fietsnietjes; fiets sleuven en fietsenrekken worden niet als alternatief gezien. Sleuven leveren kromme wielen op, verzamelen vuil en je kunt je fiets(slot) er niet aan vastmaken. Fietsenrekken vangen te veel rommel op en zijn lastig schoon te houden.

De bewoners kunnen zelf aangeven waar in de straat zij fietsnietjes geplaatst willen hebben. Input (voor zover al niet ontvangen) kan aangeleverd worden in de DO fase. Houdt hierbij rekening dat fietsnietjes bij portieken in de lengterichting van de straat worden geplaatst en in de lijn van de bomen. Waar meer dan 2 nietjes geplaatst worden kan per locatie bekeken worden wat het handigste is.

Ten aanzien van de fietstrommel op het pleintje hoek Stuyvesantstraat – Hendrik Zwaardercroonstraat geldt dat deze binnen de contouren van het plein nog wel verplaatst kan worden, maar dient wel op het plein te blijven.

Ten aanzien van bakfietsen geldt dat de straat zich niet leent om hier speciale voorzieningen voor op te nemen, tenzij er parkeerplaatsen worden opgeofferd om stallingsruimte in de parkeerstrook te creëren. TIP: voorkom tegenstrijdige verzoeken vanuit de straat en dien een collectief voorstel in voor locaties van de fietsnietjes.

*2. Suggesties voor extra nietjes bij blinde muren in de straat op plekken waar de stoepbreedte dit toelaat.*

Deze suggesties worden meegenomen in het definitief ontwerp. Zie ook antwoord vraag 1.

*3. Suggestie over het inrichten van een fietsenstalling in de voormalige snackbar*

Dit betreft particulier vastgoed. De gemeente huurt in woonwijken geen vastgoed aan ten behoeve van fietsenstallingen en exploiteert deze ook niet.

### **Bomen, geveltuinen en ander groen**

*1 Trottoirs worden verbreed, betekent dit ook een verbreding van de geveltuinen ?*

Nee, diepte van geveltuin is en blijft max. 30 cm (1 stoeptegels). Meer dan 1 tegel kan leiden tot problemen met kabels en leidingen door wortels. Bij de herinrichting kan rekening worden gehouden met:

- Behoud bestaande geveltuin
- Opruimen huidige geveltuin
- Aanleggen nieuwe geveltuin

Uitgangspunt is dat geveltuintjes blijven zoals het in de huidige situatie ook is. Als bewoners in de nieuwe situatie een geveltuintje willen, of juist niet meer moeten ze dat van tevoren aangeven.

*2. Welke eisen stelt de gemeente?*

De beplanting mag geen overlast veroorzaken voor andere gebruikers van het trottoir, bijvoorbeeld uitkragende beplanting die de doorgang belemmert.

De inrichting en onderhoud van de geveltuintjes zijn de verantwoordelijkheid van de bewoners.

*3. Boomspiegels en bomen*

*a. Wie is primair voor inrichting en onderhoud verantwoordelijk? Gemeente toch?*

*b. Wat is het onderhoudsbeleid van de gemeente t.a.v. boomspiegels*

*c. Als de straat besluit om het onderhoud over te nemen van de gemeente, op welke wijze worden wij daarbij ondersteund? Planten van de gemeente?*

*d. Uit welke bomen kunnen we kiezen?*

Antwoord a/b/c/d: Er moet rekening gehouden worden met een tijdelijke voorziening (= groene plastic opstaande rand) om de nieuwe aanplant te bewateren (waarschijnlijk één

tot anderhalf jaar) tot de bomen goed aangeslagen zijn en zelfstandig verder kunnen. Gedurende die periode mogen boomspiegels niet worden beplant. Zodoende is beplanting van de boomspiegels geen onderdeel van het herinrichtingsproject.

Om te voorkomen dat de bomen als parkeerplek gaan dienen voor fietsen worden in overleg met de bewoners fietsnietjes geplaatst. Om gebruik of als hondentoilet tegen te gaan kan een dichte beplanting in de boomspiegel geplaatst worden. Dat moet dan wel in overleg met het stadsdeelkantoor en de bewoners in verband met onderhoud door de bewoners (zie verder).

Een verhoogde bloembak is niet mogelijk omdat de stam van de boom vrij moet blijven.

Bij het ontwerp van de Stuyvesantstraat is gekozen voor twee rijen bomen aan weerszijde van de straat om de uitstraling van een laan te creëren. Daarbij wordt een vaste afstand gehanteerd om een regelmatig beeld te krijgen. In het voorlopig ontwerp zijn de bomen nog niet precies gemaaktvoerd ingetekend, zodoende kan definitieve positie nog iets wijzigen. Het verplaatsen van een individuele boom is echter niet mogelijk, omdat dit dan gevolgen heeft voor de plaatsing van alle overige bomen in de straat.

De boomsoorten voor de straat zijn nog niet bepaald maar zal voor de Stuyvesantstraat neerkomen op twee soorten bomen, welke voldoende volume hebben om een mooie laan te maken maar met een redelijk slanke kroon (goed in –symmetrisch- model te snoeien). Nadere informatie volgt bij het uitwerken van het definitief ontwerp; tevens wordt bekeken in hoeverre bewoners nog zeggenschap krijgen in de keuze voor bomen. Dit zal dan wel op wijkniveau (per fase) gaan om een te divers pallet aan bomen te voorkomen. Voor de Hendrik Zwaardercroonstraat is aangegeven: bij de selectie van de bomen wordt rekening gehouden met het beperken van de overlast die de bomen kunnen opleveren. Dus geen bomen die kleverige afscheiding hebben, vrucht dragen of veel dood hout produceren.

In de Usselincxstraat is gekozen voor een beperkt aantal bomen welke afwisselend aan een van beide zijden van de straat wordt geplaatst. Door tevens bij de boomkeuze rekening te houden met een beperkte hoogte en open kroon wordt de daglichttoetreding zo min mogelijk gehinderd.

De gemeente plaats geen bomen tegen de gevels van woningen aan aangezien de bomen dan overlast en/of schade kunnen opleveren aan de betreffende woningen. Bovendien liggen de kabels en leidingen van de nutsbedrijven vlak bij de gevel en zou het planten van een boom in deze zone kunnen leiden tot schade aan de genoemde leidingen door het wortelstelsel.

### *Boomspiegel*

In samenspraak met het stadsdeelkantoor kan een detaillering van de rand (bijvoorbeeld houten of stenen randje) gemaakt worden en een convenant afgesloten worden over onderhoud. Dan is het uitgangspunt: stadsdeelkantoor brengt beplanting aan, bewoners zeggen toe deze te verzorgen. Keuze beplanting gebeurt in overleg met de bewoners. Als de bewoners geen convenant over onderhoud willen sluiten dan blijft onderhoud van de boomspiegel voor rekening van de gemeente en wordt deze niet ingericht / aangekleed. Deze afstemming met het stadsdeelkantoor kan ook na oplevering van de straat plaatsvinden aangezien de boomspiegels het eerste jaar toch vrij moeten blijven.

Ander groen dan bomen, zoals beplanting van de boomspiegels of het plaatsen van bloembakken valt niet onder het herinrichtingsproject. Wel kan dit besproken worden met het stadsdeelkantoor. Zij kunnen dit type groen aanbrengen onder de voorwaarde dat het onderhoud door de bewoners gedaan wordt.

## **Afvalbakken en containers**

### *1. Waar komen afvalbakken?*

Afvalbakken zijn nog niet ingetekend, dit gebeurt bij het uitwerken naar definitief ontwerp. Bewoners kunnen zelf met voorstellen komen voor plaatsing. Verzoek daarbij is om per te plaatsen afvalbak een prioriteit aan te geven (must have/ nice to have).



## *2. In ieder geval bij de ondernemers in de straat?*

Zie antwoord a. Als er geen suggesties worden doorgegeven zullen in ieder geval op plekken waar afval te verwachten is (snackbar, bankjes) afvalbakken geplaatst worden. Ten aanzien van adoptieafvalbakken geldt dat deze niet automatisch terugkomen. Indien dat wel gewenst is het verzoek om dat aan de gemeente door te geven.

## *3. Waarom worden er geen ondergrondse afvalcontainers (ORAC's) geplaatst ?*

De gemeente gaat pas over tot het plaatsen van ondergrondse containers als daar voldoende ruimte voor is. In uw wijk is de parkeerdruk dermate hoog, dat het verwijderen van parkeerplaatsen om ondergrondse containers te plaatsen onverantwoord is. Pas als de parkeerdruk onder de 90 procent is, zal het traject voor het plaatsen van de containers ingezet worden. Daarbij wordt gekeken op wijkniveau, het invoeren van ORAC's per straat is geen optie in verband met de logistiek van het inzamelen van het afval. Twee verzamelmethode binnen een wijk is niet gewenst. Indien invoering van ondergrondse restafval containers (ORAC's) in Bezuidenhout Oost gaat plaatsvinden zullen de bewoners hierbij betrokken worden.

## **Verlichting**

### *1. Is er al een verlichtingsplan voor de straat ?*

Het opstellen van het verlichtingsplan is onderdeel van het definitief ontwerp. Het is niet altijd zo dat bestaande lantaarnpalen op dezelfde plek terugkomen. Het uitgangspunt is wel dat de bestaande verlichtingsmasten worden hergebruikt. *Opmerking van de bewoners naar aanleiding van mondeling overleg met gemeente: Graag overleg op moment dat concept verlichtingsplan is opgesteld, voor zowel straat als pleintje. We willen graag een totaalbeeld van de straatinrichting met bomen/lantaarnpalen/nietjes/afvalbakken.*

### *2. Bewoners zouden graag de historische, groene lantaarnpalen geplaatst zien worden in plaats van het terugplaatsen van de huidige masten.*

Het college van de gemeente Den Haag heeft besloten om historische verlichting op bepaalde plekken toe te passen en op andere plekken niet. Bezuidenhout-Oost valt niet binnen de aangewezen locaties. Op meerdere plekken in de stad die buiten de aangewezen locaties vallen zijn soortgelijke verzoeken afgewezen. Het college ziet geen reden om in Bezuidenhout-Oost wel van het gekozen beleid af te wijken.

## **Pleintjes en oortjes**

Om voldoende vrije doorgang te garanderen voor de hulpdiensten mag niet op straathoeken geparkeerd worden. Om dit zeker te stellen worden zogenaamde "oren" op de hoeken aangelegd.

### *1. Pleintje Stuyvesantstraat en Hendrik Zwaardercroonstraat*

Op 10 september 2014 heeft overleg plaatsgevonden over het ontwerp van het pleintje op het kruispunt Stuyvesantstraat – Zwaardercroonstraat. De bewoners van zowel de Stuyvesantstraat als de Zwaardercroonstraat hebben gezamenlijke wensen met gemeente aan besproken en tevens van twee tekeningen verstrekt met de door de bewoners gewenste inrichting. Afsproken is dat bij de uitwerking van het pleintje dit in overleg met de bewoners gedaan zal worden, waarbij vooraf al aangetekend moet worden dat de gemeente geen voorstander is van het tweede voorstel om het pleintje als shared space in te richten.

### *2. Kruising De Vriesstraat – Van der Capellenstraat – Sibergstraat*

Kruispunt: Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt zoveel mogelijk geprobeerd wegen haaks op elkaar aan te sluiten. Dit zorgt voor het beste overzicht en een veiligere situatie voor fietsers die in beide richtingen gebruik kunnen maken van de genoemde straten.

Ook vanuit het oogpunt van de hulpdiensten is een haakse aansluiting beter, omdat op deze wijze vanuit beide richtingen afgeslagen kan worden de Van der Capellenstraat in. Tenslotte wordt in het nieuwe profiel de rijbaan van de Sibergstraat eveneens versmald hetgeen het tegen het verkeer inrijden ontmoedigt.

In het nieuwe ontwerp is een boom voorzien van enige omvang. In overleg met de bewoners rond dit pleintje kan bekeken worden welke verdere aankleding van het pleintje mogelijk is.

*3. Op de hoek van de Maystraat en de Van de Capellestraat kunnen zeker 2 parkeerplaatsen extra gecreëerd worden door het doortrekken van de parkeerstrook zoals in de De vriesstraat.*

De ontwerper heeft geprobeerd om op een paar plekken in de wijk wat overruimte in de trottoirs te concentreren zodat verblijfsruimte ontstaat voor bijvoorbeeld een zitje, een straat BBQ, fietsen of spelaanleiding. Zo'n 'pleintje' is telkens aan één zijde vrij gehouden van parkeerplaatsen in verband met zicht- en looplijnen, de bocht, fietsenbeugels en oversteekbaarheid.

Indien de bewoners van de Maystraat en de Van de Capellestraat liever meer parkeerplekken hebben in plaats van een aangename verblijfsruimte kan in overleg bekeken worden hoe dit aangepast wordt.

*4. Waarom wordt er gekozen voor een bocht bij het pleintje Maystraat - Van der capellestraat? Als je de straat rechtdoor trekt creëer je meer parkeerplaatsen. In het verleden was deze aansluiting ook zo vormgegeven.*

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt zoveel mogelijk geprobeerd wegen haaks op elkaar aan te sluiten. Dit zorgt voor het beste overzicht. Ook vanuit het oogpunt van de hulpdiensten is een haakse aansluiting beter, omdat op deze wijze vanuit beide richtingen afgeslagen kan worden de Maystraat in.

*5. Zijn er mogelijkheden tot het plaatsen van bankjes.*

De Usselincxstraat leent zich niet tot het plaatsen van openbare bankjes. De gemeente plaats geen openbare bankjes tegen gevels aan omdat bewoners dan of de bankjes als privé bank claimen dan wel klachten hebben over openbaar gebruik. Het staat de bewoners echter vrij een klein bankje onder bv. hun raam te plaatsen, mits het de doorgang op het trottoir niet belemmert.