

30 juni 2016

Beantwoording reacties herinrichting openbare ruimte Bezuidenhout-Oost fase 2

Op 12 mei 2016 is een inloopavond gehouden over de voorstellen voor de herinrichting. Na deze avond zijn met vertegenwoordigers van diverse straten zogenaamde straatgesprekken gehouden. Het betreft hier de volgende straten:

Altingstraat, Stuyvesantstraat, Carel Reinierszkade, Van Heutszstraat, Van Lansbergstraat, Van Reesstraat, De Sillestraat, Stuyvesantplein. Op verzoek heeft eveneens een gesprek plaatsgevonden met de omwonenden van het pleintje Van Heutszstraat/Loudonstraat.

Het wijkberaad Bezuidenhout heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het informeren van de bewoners en de organisatie van de straatteams, onder andere door een informatiebijeenkomst voor straatvertegenwoordigers te houden, door te flyeren in de wijk, het beschikbaar stellen van vergaderruimte in het wijkcentrum en het regelen van centrale mailadressen. Bij deze wil de gemeente het wijkberaad en alle betrokken bewoners graag heel hartelijk danken voor de samenwerking.

Op de inloopavond en per mail zijn ruim 120 reactieformulieren binnengekomen. Veel reacties lijken op elkaar. Hieronder wordt ingegaan op de verschillende reacties, waarbij eerst een aantal algemene punten worden behandeld en vervolgens per straat wordt ingegaan op de reacties.

Ingekomen vraag/reactie	Antwoord
Algemeen	
Wij hebben de voorkeur voor beleid dat de stad autoluw maakt, het autobezit neemt af en het is ongewenst dat groen en bomen opgeofferd worden voor parkeerplaatsen. Aanbod (van parkeerplaatsen) creëert ook vraag.	Wij begrijpen dit standpunt van de bewoners en willen graag een goede afweging maken tussen bereikbaarheid, groen, parkeren en leefbaarheid. Het is gewenst om het aantal parkeerplaatsen in de wijk uit te breiden en de parkeerdruk omlaag te brengen, zodat er voldoende parkeergelegenheid is voor de auto's van de bewoners. Daarmee ontstaat ook de mogelijkheid om ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) te gaan plaatsen, waar ook vanuit de wijk vraag naar is. Voor verschillende straten waren verschillende varianten mogelijk die meer of minder parkeerplaatsen konden opleveren. Naar aanleiding van de reacties is er in veel gevallen voor gekozen juist de leefbaarheid de doorslag te laten geven en te kiezen voor bredere stoepen en het aanleggen van minder parkeerplaatsen. Wij menen daarmee tegemoet te zijn gekomen aan de wens juist ook andere belangen dan parkeren zwaar te laten wegen.
Er zijn andere mogelijkheden om de parkeerdruk omlaag te brengen dan het aanleggen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door de parkeerplaatsen bij zwembad	De andere mogelijkheden zijn ook zeker in onderzoek. Onder andere is inmiddels een afspraak gemaakt met een kantoor aan de Laan van Nieuw Oost-Indië om daar parkeerplaatsen

Overbosch te benutten, de parkeergarage van Psyq en andere parkeerterreinen te benutten en de parkeergarage van het stadsdeelkantoor ter beschikking te stellen van de wijk (zoals oorspronkelijk beloofd was.	beschikbaar te stellen voor bewoners (vergunninghouders). Op dit moment is het niet mogelijk om de stadsdeel-parkeergarage vrij te maken, deze optie is dan ook niet in de oplossingen meegenomen.
Het verlengen van de tijden van betaald parkeren helpt ook om de parkeerdruk omlaag te brengen. De parkeervergunning voor de tweede auto moet duurder worden.	Eén van de voorgestelde maatregelen is inderdaad het uitbreiden van de tijd waarop alleen met een vergunning in de wijk geparkeerd kan worden. Hiervoor wordt volgens de gebruikelijke procedure een draagvlakonderzoek gestart. We nemen kennis van het standpunt over de parkeervergunning voor de tweede auto.
Wat wordt er met alle reacties gedaan? Wat is de planning? Hoe kan ik bezwaar/beroep aantekenen? Waar kan ik alle informatie vinden, zijn er ook folders?	Alle reacties zijn bestudeerd en betrokken bij de ontwerpen die op 4 juli 2016 als voorlopig ontwerp worden gepresenteerd aan de bewoners. Dan is er nog 14 dagen de gelegenheid om een reactie te geven, waar mogelijk zullen we die nog in het ontwerp verwerken. Vervolgens worden de ontwerpen door het college van B&W vastgesteld. Voor het kappen van bomen moeten kapvergunningen worden aangevraagd, waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. Tegen het besluit tot het vaststellen van de ontwerpen is geen bezwaar mogelijk, omdat dit een besluit van algemene strekking is. Het plaatsen van straatmeubilair, zoals fietsnietjes en lantaarnpalen, is vergunningvrij, daarom is daar ook geen bezwaar tegen mogelijk.
Er zijn meer doelstellingen dan alleen de auto: kijk ook naar welzijn, luchtkwaliteit, waterhuishouding, ecologie.	We zijn ons zeker bewust van deze afweging. Met deze reactie in het achterhoofd en op basis van de verschillende straatgesprekken hebben we de ontwerpen dan ook aangepast.
Wat gebeurt er met de ratten/ongedierte als het riool vervangen wordt?	Tijdens de werkzaamheden aan de riolering worden zelden ratten/ongedierte gesignaleerd.
Graag de historische verlichting terugbrengen in de wijk.	Voor fase 2 gelden dezelfde uitgangspunten als voor fase 1, namelijk dat de huidige verlichting wordt vervangen door nieuwe ledverlichting. Dit is het beleid voor openbare verlichting op dit moment. Aan de Carel Reinierszkade blijven de Berlage-armaturen staan. Deze armaturen zijn recent vernieuwd.
Veel succes er mee, het wordt mooier.	Dank voor deze steunbetuiging.
Altingstraat	
De straatbreedtes zoals op de tekening staan, voldoen niet. Hier graag nog een keer goed naar kijken.	In het straatgesprek is nauwkeurig over de tekening gesproken, de straatbreedtes zijn aangepast.
Als de straat toch open gaat, dan ook graag het internet verbeteren.	Andere bedrijven, zoals kabelbedrijven, worden geïnformeerd over het feit dat de gemeente de straat open gaat breken, zodat zij kunnen aansluiten met hun eigen werkzaamheden. In de

	praktijk blijkt hier echter weinig gebruik van gemaakt te worden. De gemeente heeft geen invloed op de kwaliteit van het netwerk.
Van Reesstraat	
Het ontwerp is te eenzijdig op de auto gericht. Sinds de invoering van het betaald parkeren heb ik altijd plek of ik vind een plek in de buurt. Ik vind het niet erg om een stukje te lopen. Er is ruimte voor parkeerplaatsen in de middenberm van de Juliana van Stolberglaan. Ook de parkeerkelders van het stadsdeelkantoor en PsyQ kunnen benut worden, net als het schoolplein aan de Rooseboomstraat, of de Schenkade.	Het is goed om te horen dat de maatregel van betaald parkeren inderdaad effect heeft gehad. We hebben twee varianten voorgelegd: aan één zijde of aan twee zijden van de straat parkeren. Het overgrote deel van de reacties spreekt zich uit voor eenzijdig parkeren, zodat deze variant is uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. We zoeken ook andere oplossingen dan het aanleggen van extra parkeerplaatsen, om de parkeerdruk lager te kunnen maken.
Met tweezijdig parkeren worden de stoepen (veel) te smal, er moet ook ruimte zijn voor bomen, kliko's en fietsen.	Inderdaad hebben deze argumenten een rol gespeeld bij de keus voor eenzijdig parkeren.
Regel het fietsparkeren goed, het fietsen niet ontmoedigen. Maatregelen tegen fout geparkeerde fietsen nemen.	In de uitwerking is er aandacht voor het plaatsen van fietsbeugels. Daarnaast kan er gehandhaafd worden op de zogenaamde "weesfietsen".
Let op bij de inrichting dat autodeuren open kunnen daar waar bomen staan. Liever bomen tussen de parkeervakken dan op de stoepen.	Dit is meegenomen in het voorlopig ontwerp. De bomen zijn tussen de parkeervakken gesitueerd.
Bomen aan het begin en eind van de straat is een goed plan, de bestaande bomen graag handhaven. Zeker nieuwe bomen terug planten als er bomen voor het riool wegmoeten (graag wat kleinere bomen).	Wij onderschrijven deze reactie en hebben dit in het ontwerp meegenomen.
Een jaren '30 wijk kan nu eenmaal niet aan de huidige normen voor het aantal parkeerplaatsen voldoen.	Het is inderdaad schipperen met de ruimte, wij waarderen het dat bewoners leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte een zo belangrijke rol geven in hun reacties.
Graag de ouderwetse groene lantaarnpalen terug.	Zie bij de algemene punten het onderwerp verlichting.
Paaltjes zijn overbodig.	Ervaring leert dat het helaas nodig is op de hoeken van de straten toch paaltjes neer te zetten, om daarmee het parkeren op de stoep tegen te gaan.
Ter hoogte van nr. 47 een afrit maken voor de scooter.	Dit nemen we mee in de uitwerking van het definitief ontwerp, in die fase worden de details zoals hoogtes en verlaagde banden t.b.v. inritten uitgewerkt.
Van Lansbergestraat	
Graag aan een zijde parkeren, als het nodig is lopen we wel wat verder voor een parkeerplaats. Tweezijdig parkeren beïnvloedt de waarde van de woningen negatief, bovendien hebben wij ons huis gekocht vanwege het huidige profiel.	Net als voor de Van Reesstraat hebben we ook voor de Van Lansbergestraat twee varianten voorgelegd, en ook hier hebben de bewoners gekozen voor de variant met het parkeren aan één zijde van de straat.
De bomen handhaven. Graag nieuwe bomen,	Naar aanleiding van het straatgesprek stellen we

niet boven de parkeervakken in verband met de vogelpoep. Bomen zijn noodzakelijk voor het groene beeld en voor het terugdringen van CO ₂ , en het tegengaan van hitte.	voor de huidige bomen te vervangen door nieuwe en deze tussen de parkeervakken te plaatsen, in plaats van op de stoep.
Meer parkeerplaatsen toevoegen, maar alleen als daarmee de norm gehaald wordt om ORAC's te plaatsen. Geen parkeerplaatsen opheffen. Extra parkeerplaatsen maken in de De Sillestraat.	Met de keus voor het parkeren aan één zijde van de straat is het niet mogelijk parkeerplaatsen toe te voegen. De beslissing over het plaatsen van ORAC's wordt echter niet per straat genomen, de parkeerdruk voor de hele wijk (in dit geval Bezuidenhout-Oost) nemen we als uitgangspunt. In de De Sillestraat komen wel extra parkeerplaatsen.
Graag meer ruimte voor de fiets, geen paaltjes plaatsen (alleen als het echt niet anders kan) en alleen fietsnietjes waar geen eigen tuin en/of eigen stoep is.	In overleg met de bewoners worden fietsnietjes in het ontwerp opgenomen. Het aantal paaltjes willen we graag zo beperkt mogelijk houden, maar de ervaring leert dat dit op straathoeken wel nodig is.
De grote bomen op het pleintje handhaven (Cornelis van der Lijnstraat) handhaven.	De grote bomen op het pleintje blijven zeker gehandhaafd.
Het pleintje laten zoals het is, dus niet "aan de huizen vastmaken"	Dit is één van de pleinen waarover wij nog nader met de bewoners in gesprek gaan. De beslissing hierover wordt dus nu nog niet genomen.
Geen speeltoestellen, stoepen niet versmallen, de historische straatlantaarns terug	De meningen over speelruimte en speeltoestellen in de buurt zijn verdeeld. Vandaar dat wij nog nader in gesprek gaan met de bewoners. Aan één zijde wordt de stoep één tegel smaller gemaakt, om de rijbaan op voldoende breedte te krijgen voor de hulpdiensten en vuilniswagens. Er komen geen historische straatlantaarns in de straat, zie hierover hetgeen bij de algemene opmerkingen is geschreven.
Meer groen en speelruimte in de straat maken.	In overleg met de bewoners kan hiervoor het pleintje benut worden. Daarnaast kunnen bewoners zelf geveltuintjes maken om daarmee hun straat een groener aanzicht te geven.
Wat komt er op het pleintje tegenover huisnummer 8?	Hier is ruimte voor het planten van een nieuwe boom, en het plaatsen van een aantal fietsbeugels.
De parkeerplek voor Greenwheels graag aanpassen.	Dit wordt in het definitief ontwerp meegenomen.
Van Heutszstraat	
De voorkeur gaat uit naar het handhaven van de schuine parkeervakken.	In een deel van de Van Heutszstraat is een aantal jaar geleden de riolering reeds vervangen. Destijds is echter het bestratingmateriaal niet vervangen. Er is voor gekozen om ook dit deel van de straat nu mee te nemen in de herinrichting van straten, om daarmee eenheid in de uitstraling van de openbare ruimte te krijgen en het onderhoudsniveau voor de hele wijk op hetzelfde

	niveau te brengen. Gelet op de inbreng van de bewoners, is er voldoende reden om het huidige profiel van dit deel van de straat zo veel mogelijk te behouden en daarmee de schuine parkeervakken weer aan te leggen. Daarbij wordt wel de maatvoering van de parkeervakken iets aangepast.
Is het wel nodig om de bomen te kappen? Graag extra bomen er bij en de bestaande bomen handhaven. De kastanjes op het plein handhaven. Niet alle bestaande bomen staan goed op de tekening.	Bij handhaving van het bestaande profiel kunnen de bestaande bomen behouden blijven. Dit is een belangrijke reden om uit te gaan van het huidige profiel.
De stoep niet smaller maken.	Het huidige profiel met schuin parkeren voldoet in zijn maatvoering niet aan de richtlijnen, de parkeervakken zijn te kort. Daarom wordt voorgesteld, ook bij handhaving van het schuin parkeren, wel de stoep met 40 cm te versmallen om de parkeervakken langer te kunnen maken.
De voorgestelde parkeerplaatsen tegenover nummer 107 (als gestoken parkeerplaatsen) liggen gevaarlijk zo in de bocht. Het is er onoverzichtelijk.	Deze parkeervakken zijn in het voorlopig ontwerp aangepast.
De fietscontainer tegenover nummer 110 staat niet op de tekening. Het is beter als deze weg gaat en elders op een parkeervak komt te staan. Eens met het parkeren en de bomen zoals op de tekening staat.	De fietscontainer is nu op de tekening aangegeven. Het nieuwe profiel zoals aan de bewoners was voorgesteld, zou vier parkeerplaatsen extra opleveren, maar daartegenover stond wel dat veel bomen gekapt moesten worden en de stoep smaller zou worden. Daar is uiteindelijk niet voor gekozen.
Onze VVE wil nieuwe riolering laten aanleggen. Kunnen we dat beter doen voor of na de grote operatie buiten?	Het lijkt verstandig om de eigen riolering te vervangen voordat de riolering buiten vervangen wordt. Uw nieuwe riolering zal dan als uitgangspunt genomen worden voor het aansluiten op de gemeentelijke riolering. Het betekent ook dat het nieuwe straatwerk niet meer open hoeft, want de overgang tussen particulier en gemeente is ca. 50 cm voor de gevel aan de buitenkant. Voor algemene informatie over riolering is er een site: http://www.riool.info/home
Sibergstraat	
Graag drempels aanleggen.	Deze worden inderdaad aangelegd, conform het handboek openbare ruimte.
Graag andere lantaarnpalen.	Zie over de verlichting hetgeen onder het algemene deel is geschreven.
Cornelis van der Lijnstraat	

De uitrit van nummer 125D moet dag en nacht bereikbaar blijven (bedrijf).	De uitrit is in het ontwerp gehandhaafd. In een later stadium zullen afspraken worden gemaakt over de bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
Cornelis Houtmanstraat	
Graag de uitrit van nummer 125 handhaven (bedrijf).	De uitrit is in het ontwerp gehandhaafd.
Stuyvesantstraat	
De bomen moeten blijven, ze zijn gezond, geen takbreuk bij storm. Waarom moeten ze weg? Bomen hebben ook emotionele waarde en zijn goed voor het welzijn. Ze zijn van invloed op de waarde van de woningen. Ze vangen fijnstof af. Liever geen hoge bomen. De boom tegenover nummers 322/324/325 graag verplaatsen, staat nu voor de woonkamers en kan beter voor de portiek staan (zoals de andere bomen).	Naar aanleiding van deze reacties over de bomen en na een eerste onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van nieuwe riolering is er voor gekozen de huidige bomen voorlopig als uitgangspunt voor het ontwerp te nemen. Nader onderzoek (het graven van proefsleuven) is noodzakelijk om dit uitgangspunt te bevestigen. De bestaande bomen worden niet verplaatst, maar blijven vooralsnog gehandhaafd.
Hoe oud zijn de nieuwe bomen, wat is de gemiddelde hoogte bij aanplant en na groei (als ze volwassen zijn)?	Dit is afhankelijk van het soort boom waar voor gekozen wordt. Welke boomsoort wordt aangeplant is afhankelijk van de standplaats (groeiomstandigheden zoals zon en wind, afstand tot de gevels e.d.) en de wens van de bewoners. Er is nu voor gekozen om de bomen in de Stuyvesantstraat te behouden.
Het riool om de bomen heen leggen, het oude riool laten liggen om de bomen te sparen.	Het sparen van de bomen is als uitgangspunt genomen.
Geen ORAC's/graag ORAC's.	Het plaatsen van ORAC's is afhankelijk van de parkeerdruk. Na de herinrichting en het nemen van diverse andere maatregelen zullen wij het plaatsen van ORAC's in gang zetten. Hiervoor geldt een aparte procedure, waarover meer uitleg te vinden is op de website van de gemeente: http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Van-losse-vuilniszakken-naar-ondergrondse-restafvalcontainers.htm
Graag de verlichting aanpassen, die is nu te fel. De historische straatlantarens terugbrengen. Wat voor verlichting komt er?	Zie hierboven onder de algemene punten wat hierover geschreven is.
De straat functioneert nu goed, het is 30 km-gebied, graag borden plaatsen (30km). Geen drempels aanleggen, de aansluiting op het Stuyvesantplein handhaven.	De straat wordt als 30 km gebied ingericht, waarbij drempels worden aangebracht als dat op grond van de richtlijnen noodzakelijk is. De straat blijft aangesloten op het Stuyvesantplein, de inrichting wordt echter wel aangepast.
Voldoende ruimte in de straat houden, geen grijze stoepen alstublieft maar beige of bruin. Bloembakken in de straat aanleggen. Komen er fietsbeugels? Graag aandacht voor fietsenstalling, parkeerplaatsen opofferen voor fietsparkeren.	Met de herinrichting streven we naar een rustig en eenduidig straatbeeld. De keuze voor de bestratingsmaterialen ligt vast en is hetzelfde als in fase 1. Geveltuinjes zijn mogelijk, we plaatsen geen bloembakken. Voor de fietsen komen er in overleg met de bewoners fietsnietjes op de stoep.

Geen laadpalen voor de woningen.	Indien van toepassing, wordt de inpassing van bestaande laadpalen in het definitief ontwerp verder uitgewerkt. De gemeente plaatst laadpalen als blijkt dat er behoefte is in de buurt en er geen mogelijkheid is om op eigen terrein een oplaadpunt te maken.
De uitrit van nummer 212 handhaven.	Is aangepast in het ontwerp.
Hoe gaat de uitvoering in zijn werk? Hoe snel gaat het, hoe lang hebben we overlast?	Naar verwachting zal er ongeveer 15 à 18 maanden nodig zijn om in alle straten de riolering te vervangen en de straat opnieuw in te richten. Voordat de werkzaamheden starten, wordt een informatieavond gehouden waar alle vragen over de uitvoering aan de orde kunnen komen.
De Silleplein	
Graag laten zoals het nu is. Wij maken bezwaar tegen het voorstel om alle verkeer aan één kant van het plein te laten rijden. Eénrichtingverkeer rondom het plein functioneert goed en is veilig. Wat is de invloed van het nu voorgestelde ontwerp op de verkeersstromen? Jammer dat het parkeren aan de zijde van nummer 106 is. Brede stoepen aan de schaduwzijde aanleggen heeft geen zin als het doel is er meer gebruik van te gaan maken. Het is een mooi idee om het plein te vergroten, maar kies dan wel voor de zonkant.	Over het De Silleplein zijn de meningen verdeeld. Wij kiezen er dan ook voor het ontwerp nu nog niet vast te leggen, maar hierover in september met bewoners nader in gesprek te gaan. Op de tekening is de huidige situatie met een grijze arcering aangegeven, zodat duidelijk is dat dit plein nog nader ontworpen moet worden. De gebruikswaarde van het plein neemt toe als aan één zijde de rijbaan bij het plein wordt gevoegd. Uit de workshops en enquête over de pleinen kwam een voorkeur van veel bewoners naar boven om de pleinen meer gebruikswaarde te geven en te kiezen voor vergroening.
Het plein zo veel mogelijk groen maken.	Met het opheffen van een rijbaan ontstaat meer ruimte voor het toevoegen van groen. We zullen in de uitwerking hierover met de bewoners verder in gesprek gaan.
Het voorstel is tegenstrijdig met het oorspronkelijke Berlageplan.	Het oorspronkelijke stratenplan is zeker waardevol. Dat neemt niet weg dat wensen over het gebruik van de ruimte in de loop van de tijd kunnen veranderen en kunnen vragen om aanpassingen.
Fietsen parkeren heeft meer ruimte nodig.	Het fietsgebruik stijgt in de stad al jaren fors. Dit is iets om zeker rekening mee te houden bij het herinrichten van straten.
De Sillestraat	
Er is geen parkeertekort, door het invoeren van het betaald parkeren is er al geen probleem meer. Parkeerterrein Overbosch beter benutten. Op de Vlaskamp schuine parkeervakken maken. De parkeervergunning voor de tweede auto duurder maken helpt ook. Een parkeerdruk van 90% is heel laag, dat hoeft	Het is fijn dat eerdere maatregelen reeds hun effect hebben. We gaan ook andere maatregelen nemen dan alleen het aanleggen van parkeerplaatsen. Alle maatregelen bij elkaar zullen leiden tot een afname van de parkeerdruk (bij het huidige autobezit), zodat bewoners als zij dat willen in de buurt een parkeerplek kunnen vinden.

niet gehaald te worden.	Een parkeerdruk van 90% is daarvoor het uitgangspunt, maar als het iets hoger is, is dat voor ons niet bezwaarlijk.
Graag ORAC's, dit hoeft niet ten koste van parkeerplaatsen te gaan, het kan ook op de pleinen en in de stoep.	Het plaatsen van ORAC's is afhankelijk van de parkeerdruk. Na de herinrichting en het nemen van diverse andere maatregelen zullen wij het plaatsen van ORAC's in gang zetten. Hiervoor geldt een aparte procedure, waarover meer uitleg te vinden is op de website van de gemeente: http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Van-losse-vuilniszakken-naar-ondergrondse-restafvalcontainers.htm Uiteraard kan het ook zo zijn dat plek op de stoepen gevonden kan worden, maar we weten nu nog niet of er onder de grond voldoende ruimte is (kabels en leidingen). Dit zal blijken bij de uitwerking en na verder onderzoek.
Bomen die te hoog zijn en de huizen te donker maken graag verwijderen (2 ^e en 4 ^e boom vanaf de Carel Reinierszkade).	Het uitgangspunt is om over de hele straat aan beide zijden nieuwe bomen te planten, omdat de huidige bomen moeten wijken vanwege de vervanging van het riool of te dicht op de overige kabels en leidingen staan. Sommige bomen zijn inderdaad te hoog en te groot voor hun standplaats.
De boom ter hoogte van nr. 106 behouden, de kastanjeboom op het pleintje laten staan (is historisch waardevol). Aan twee kanten bomen houden. Bomen zijn ook van belang voor de luchtkwaliteit. Geen "nieuwbouwboompjes" terug planten, eventueel kleinere boomsoorten/sierbomen terug planten, bijvoorbeeld aan de evenzijde tussen de Van Heutszstraat en de C. Reinierszkade: de huidige bomen zijn te hoog en raar gesnoeid.	Voor de kastanjeboom op het pleintje is handhaving uitgangspunt. Voor de boom ter hoogte van nr. 106 wordt voorgesteld om deze net als de andere bomen in de De Sillestraat te vervangen door nieuwe bomen. Wij erkennen het belang van bomen in de straat en zullen in overleg met de bewoners een passende straatboom terugplanten.
De straat vergroenen, pleintjes vergroenen. Minder blik in de straat. Struiken rondom fietstrommels, geveltuintjes.	Bij de herinrichting van pleinen en pleintjes staat het aanbrengen van meer groen bovenaan. Het blijft een straat waar auto's geparkeerd zullen worden, dus aan het verzoek om minder blik op straat kunnen wij helaas niet tegemoet komen. Er is niet veel ruimte voor de aanleg van meer groen. Geveltuintjes mogen bewoners zelf aanleggen als zij dat willen.
Zuinig zijn op de breedte van de straat. Symmetrie van de straat bewaken inclusief twee rijen bomen. Er is ruimte voor dwarsparkeren.	Dit is verwerkt in het ontwerp. De bomen worden aan beide zijden geplaatst en aan één zijde is er ruimte voor dwarsparkeren.
Liever een centrale fietsstalling/garage in plaats van fietsnietjes. Weesfietsen verwijderen, niet meer trossen plaatsen.	In overleg met de bewoners plaatsen we fietsnietjes. Met enige regelmaat wordt een handhavingsactie gehouden om weesfietsen te verwijderen. Als bewoners of eigenaren van een daarvoor

	<p>geschikte ruimte een buurtfietsenstalling willen beginnen, is daarvoor een subsidie te verkrijgen bij de gemeente: http://www.denhaag.nl/home/bewoners/verkeer-en-vervoer/to/Subsidie-buurtstalling.htm</p>
Geen motoren parkeren op de stoep.	Op grond van de verkeersregels mogen motoren niet op de stoep parkeren. Er wordt niet actief op gehandhaafd, zolang overige gebruikers geen hinder ondervinden.
Het grondwaterpeil bewaken. Er ligt in de W. van Outshoornstraat toch al nieuwe riolering?	Het grondwaterpeil binnen Den Haag wordt regelmatig ingemeten. De meetgegevens zijn in te zien op www.grondwaterdenhaag.nl . Tijdens de rioolvervanging zal het grondwaterpeil nabij de rioleringswerkzaamheden continu gemonitord worden. De riolering in de Willem van Outshoornstraat is aangelegd in 1905 en niet recent vervangen.
Carel Reinierszkade	
Het is beschermd stadsgezicht. De straat graag in oude staat herstellen, respect voor het oorspronkelijke ontwerp. Ook de Berlage lantaarns handhaven. Kijktip: "Hier zijn de Van Rossems", aflevering van 8 januari 2016.	De Carel Reinierszkade maakt geen onderdeel uit van een rijks- of gemeentelijk beschermd stadsgezicht. Ook staan er geen panden met een beschermde status aan de C. Reinierszkade. De bebouwing maakt wel onderdeel uit van een complex belangrijke bebouwing met hoge ensemblewaarde (zie Monumenten Inventarisatieproject 1850-1940) met o.m. het plan Molensloot. De Berlage-lantaarns blijven gehandhaafd en worden voorzien van led-verlichting. Er is voor gekozen op hoofdlijnen het huidige profiel te handhaven, zodat dat nauwelijks afwijkt van het oorspronkelijke profiel. Wel komen op de straathoeken de zogenaamde "oren" om fout parkeren op straathoeken te voorkomen. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.
Het autobezit daalt, er is geen parkeerprobleem. Parkeren kan op de Vlaskamp en Het Kleine Loo.	Er lijkt inderdaad sprake te zijn van een lichte daling van het autobezit in de wijk, maar die daling is nog niet zo significant dat hierop het beleid kan worden aangepast. Het autobezit wordt door verschillende factoren beïnvloedt, zoals de conjunctuur en de bevolkingsopbouw van de wijk.
Geen extra parkeren toevoegen, dit gaat ten koste van de brede stoepen.	De huidige brede stoep wordt gehandhaafd.
Geen éénrichtingverkeer invoeren, dan wordt het een racebaan. Maatregelen tegen te hard rijden nemen, zoals drempels of bloembakken. Rekening houden met het feit dat het deel	Er is voor gekozen het huidige wegprofiel op hoofdlijnen te handhaven en geen extra parkeerplaatsen aan de slootzijde van de Carel Reinierszkade toe te voegen. Reden hiervoor was

tussen de Bezuidenhoutseweg en het De Eerensplein drukker is dan andere stukken.	onder meer het signaal van bewoners dat op de locatie waar parkeervakken zouden worden toegevoegd 's avonds nu ook al parkeervakken leeg staan en de noodzaak om het wegprofiel aan te passen waardoor éénrichtingverkeer noodzakelijk zou zijn. Er worden wel drempels aangelegd, conform de richtlijnen voor 30 km zones.
Een verbod voor vrachtverkeer en bussen invoeren.	De weg wordt als 30 km zone ingericht, maar er komt geen verbod voor vrachtverkeer en bussen. Hiervoor zien wij geen aanleiding.
Geen bomen kappen voor parkeerplaatsen, er staan waardevolle bomen, bij noodzakelijke bomenkap graag een herplantplan maken samen met AVN.	Mogelijk zullen bomen gekapt moeten worden als gevolg van de aanleg van de riolering. In dat geval zullen wij zorgen voor herplant van passende bomen.
Wat vindt de Fietsersbond van het ontwerp? Er moeten betere fietsparkeerplaatsen komen.	Wij hebben geen reactie aan de Fietsersbond gevraagd, omdat wij geen fundamentele herinrichting voorstellen. De interne ambtelijke adviescommissies verkeer en openbare ruimte bewaken ook de belangen van fietsers. Er komen in overleg met de bewoners fietsnietjes voor het stallen van fietsen.
Waar komen de ORAC's en hoeveel komen er?	De parkeerdruk in de wijk wordt door verschillende maatregelen zodanig omlaag gebracht dat er ruimte komt voor het plaatsen van ORAC's. Waar ze komen en hoeveel er nodig zijn wordt in een later stadium onderzocht en bepaald. Hiervoor geldt een aparte procedure, waarbij bewoners de mogelijkheid hebben een zienswijze in te dienen.
Is er ruimte voor geveltuintjes?	Ja, bewoners kunnen zelf een geveltuintje aanleggen als het voldoet aan de richtlijnen die te vinden zijn op http://www.denhaag.nl/home/bewoners/natuur-en-milieu/to/Geveltuinen.htm
Juliana van Stolberglaan	
Er zijn schuine parkeerplaatsen mogelijk tussen het Stuyvesantplein en de IJscubweg.	Voor de Juliana van Stolberglaan is een apart ontwerp gemaakt, omdat hier een belangrijke fietsroute ligt die veiliger wordt gemaakt. Daarvoor is ook gekeken naar de mogelijkheden om het parkeren aan te passen, dat heeft er toe geleid dat het langsparkeren in de middenberm blijft gehandhaafd. Schuin parkeren langs deze belangrijke fietsroute is niet wenselijk. Dit levert bij het uitparkeren (wegrijden) onveilige situaties op.
Is er een andere indeling van de weg mogelijk met de tramsporen dichterbij elkaar?	De tramrails blijven liggen waar ze nu liggen, wel wordt de weg opnieuw ingericht. Hier moet ook

	de riolering vervangen worden.
We hebben op het reactieformulier de mogelijkheid geboden aan bewoners om zich uit te spreken voor verschillende varianten. Onderstaand is weergegeven hoeveel stemmen zijn uitgebracht voor welke variant:	
Van Reesstraat	Eenzijdig: 31
	Tweezijdig: 5
Van Lansbergestraat	Eenzijdig: 20
	Tweezijdig: 8
Carel Reinierszkade	Minimaal parkeren toevoegen: 18
	Tussenvariant: 6
	Maximaal parkeren toevoegen: 8