

Handhavingsorganisatie

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk
BWT-00105VKZ25
Aantal bijlagen

Datum
15 juli 2025

Onderwerp

verkeersbesluit: diverse verkeersmaatregelen in de wijk Bohemen
(diverse verkeersmaatregelen in de wijk Bohemen)

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

gelezen het op 14 april 2025 ingekomen verzoek van [Geanonimiseerd] tot het nemen van een verkeersbesluit voor het treffen van diverse verkeersmaatregelen in verschillende straten in de wijk Bohemen in de gemeente Den Haag;

gelezen de op 8 mei 2025 ontvangen brief van de Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, Team Verkeer;

overwegende,

instellen partieel eenrichtingsverkeer:

dat in Bohemen Midden, gebied gelegen tussen de Muurbloemweg, Hoefbladlaan, Aronskelkweg Godetiaweg, Savornin Lohmanlaan en de Laan van Meerdervoort, het riool binnenkort wordt vervangen, Gebruikmakend van deze gelegenheid (werk met werk) worden de straten opnieuw ingericht;

dat in de huidige situatie het profiel in een aantal straten te smal is voor tweerichtingsverkeer. De wegbreedtes zijn niet voldoende om autoverkeer in beide richtingen toe te laten. Er is ook geen ruimte om het wegprofiel geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer. Daarom wordt in de nieuwe situatie in die smalle straten partieel eenrichtingsverkeer ingesteld. Met deze maatregel wordt behalve de doorstroming van het verkeer ook de verkeersveiligheid van de weggebruikers verbeterd;

dat het verkeersbesluit in totaal 8 straten omvat waar partieel eenrichtingsverkeer wordt ingesteld;

inrichting 30 km-zone:

dat de Lobelialaan in de wijk Bohemen ligt waar binnenkort het riool wordt vervangen. De Lobelialaan komt niet meer voor op de hoofdroutekaart van de nood- en hulpdiensten. In de zomerdienstregeling reed buslijn 23 via de Lobelialaan naar Kijkduin. Nu deze bus niet meer via deze route rijdt maar over de route Laan van Meerdervoort en Kijkduinsestraat, kan de Lobelialaan worden afgewaardeerd naar een woonstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur;

dat beide rijbanen van de Lobelialaan tussen de Laan van Meerdervoort en de Hoefbladlaan worden ingericht als 30 km-zonestraten. Als snelheidsremmers worden er verkeersplateaus en verkeersdrempels aangebracht. Op de overgang van 50- naar 30km worden op de kruising met de Laan van Meerdervoort inritconstructies aangelegd;

inrichting 30 km/uur-straat:

dat in Bohemen Noord ruim twee jaar geleden het riool al is vervangen. Op de Lobelialaan tussen de Hoefbladlaan en de Balsemienlaan is het asfalt terug aangebracht en zijn op kruisingen met de zijstraten inritconstructies aangelegd;

dat voor een goede 30 km/uur inrichting van de Lobelialaan de recente aangelegde inritconstructies verwijderd moeten worden en het asfalt vervangen zou moeten worden door klinkers. En zouden op de kruisingen verkeersplateaus moeten worden aangelegd. Op die manier kan er een goede erftoegangsweg (ETW30) gemaakt worden;

dat dit een kapitaalvernietiging zou zijn en daarom is gezocht naar een inrichting waarbij het uitbreken van het asfalt en het verwijderen van de inritconstructies niet nodig is;

dat beide rijbanen van de Lobelialaan tussen de Hoefbladlaan en de Balsemienlaan nu ingericht wordt als een 30 km-sstraat. Om dit aan te duiden worden er borden A0130 en A0230 geplaatst. Het asfalt en de inritconstructies blijven gehandhaafd. Om de snelheid te remmen worden op de beide rijbanen van de Lobelialaan verkeersdrempels aangebracht;

dat gezien het gestelde in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer juncto artikel 2 Wegenverkeerswet kan worden opgemerkt dat met het nemen van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het volgende wordt nagestreefd:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid/doorstroming van het verkeer;

dat het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen op de voorgeschreven wijze is gepubliceerd en gedurende een periode van vier weken ter inzage heeft gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken;

dat een zienswijze is binnengekomen van A. Van der Zwart en P Van der Zwart, L. Carels en J. H. A. van den Muijsenberg alhier;

dat deze zienswijze betrekking heeft op:

1. Compleet verrast waren we (als wijk, maar ook als gezin) over de voorgenomen aanpassingen rijrichtingen in de wijk. Waarom niet al burgeroverleg en consultatie begin van het kalenderjaar? Maar goed, we hebben eigenlijk in de afgelopen 11 jaar op geen enkele moment 'last' hebben van de tweerichtingen richting in onze Speenkruidstraat alsook de Margrietstraat. Welke probleem wordt hier opgelost? We hebben nog nimmer geconstateerd dat auto's elkaar via de stoep inhalen. De straten Speenkruid én Margiet zijn dermate kort dat situaties van elkaar tegenkomende auto heel snel en flexibel is op te lossen door het wachten en/of paar meter achteruit rijden. Dat is vlotte doorstroom. Bij aanpassing van de rijrichting komen er voor ons significant meer nadelen in wijk en ook voor ons als bewoners in de hoekwoningen in het bijzonder.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

In huidige situatie is het profiel in een aantal straten te smal voor tweerichtingsverkeer. De wegbreedtes zijn niet voldoende om autoverkeer in beide richtingen toe te laten. Er is ook geen ruimte om het wegprofiel geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer. Daarom wordt in de nieuwe situatie in die smalle straten partieel eenrichtingsverkeer ingesteld. Met deze maatregel wordt behalve de doorstroming van het verkeer ook de verkeersveiligheid van de weggebruikers verbeterd. Er ontstaat een logische verkeerscirculatie in de wijk.

2. Er gaat bij eenrichtingverkeer veel meer 'rondgereden' worden op zoek naar parkeren. Iemand die in de Margriet halverwege woont gokt er dan op dat er parkeerplek is. Is dat er niet dan moet er een gehele nieuwe zoekronde via Aronskelk of Laan van Meerdervoort gestart. we hebben als wijk maar ook met de wijkvereniging hier al veel onderbouwing voor gegeven.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Gebleken is dat de parkeerdruk op wijkniveau 77% is in het maatgevend moment nacht. Parkeerdruk wordt gemeten op wijkniveau, rekening houden met barrières. Het is immers aannemelijk dat parkeren van bewoners en bezoekers binnen de wijk plaatsvindt rekening houdende met de acceptabele loopafstand en barrièrewerking. Het is daarom niet aannemelijk dat bewoners grote afstanden in de wijk moeten rijden om een parkeerplek te vinden. Bovendien is het niet randvoorwaardelijk om voor deur van de

woning te kunnen parkeren. Dat kan ook in de straten er omheen, er dan nog steeds sprake is van een acceptabele loopafstand van de parkeerplek naar de woning.

3. Aanpassingen van de rijrichting verdubbeld voor ons woonbeleving tevens de nare situatie van grote koplampen onze woning in. Auto's vanaf de Lobelialaan onze Speenkruid is zorgt voor veel vervelend licht vanaf zonsondergang. Bij het besluit dat de richting ALLEEN nog maar vanaf de Lobelia is dan verdubbeld dat het aantal auto's, busjes, bezorgers, motoren! Bij het behouden van tweerichtingsverkeer hebben we verkeer dat in de Speenkruid ook náár de Lobelia kan. Koplamplicht die kan op straalt de straat door maar bericht geen woningen. Immers. Het koplampenlicht 'verwatert' door de Zilver schoonstraat er is. Dus bij behoud van de situatie nu voorkomen we dat er meer bewoners last hebben van koplamplicht dan voorheen.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Uw signaal over het licht van de koplamp kunnen wij het volgende melden. De voor- en nadelen worden uitgebreid overwogen. In dit geval is er gelet op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en verkeerscirculatie in de wijk. Lichtoverlast zien wij als een lichte vorm van overlast waar in het algemeen belang voor de andere factoren zoals benoemd zwaarder wegen in de gemaakte keuzes voor de verkeerscirculatiemaatregelen. Door beperkte verkeersintensiteiten in de wijk die de normen niet overschrijden is er geen reden om een wijziging aan te brengen vanwege lichtoverlast.

4. De verkeersveiligheid is een argument van de kant van de gemeente. In de buurt hebben we geen veiligheidsprobleem, we zijn als voetgangers prima bewust van de tweerijrichtingen. Hoeveel 'ongelukken' zijn er sinds 1947 in de wijk geweest tussen auto's met voetgangers? (dit geldt waarschijnlijk ook voor Zilver schoon en Clivia). Passeren via de stoep is iets wat hier in de wijk nog nooit is geconstateerd.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Bij eenrichtingsverkeer hoeven voetgangers maar uit één richting op auto's te letten, wat het veiliger maakt bij het oversteken. Minder verkeersbewegingen en duidelijke rijrichtingen leiden tot minder onverwachte situaties voor zowel voetgangers als automobilisten. Er is wel geconstateerd dat in tweerichtingsstraten die te smal zijn voor tweerichtingsverkeer er over het trottoir door auto's wordt uitgeweken, ook al komt dit zeer beperkt voor is en blijft het een onwenselijke verkeerssituatie.

5. Hulpdiensten hebben in onze relatief korte straten nog nooit last gehad van niet door kunnen rijden. Daar is de straat te kort voor. Bij elkaar tegenkomen is de oplossing heel makkelijk een snel: even wachten of anders letterlijk 10 meter achteruit rijden en de anders doorlaten.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Het ontwerp is getoetst binnen de toetsingsgremia van Den Haag waarbij de hulpdiensten de bereikbaarheid als uitgangspunt nemen en daarom instemmen met de verkeerscirculatiemaatregelen voor het invoeren van eenrichtingsverkeer.

6. We hebben wel een zeer kinderrijke wijk die veel gebruik maken van het Phloxplein en op de kop z'n kant ook de Hoefbladlaan (even kant) naar het en bij het water. Wat schetst onze verbazing: door het wijziging van de tweerichtingen op Hoefblad Oneven-kant (daar waar de breedte van de straat passeren wél toelaat en heel voor schoolverkeer dit gewoon doet) gaat er straks er bij wijziging voor zorgen dat er heel veel méér auto's via de Hoefbladlaan even-kant naar de Laan van Meerdervoort moeten rijden. Dus daar waar alle kinderen spelen, fietsen, steppen, ravotten daar komt bij eenrichtingsverkeer aanwijzing van zowel Hoefblad Een alsook oneven-kant veel maar verkeersonveiligheid voor m.b.t. spelende kinderen. Dat lijkt niet de bedoeling te zijn toch? Nogmaals, de aanpassingen rijrichtingen is voor onze straten onzin (tweerichting blijft beste optie). Bovendien veroorzaakt het erge verlaging van woonplezier en vergroting van verkeersonveiligheid.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

De rijrichting is gekozen op basis van spreiding van verkeersstromen en aansluitingen op de hoofdstructuur van de wijk. Zo ook op de Hoefbladlaan waarbij rekening is gehouden met de richtlijnen voor inrichting straten conform het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag en wat haalbaar is op deze locatie. Bij tweerichtingsverkeer is de gemeentelijke richtlijn een 5 meter brede rijbaan en voor een parkeervak 2 meter. Om de verkeersveiligheid te verbeteren voor fietsers is gekozen voor een straatbreedte van 4,5 meter in de Hoefbladlaan met 2 meter brede parkeervakken waarbij er partieel eenrichtingsverkeer geldt. Dit is een haalbare weginrichting. Een 5 meter bredere tweerichtingsrijbaan was in deze straat niet haalbaar. Door spreiding van verkeer in de wijk ontstaan er geen onaanvaardbare hoge verkeersintensiteiten in de straten en is er sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling. De zorgen over mogelijke toename van verkeer langs kinderroutes, zoals bij de Hoefbladlaan, houden wij als gemeente rekening met het spreiden van verkeersstromen en het beperken van conflictsituaties op kruispunten en rijbanen.

7. Ik begrijp de overweging om het omringende gebied een 30 km zone te maken. Het was beter geweest als dit al in werking was geweest toen bus 23 hier nog reed, aangezien die bussen met te grote snelheid voor de wijk denderden.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

In huidige situatie is het profiel in een aantal straten te smal voor tweerichtingsverkeer. De wegbreedtes zijn niet voldoende om autoverkeer in beide richtingen toe te laten. Er is ook geen ruimte om het wegprofiel geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer. Daarom wordt in de nieuwe situatie in die smalle straten partieel eenrichtingsverkeer ingesteld. Met deze maatregel wordt behalve de doorstroming van het verkeer ook de verkeersveiligheid van de weggebruikers verbeterd.

Tevens hoeft het verkeer niet uit te wijken naar het trottoir indien er een tegenligger in de straat aan komt rijden en er geen uitwijkmogelijkheden zijn naar de parkeervakken. Voetgangers hebben minder kans op een conflict.

8. Verkeer van één kant veiliger voor voetgangers: elk verkeer wat door deze straat rijdt is bestemmings- of bezorgverkeer. Een ieder houdt zich aan de langzame snelheid en er heeft nog nooit een incident voorgedaan, dus beetje vreemde aanname van uw kant;

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Er ontstaat een logische verkeerscirculatie in de wijk door instellen eenrichtingsverkeer. Het ontwerp is getoetst binnen de toetsingsgremia van Den Haag waarbij de hulpdiensten de bereikbaarheid als uitgangspunt nemen. Tevens is daar rekening gehouden met de uitgangspunten van het 'STOMP-principe': stappen, trappen, openbaar vervoer, Maas (mobility as a service, een verzamelnaam voor mobiliteitsdiensten als deelmobiliteit) en privéauto. Waarbij in het ontwerp de veiligheid en bereikbaarheid van voetgangers en fietsers voorop staat maar wel gekeken wordt naar het algemeen belang.

Daarnaast hoeven voetgangers maar uit één richting op auto's te letten bij eenrichtingsverkeer, wat het veiliger maakt bij het oversteken. Minder verkeersbewegingen en duidelijke rijrichtingen leiden tot minder onverwachte situaties voor zowel voetgangers als automobilisten. Er hoeven geen incidenten voor te doen om een verkeerscirculatiemaatregel uit te voeren.

9. Parkeervakken en -hoeken: er is ontzettend weinig parkeerplek in de straat (en omgeving) dus ik hoop dat dit niet leidt tot nóg minder plekken. Door de ondergrondse afvalcontainers zijn er al plekken verloren gegaan.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

In het voorliggende plan verdwijnt er geen parkeercapaciteit (parkeervakken). De maatregelen op hoeken van straten hebben echter tot doel het verkeer in de gehele wijk beter te structureren en de kruispunten overzichtelijk en verkeersveiliger te maken. Het is tevens verboden en niet wenselijk dat er op hoeken van een straat wordt geparkeerd. Omdat het verboden is verdwijnt er ook geen parkeerruimte. Het kan daarbij voorkomen dat overstekende voetgangers niet worden gezien bij het oversteken indien voertuigen geparkeerd staan op een hoek van een straat.

Gebleken is dat de parkeerdruk op wijkniveau 77% is in het maatgevend moment nacht. Parkeerdruk wordt gemeten op wijkniveau, rekening houdende met barrières. Het is immers aannemelijk dat parkeren van bewoners en bezoekers binnen de wijk plaatsvindt rekening houdende met de acceptabele loopafstand en barrièrewerking.

10. Het passeren van auto's etc.: nog nooit een probleem geweest, rijden op de stoep evenmin.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Bij eenrichtingsverkeer hoeven voetgangers maar uit één richting op auto's te letten, wat het veiliger maakt bij het oversteken. Minder verkeersbewegingen en duidelijke rijrichtingen leiden tot minder onverwachte situaties voor zowel voetgangers als automobilisten. Er is wel geconstateerd dat in tweerichtingsstraten die te smal zijn voor tweerichtingsverkeer er over het trottoir door auto's wordt uitgeweken, ook al komt dit zeer beperkt is en blijft het een onwenselijke verkeerssituatie. Snelheid van 30km/uur wordt afgedwongen door snelheid remmende maatregelen zoals verkeersdrempels en plateaus. Bij het instellen van maatregelen kijken wij naar ongevallen, maar ook naar verkeersveiligheidsindicatoren en risicolocaties. Er hoeft dus geen incident zich te hebben voorgedaan om vanwege verkeersveiligheid iets aan te pakken.

11. Hulpdiensten goed kunnen doorrijden: in de huidige situatie evenmin een bestaand probleem.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Het ontwerp is getoetst binnen de toetsingsgremia van Den Haag waarbij de hulpdiensten de bereikbaarheid als uitgangspunt nemen en daarom instemmen met de verkeerscirculatiemaatregelen voor het invoeren van eenrichtingsverkeer.

12. Kortom, bovengenoemde motivatie is geen juiste representatie van "problemen" in onze straat. Waarom heeft u vooraf geen enquête/referendum uitgegeven waarop bewoners konden reageren? Want u neemt nu een "voorgenomen" besluit en vraagt om onze reactie. Beetje omgekeerde wereld. Wellicht hadden wij zinvolle verbeteringen kunnen inbrengen, aangezien wij in de wijk wonen en veel beter op de hoogte zijn van "problemen". Wij zouden veel meer geholpen zijn op toezicht en handhaving van de onnoemelijk veel campers\caravans\containers\leenscooters die veel langer op de straat/stoep geparkeerd staan dan wettelijk is toegestaan. Om niet te spreken van alle "aannemerbusjes" die ontzetten veel plek innemen.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

Er zijn bewonersbrieven verstuurd waarbij de mogelijkheid was om via een gemeentelijk emailadres een reactie te geven. Op basis van de ingekomen reacties en de reacties stakeholders uit het toetsingsgremia wordt een afweging gemaakt over de wenselijke inrichting van straten. De overlast van parkerende campers, caravans etc. kunt u melden via de gemeentelijke website. Indien een voertuig binnen de afmetingen van de APV (Algemeen Plaatselijke Verordening) vallen dan is er geen grond om het parkeren onmogelijk te maken.

13. Het verkeersbesluit stelt voor in de Margrietstraat, de Speenkruidstraat, de Cliviastraat en de Zilver schoonstraat de rijrichting te beperken tot één. Daar wordt verschillend over gedacht. Veel bewoners hebben laten weten dat de huidige situatie zelden tot problemen leidt. Automobilisten zijn gewend om elkaar de ruimte te geven en de kans om tegenliggers te ontmoeten verlaagt de gemiddelde rijsnelheid. Anderzijds wordt de verwachting uitgesproken dat eenrichtingsverkeer overzichtelijker zou zijn. In het verkeersbesluit wordt niet gesproken over soorten verkeer. Als er een uitzondering wordt gemaakt voor fietsers/bromfietzers, en daar gaan wij wel van uit, is het een schijnoverzichtelijkheid.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

In huidige situatie is het profiel in een aantal straten te smal voor tweerichtingsverkeer. De wegbreedtes zijn niet voldoende om autoverkeer in beide richtingen toe te laten. Er is ook geen ruimte om het wegprofiel geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer. Daarom wordt in de nieuwe situatie in die

smalle straten partieel eenrichtingsverkeer ingesteld. Fietzers kunnen uiteraard alle kanten op rijden. Met deze maatregel wordt behalve de doorstroming van het verkeer ook de verkeersveiligheid van de weggebruikers verbeterd.

Mede door verkeersdrempels toe te voegen in de straten en op kruispunten wordt de snelheid van 30km/uur afgedwongen. Hierdoor ontstaat een veiliger en aangename leefklimaat voor bewoners.

Daarnaast draagt dit voorstel bij en wat ook benoemd staat in artikel 2 lid 1 WVV 1994 (Wegenverkeerswet); verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, en het in stand houden van de weg. Door een betere verkeersstructuur wordt de kans op schade aan de infrastructuur verkleind en blijft de bruikbaarheid van de weg gewaarborgd.

14. Wij hebben voor genoemde straten met aangrenzende Phloxplein en Petuniaplein een andere oplossing, die meer recht doet aan de structuur van de straten en de gemengde bevolkingssamenstelling van in het verkeer kwetsbare ouderen en kinderen en die veiligheid en leefbaarheid bevordert. Maak van deze straten woonerven. Voor een woonerf geldt een snelheidsbeperking tot 15 km/u en een voorrangsregeling voor voetgangers en fietsers. Genoemde straten krijgen binnenkort een inrichting die al voldoet aan de eisen voor woonerven, namelijk vaste parkeerstroken en drempels aan de toe- en uitgangen.

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

De mogelijkheid om bepaalde straten als woonerf in te richten is heel zeldzaam en dat de gemeente dit nog toepast dus ook. De gemeente is ook geen voorstander van dit voorstel omdat er uit ervaring vaak veel klachten zijn over het toch te hard rijden. Daarnaast is een snelheid regime van 15km/uur moeilijk te handhaven op een woonerf. Bovendien moet er in een woonerf sprake zijn van een gelijk niveau, er is dan geen apart trottoir. De straten zijn vormgegeven als een 30km/uur wegvak met gescheiden stromen tussen voetganger en motorvoertuigen/ fiets.

15. Het laatste onderdeel van deze zienswijze betreft de Hoefbladlaan tussen de Laan van Meerdervoort en de Aronskelkweg. De rijbaan langs de oneven nummers heeft het zelfde profiel als Muurbloemweg, Aronskelkweg en Godetiaweg. Waarom hier dan eenrichtingsverkeer moet komen, is ons onduidelijk. Bovendien veroorzaakt eenrichtingsverkeer meer overstekend verkeer op de Laan van Meerdervoort, onrustige situaties op het tussenliggende stuk van de Aronskelkweg en meer verkeer langs de even zijde. En dat laatste is voor ons het belangrijkste bezwaar. De even zijde van de Hoefbladlaan is momenteel relatief verkeersluw. Wordt de oneven zijde eenrichtingsverkeer, dan komt ongeveer de helft van dat verkeer langs de overkant en ook langs de kop van het Phloxplein. Dat plein wordt vrij intensief gebruikt als speelterrein. Er zijn balspelen en het trottoir dient vaak als circuit met steps en fietsjes. Kinderen komen regelmatig terecht op het asfalt van de Hoefbladlaan. Dan wil je uit veiligheidsoogpunt daar toch niet meer auto's hebben?

dat hierover het volgende wordt opgemerkt:

De rijrichting is gekozen op basis van spreiding van verkeersstromen en aansluitingen op de hoofdstructuur van de wijk. Tevens is rekening gehouden met de richtlijnen voor inrichting straten conform het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Den Haag. Bij tweerichtingsverkeer is de gemeentelijke richtlijn een 5 meter brede rijbaan en voor een parkeervak 2 meter. Om de verkeersveiligheid te verbeteren voor fietsers is gekozen voor een straatbreedte van 4,5 meter in de Hoefbladlaan met 2 meter brede parkeervakken waarbij er partieel eenrichtingsverkeer geldt. Een 5 meter bredere tweerichtingsrijbaan was in deze straat niet haalbaar. Door spreiding van verkeer in de wijk ontstaan er geen onaanvaardbare hoge verkeersintensiteiten in de straten en is er sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling in de wijk.

De zorgen over mogelijke toename van verkeer langs kinderroutes, zoals bij de Hoefbladlaan, houden wij als gemeente rekening met het spreiden van verkeersstromen en het beperken van conflictsituaties op kruispunten en rijbanen. Door het toevoegen van verkeersdrempels en plateaus op kruispunten neemt de snelheid van gemotoriseerd verkeer af en daarmee ook nabij het Phloxplein.

Dat de ingebrachte zienswijze geen aanleiding geven tot aanpassing van de besluitvorming;

dat ten aanzien van de onderhavige verkeersmaatregel(en) het overleg als bedoeld in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer heeft plaatsgevonden;

dat de betreffende weggedeelten in beheer zijn bij de gemeente Den Haag en zijn gelegen binnen de bebouwde kom van die gemeente;

gelet op de mandaatregeling van burgemeester en wethouders van Den Haag en het daarop gebaseerde ondermandaatbesluit;

gelet op artikel 18 eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet 1994, juncto artikel 1, artikel 4 eerste lid, artikel 12 onder a en b, artikel 18, artikel 21 en 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Stb. 460, 1990);

BESLUITEN:

- I. door het plaatsen van borden volgens model C02 en C03 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB 54, partieel eenrichtingsverkeer in te stellen op onderstaande locaties, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening:

I.01: Petuniaplein, beide rijbanen noord en zuid

- de rijrichting voor het autoverkeer op de noordelijke rijbaan is in de richting van de Muurbloemweg;
- de rijrichting voor het autoverkeer op de zuidelijke rijbaan is in de richting van de Zilverschoonstraat;

I.02: Cliviastraat

- de rijrichting voor het autoverkeer is in de richting van het Petuniaplein;

I.03: Zilverschoonstraat

- de rijrichting voor het autoverkeer is in de richting van de Lobelialaan;

I.04: Margrietstraat

- de rijrichting voor het autoverkeer is in de richting van de Lobelialaan;

I.05: Speenkruidstraat

- de rijrichting voor het autoverkeer is in de richting van het Phloxplein;

I.06: Phloxplein, beide rijbanen noord en zuid

- de rijrichting voor het autoverkeer op de noordelijke rijbaan is in de richting van de Margrietstraat;
- de rijrichting voor het autoverkeer op de zuidelijke rijbaan is in de richting van de Hoefbladlaan;

I.07: Hoefbladlaan

- westelijke rijbaan tussen de Aronskelkweg en de Laan van Meerdervoort. De rijrichting voor het autoverkeer is in de richting van de Laan van Meerdervoort;

I.08: Pinksterbloemplein, beide rijbanen oost en west

- de rijrichting voor het autoverkeer op de oostelijke rijbaan is in de richting van de Godetiaweg;
- de rijrichting voor het autoverkeer op de westelijke rijbaan is in de richting van de Aronskelkweg.

- II. door het plaatsen van borden volgens model A0130zb en A0230ze van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), op onderstaande locatie een 30 km-zone in te richten, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening:

Lobelialaan, beide rijbaan oost en west, tussen Laan van Meerdervoort en Hoefbladlaan.

- III. door het plaatsen van borden volgens model A0130 en A0230 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), op **onderstaande locatie** een 30 km/uur-straat in te richten, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening:
Lobelialaan, beide rijbaan oost en west, tussen Laan van Meerdervoort en Hoefbladlaan.
- IV. dat als gevolg van de bovenomschreven verkeersmaatregelen alle eerder genomen verkeersmaatregelen/-verkeersbesluiten die hierop betrekking hebben, worden ingetrokken (en de daarmee samenhangende verkeerstekens worden verwijderd) en wel voor zover het gestelde daarin direct betrekking heeft op hetgeen thans opnieuw wordt geregeld;
- V. dat bovengenoemde maatregel(en) gelden op de wijze als aangegeven op de bij dit besluit behorende en daar onlosmakelijk deel van uitmakende situatietekening, die kan worden ingezien bij het Haags Informatiecentrum, Spui 70, Den Haag;

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens deze:

[Geanonimiseerd]

BEZWAARSCHRIFT

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende? Dan kunt u een bezwaarschrift indienen. **Stuur dit uiterlijk binnen zes weken na de datum bekendmaking van het besluit in.**

Maakt u gebruik van internet? Dien uw bezwaarschrift dan in via www.denhaag.nl/bezwaar. U heeft hiervoor DigiD nodig. Op www.denhaag.nl/bezwaar vindt u meer informatie. E-mailen kan niet.

Beschikt u niet over internet, dan kunt u het bezwaarschrift ook opsturen naar het volgende adres:

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
AWB / bezwaar.
Postbus 12 600
2500 DJ DEN HAAG

Vermeld in uw bezwaarschrift:

naam, adres, telefoonnummer (waar wij u overdag kunnen bereiken) en e-mailadres;

de datum en handtekening;

een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt. Stuur een kopie van het besluit mee en noem het kenmerk;

de argumenten voor bezwaar.

Dient u namens iemand anders het bezwaar in? Stuur dan een schriftelijke en ondertekende verklaring (volmacht) mee waaruit blijkt dat u namens die persoon het bezwaar mag indienen.

Bij een spoedeisend belang kunt u na het indienen van een bezwaarschrift een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij Rechtbank Den Haag.