

Handhavingsorganisatie

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk
BWT-00145VKZ25
Aantal bijlagen

Datum
29 september 2025

Onderwerp

verkeersbesluit: Daal en Bergselaan, Ridderspoorweg en Pioenweg
(voorrangskruising en bromfietspad)

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DEN HAAG,

gelezen het op 2 juni 2025 ingekomen verzoek van [Geanonimiseerd] het nemen van een verkeersbesluit voor diverse verkeersmaatregelen op de Daal en Bergselaan, de Ridderspoorweg en de Pioenweg in Den Haag;

overwegende,

dat de Wapendal onderdeel uit maakt van het Natura 2000-gebied Westduinpark en Wapendal en dat deze gebieden Europees aangewezen zijn vanwege onder andere hun internationale belang voor het behoud van biodiversiteit. Nederland heeft dan ook de Europese verplichting deze gebieden te behouden en op aangewezen plekken te versterken;

dat gezien de beperkte oppervlakte van Wapendal en de direct naastgelegen autowegen de randeffecten in de huidige situatie sterk aanwezig zijn. Het gaat om invloeden van licht (met name van autoverkeer), geluid (recreanten, auto's etc.) en ook beweging (optische verstoring);

dat door het omvormen van de rijbaan tot een fietspad er voor de Wapendal aan één zijde een bufferstrook ontstaat waardoor de verkeersdrukte wordt beperkt. Zo wordt er met het project aan de Daal en Bergselaan invulling gegeven aan het advies van de Ecologische autoriteit om de losse delen van het Natura-2000 gebied Westduinpark en Wapendal beter met elkaar te verbinden;

In bijlage 1, getiteld 'Bijlage verkeersbesluit fietspad Daal en Bergselaan', leest u de uitgebreide onderbouwing van dit besluit. In bijlage 2 treft u het inrichtingsplan. In bijlage 3 treft u de nota van beantwoording.

De bij dit verkeersbesluit behorende bijlagen 1, 2 en 3 zijn onlosmakelijk verbonden aan dit verkeersbesluit.

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 voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voor de woonomgeving;

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 wel reactie is ingekomen;

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 G12a en G12b van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), en door het plaatsen van onderborden volgens model OB 505 bij het bord G12a, **de Daal en Bergselaan** aan te wijzen als verplicht (brom-)fietspad in twee richtingen, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- II. door het plaatsen van borden volgens model L08 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990), met onderborden volgens model OB 54, de **Daal en Bergselaan vanaf de kruising met de Ridderspoorweg** aan te wijzen als doodlopende straat, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- III. door het plaatsen van borden volgens model B06 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb. 459, 1990) en door het overeenkomstig artikel 1, onder p, van het genoemd Reglement aanbrengen van voorrangs driehoeken (haaiantanden) in of op het wegdek een voorrangsregeling te treffen op de **Daal en Bergselaan**, dit zoals aangegeven op de hierna genoemde situatietekening;
- 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.

Bijlage 1

Bijlage verkeersbesluit Fietspad Daal en Bergselaan (kenmerk: BWT-00145VKZ25/19 juni 2025)**Aanleiding**

Wapendal is een geïsoleerd deel van het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal, aangewezen vanwege het duinbos, kalkarm grijs duin en duinheide. Door de beperkte omvang en ligging is het gebied kwetsbaar. Natuurlijke processen zoals successie kunnen hier niet vrij plaatsvinden zonder verlies van waardevolle habitattypen. Bovendien zorgen omliggende wegen voor sterke randeffecten. De voorgestelde ingrepen versterken zowel het Natura 2000-gebied als de lokale biodiversiteit.

Kwaliteitsverbetering van Natura 2000

Natura 2000- gebieden zijn Europees aangewezen vanwege onder andere hun internationale belang voor het behoud van biodiversiteit. Specifiek is het Wapendal aangewezen voor de habitattypen droog duinbos, duinheide met struikheide en kalkarme grijze duinen, waarbij met name een opgave ligt voor het verbeteren van de kwaliteit.

Droog duinbos is een natuurstype waarbij de kwaliteit samenhangt met het beperken van randeffecten. Gezien de beperkte oppervlakte van Wapendal, het nog beperktere oppervlakte droog duinbos en de direct naastgelegen autowegen zijn de randeffecten in de huidige situatie sterk aanwezig. Het gaat om invloeden van licht (met name van autoverkeer), geluid (recreanten, auto's etc.) en ook beweging (optische verstoring). Door aan één zijde een bufferstrook toe te voegen en de verkeersdruk te beperken draagt het project bij aan het beperken van deze randeffecten.

Zowel grijze duinen als duinheide zijn een kwetsbaar type natuur o.a. omdat het in de successie van duinnatuur snel overgenomen kan worden door duinstruweel. Bepalend hierin is vooral een combinatie van stikstof en beheer. Qua stikstof staat Wapendal onder grote druk. Daarnaast staat er druk op de kwaliteit van het grijze duin door verdroging. Wapendal is aan alle zijden omringd door verharding. Water kan hierdoor slecht de bodem infiltreren en kan niet goed worden vastgehouden. De beoogde ontwikkeling zorgt voor een betere waterdoorlatendheid en verminderde stikstofuitstoot aan de noordzijde van het gebied.

Genoemde habitattypen zijn internationaal van belang vanwege de hoge potentie voor biodiversiteit, de belangen ervan voor het grotere ecosysteem en de zeldzaamheid.

Verbinding

De autoweg en het bijbehorende brede wegprofiel vormen een obstakel tussen de Bosjes van Pex en Wapendal. De Bosjes van Pex liggen vast aan de Haagse Beekzone die, onder andere door ecopassages, een brede verbinding met ander groot groen vormen. Op termijn is de ambitie om nog prominentere groen verbindingen tussen het Westduinpark en de Haagse Beekzone te realiseren.

Het belang van groene verbindingen zit in het faciliteren van de verspreiding van soorten, veerkracht voor veranderende leefgebieden door klimaatverandering, de uitwisseling van verschillende populaties voor een gezonde genetische basis en het voorkomen van verkeersslachtoffers.

Verhogen biodiversiteit

Zowel de Bosjes van Pex als Wapendal hebben in de huidige situatie al een hele reeks aan bijzondere natuurwaarden. Voorbeelden hiervan zijn de broedende bosuil en nachtegaal (vogels), een populatie van bruin blauwtje en gehakelde aurelia (dagvlinders), groeiplaatsen van duinreigersbek en gewone salomonszegel (vaatplanten) en leefgebied van harkwesp en struiksprinkhaan (overige insecten). Deze soorten staan symbool voor de aanwezigheid van bijzondere eigenschappen in het terrein zoals vochtgraad, bodemsamenstelling, mate van bezonning etc. Het toevoegen van terreineigenschappen die nog niet of maar beperkt aanwezig zijn creëert leefgebied voor nieuwe soorten en verbetering voor aanwezige soorten. Er ontbreekt in de huidige situatie een goede mantel-zoom vegetatie. Door het vrijkomen van ruimte door het versmallen van het wegprofiel komt aan beide zijden de mogelijkheid voor het toevoegen van een mantelvegetatie. Vanuit de ecologie is specifiek deze vorm van vegetatie bekend als biodiversiteitshotspot.

Doorlopen proces

Het voornemen om de natuur van Wapendal uit te breiden is op meerdere momenten kenbaar gemaakt. In februari 2022 heeft het toenmalige college aangegeven zich te willen inzetten voor het opheffen van de weg bij Wapendal om de natuur te versterken (RIS311285). De achtergrond hiervan is dat in het kader van de stikstofaanpak werd gezocht naar manieren om de kwetsbare Haagse Natura 2000-gebieden te versterken. In januari 2023 is deze inzet vervolgens herbevestigd (RIS314075). Daarna is in het coalitieakkoord van september 2023 (RIS316672) aangegeven dat dit plan zou worden uitgevoerd en dit is opnieuw bevestigd in de opvolgende brief over de stikstofaanpak (december 2023, RIS317472). In de brief uit december 2024 (RIS320065) is de commissie Leefomgeving geïnformeerd over het schetsontwerp waarin de functiewijziging

van rijbaan naar fietspad is opgenomen.

Op verschillende momenten is al in de opmaat naar het vastleggen van dit voornemen gesproken met zowel voor- als tegenstanders van dit plan en zijn verschillende argumenten gewogen. Er hebben gesprekken plaatsgevonden met de sportverenigingen, ondernemers met een bewonersvereniging en op 22 mei 2025 is er een inloopbijeenkomst voor alle omwonenden en geïnteresseerden geweest. Op basis van deze gesprekken hebben aanpassingen van het plan plaatsgevonden. Zo is er met betrekking tot de sociale veiligheid in het ontwerp extra aandacht voor goede verlichting van het fietspad en is in het ontwerp voornamelijk voor lage beplanting gekozen.

Het ontwerp

Op dit moment is de rijbaan uitgevoerd in asfalt en ingericht als 2-baansweg met aan beide zijden een trottoir. Er is langsparkeren aan beide zijden van de Daal en Bergselaan toegestaan. In de huidige situatie vormt de weg geen essentiële verbinding en er zijn geen woningen gelegen aan dit deel van de weg. Wel wordt de manege in de Bosjes van Pex via deze weg ontsloten. Dit zal ook in de toekomst mogelijk blijven. In de nieuwe situatie wordt er één trottoir aangelegd op dezelfde locatie als het trottoir aan de westelijke zijde. Daarnaast wordt een fietspad van 3,5 m breed gerealiseerd welke beschikbaar is voor noodhulpdiensten (zie inrichtingsplan in de tweede bijlage van het verkeersbesluit). Door de weg af te sluiten voor het autoverkeer zal geen hinder meer voor fietsers en wandelaars optreden van langsrijdende auto's. In de huidige situatie wordt dit, mede door op de stoep geparkeerde auto's, in de huidige situatie vaak als onprettig ervaren.

Verkeersanalyse en parkeeronderzoek

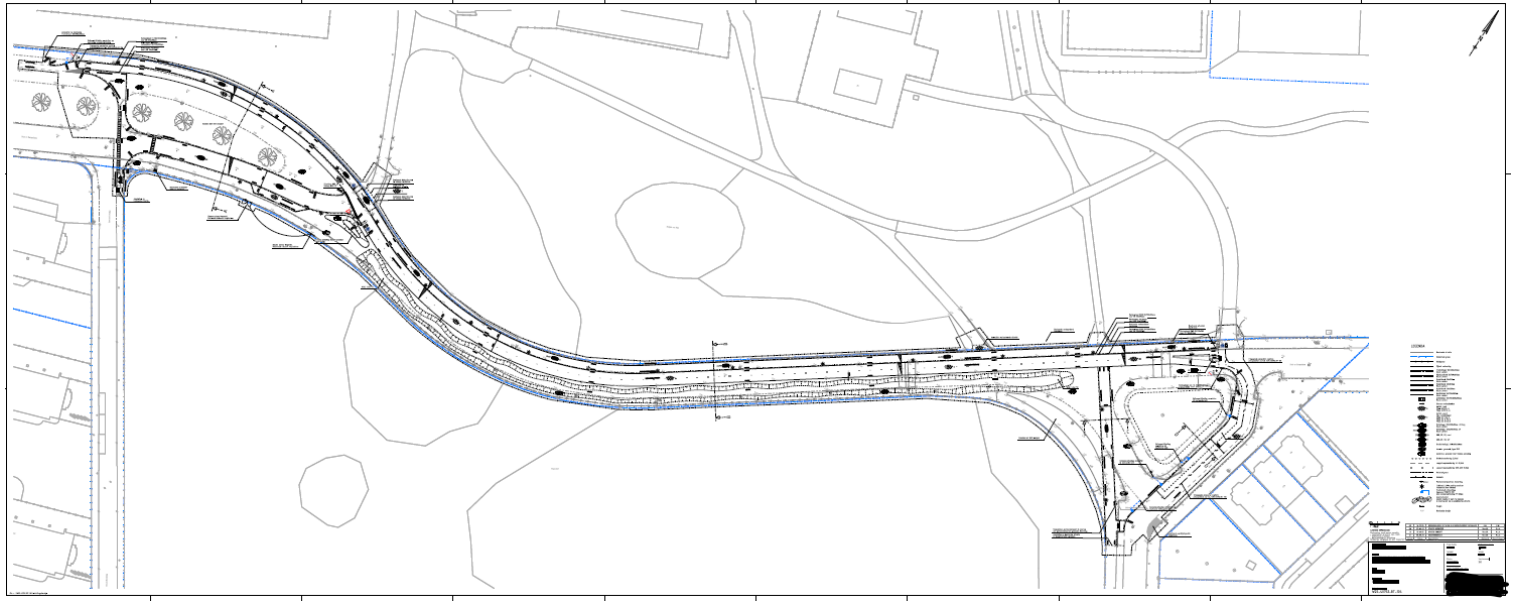
Uit de tellingen blijkt dat er 500 voertuigen per richting per etmaal over dit deel van de Daal en Bergselaan rijden. Uit de analyse van de functiewijziging in het verkeersmodel blijkt:

- Het grootste deel van de 500 voertuigen per richting per etmaal verschuift richting de Sportlaan (250 per richting erbij). Dit extra aantal is op een stedelijke hoofdweg verwaarloosbaar.
- De Machiel Vrijenhoeklaan houdt dezelfde intensiteiten.
- De Laan van Meerdervoort krijgt ongeveer 100 bewegingen per richting per etmaal erbij. Dit effect is verwaarloosbaar.
- Het overige verkeer wordt verspreid over de kleinere straten met 10 of 20 bewegingen extra per richting per etmaal. Dit effect is verwaarloosbaar.
- Het noordelijk deel van de Daal en Bergselaan krijgt ongeveer 250 bewegingen per etmaal per richting minder te verwerken (was voor ingreep 2000 richting Zuidwest en 1350 richting Noordoost).
- De Pioenweg wordt rustiger met 250 bewegingen per etmaal per richting minder (was voor ingreep 900 richting Zuidoost, 1500 richting Noordwest).
- De intensiteiten op de Zonnebloemlaan blijven gelijk.

Conclusie is dat we op basis van de verkeersanalyse kunnen verwachten dat de effecten van de wijzigingen van de Daal en Bergselaan miniem zijn en dat er geen knelpunten ontstaan voor de verkeersafwikkeling op de wegen en kruispunten in de directe omgeving.

Parkeeronderzoek geeft aan dat in de directe omgeving van de Daal en Bergselaan 575 parkeerplekken beschikbaar zijn, waarvan er op basis van de tellingen maximaal 289 (ca. 50%) tegelijkertijd in gebruik zijn. Op de Daal en Bergselaan kan momenteel langs de kant van de weg geparkeerd worden. Indien er op het betreffende stuk geparkeerd wordt, kunnen hier circa 54 auto's staan. Het vervallen van deze plekken op de Daal en Bergselaan is goed in de directe omgeving van het projectgebied op te vangen.

Bijlage 2



Bijlage 3

Nota van beantwoording Verkeersbesluit Daal en Bergselaan

Inhoudsopgave

1. Inleiding;
2. Overzicht indieners zienswijze
3. Zienswijzen diverse indieners
 - I Verkeerafwikkeling;
 - II Onvolledige verkeersanalyse en groot risico op sluipverkeer;
 - III Parkeerdruk en compensatie van parkeerplaatsen;
 - IV Milieu- en natuureffecten: ligging nabij Natura 2000-gebied;
 - V Flora en Fauna;
 - VI Bestemmingsplan;
 - VII Onzorgvuldig Participatieproces;
 - VIII Conclusie
4. Zienswijze [Geanonimiseerd]
5. Zienswijze [Geanonimiseerd]
6. Zienswijze [Geanonimiseerd]
7. Zienswijze [Geanonimiseerd]
8. Zienswijze [Geanonimiseerd]
9. Zienswijze [Geanonimiseerd]
10. Zienswijze [Geanonimiseerd]
11. Zienswijze [Geanonimiseerd]
12. Zienswijze [Geanonimiseerd]
13. Zienswijze [Geanonimiseerd]
14. Zienswijze [Geanonimiseerd]
15. Zienswijze [Geanonimiseerd]
16. Zienswijze [Geanonimiseerd]
17. Zienswijze [Geanonimiseerd]

Inleiding

Het verkeersbesluit heeft van 19 juni 2025 tot 17 juli 2025 als concept-besluit ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een zienswijzen indienen. Dit document bevat de beantwoording van de zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van het voorgenomen verkeersbesluit 'Daal en Bergselaan'. Deze zienswijzen zijn zorgvuldig geanalyseerd en meegewogen in de besluitvorming. Deze nota geeft een overzicht van de ingediende zienswijzen en de reactie hierop.

Zienswijzen

De zienswijzen zijn ingediend door:

- Diverse indieners: [Geanonimiseerd]

Diverse indieners

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

I Verkeersafwikkeling

De voorgenomen afsluiting betreft een doorgaande weg die momenteel een belangrijke schakel vormt in de lokale verkeersstructuur. De gemeente Den Haag (hierna: de gemeente) stelt in het verkeersbesluit: 'In de huidige situatie vormt de weg geen essentiële verbinding en er zijn geen woningen gelegen aan dit deel van de weg'.

De afwezigheid van woningen langs dit deel van de weg zegt echter niets over het belang en het daadwerkelijke gebruik van dit deel van de Daal en Bergselaan. De betreffende weg wordt intensief gebruikt als ontsluitingsroute voor de omliggende wijken en vormt een belangrijke toegang tot diverse sportfaciliteiten, maneges en horecavoorziening in de Bosjes van Pex.

Verder stelt de gemeente: 'Uit de tellingen blijkt dat er 500 voertuigen per richting per etmaal over dit deel van de Daal en Bergselaan rijden'.

Onduidelijk is op welke wijze en op welk moment deze tellingen zijn uitgevoerd. Voor een betrouwbare en representatieve verkeersanalyse is het cruciaal dat verkeerstellingen worden verricht op meerdere dagen, op verschillende tijdstippen, en in het bijzonder tijdens piekmomenten – zoals zaterdagochtend – wanneer de sportfaciliteiten intensief worden gebruikt. Een transparante onderbouwing in de vorm van een verifieerbare meting of rapportage ontbreekt volledig.

Ten slotte stelt de gemeente: 'Daarnaast wordt een fietspad van 3,5 meter breed gerealiseerd dat beschikbaar is voor noodhulpdiensten'.

Dit roept vragen op. Als de weg werkelijk 'geen essentiële verbinding' vormt, waarom wordt er dan toch voorzien in een doorgang voor noodhulpdiensten? Dit lijkt in tegenspraak met het eerder gestelde. Bovendien kan een gedeeld gebruik van een fietspad door zowel fietsers –waaronder veel kinderen – als spoedvoertuigen leiden tot gevaarlijke situaties. De vraag is ook hoeveel asfalt er dan netto verdwijnt als het fietspad breed genoeg moet zijn voor hulpdiensten.

Er ontbreekt een duidelijke verkeerskundige onderbouwing en er evenmin een analyse. Dit brengt aanzienlijke risico's met zich mee, waaronder:

- Verslechtering van de verkeersdoorstroming
- Toename van sluipverkeer (zie ook hierna onder III)
- Verhoging van de verkeersdruk in omliggende woonwijken

Deze gevolgen tasten direct de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de aangrenzende buurten aan. Dat is niet in lijn met het concept besluit waarin het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voor de woonomgeving nagestreefd wordt.

Reactie college:

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling is een verkeersanalyse uitgevoerd. De tellingen zijn verricht in de week van 4 april 2022, waarbij ook metingen in het weekend zijn meegenomen. Tijdens het weekend is een lagere verkeersdruk vastgesteld dan op werkdagen.

Ter verificatie zijn de in 2022 gemeten aantallen vergeleken met gegevens uit een eerdere telling uit 2010. Beide metingen vertonen nauwelijks verschillen, waardoor een representatief beeld van de verkeersintensiteit is verkregen.

Uit de analyse is geconcludeerd dat de afsluiting van het betreffende deel van de Daal en Bergselaan geen significante invloed heeft op de verkeersdoorstroming in de wijk. Alle voorzieningen in de Bosjes van Pex blijven bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De in de zienswijzen benoemde risico's zijn in de analyse niet bevestigd.

Voor nood- en hulpdiensten geldt dat toegang tot wijken via meerdere routes noodzakelijk is, zodat flexibiliteit wordt geboden bij opstoppen, grootschalige inzet of wegwerkzaamheden. Om die reden is het betreffende deel van de Daal en Bergselaan ingericht voor gebruik door nood- en hulpdiensten. Deze inrichting is conform gangbare praktijk en vergelijkbaar met diverse andere locaties binnen Den Haag.

De ontwerpbreedte van het tweerichtingsfietspad bedraagt 3,5 meter. Voor de toegankelijkheid van nood- en hulpdiensten is geen verbreding vereist.

Zienswijze:

II Onvolledige verkeersanalyse en groot risico op sluipverkeer

Uit het verkeersbesluit blijkt dat wordt verondersteld dat de Pioenweg rustiger zal worden, met circa 250 verkeersbewegingen per etmaal per rijrichting minder. Dit is opmerkelijk, aangezien de Pioenweg juist een voor de hand liggende sluiproute vormt bij afsluiting van doorgaande wegen. Daarbij is het zorgelijk dat andere logische alternatieve sluiproutes – zoals via de Ridderspoorweg, Ereprijsweg en het verhoogde deel van de Laan van Meerdervoort – geheel niet worden erkend of benoemd in de analyse. Het is onduidelijk waarop deze verkeersinschatting is gebaseerd en waarom bepaalde straten buiten beschouwing zijn gelaten

De verplaatsing van verkeer naar kleinere woonstraten brengt aanzienlijke risico's met zich mee, te meer vanwege de aanwezigheid van:

- basisscholen en kinderdagverblijven;
- sportverenigingen en speelvoorzieningen;
- intensief gebruikte fiets- en voetgangersroutes.

Deze straten zijn niet ontworpen om grote verkeersvolumes te verwerken. Zonder aanvullende infrastructurele maatregelen of snelheidsbeperkende ingrepen ontstaat een onveilige situatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers, met name kinderen en ouderen. Dit vormt een direct risico voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de omliggende woonwijken. Dat is niet in lijn met het concept besluit waarin het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voor de woonomgeving nagestreefd wordt.

Bovendien valt te verwachten dat zich tijdens de spijtijden files en langzaam rijdend verkeer zullen vormen op de Ereprijsweg en Ridderspoorweg, met de bijbehorende uitstoot. Dat is niet alleen slecht voor gezondheid van mens en dier, ook slecht voor de natuur.

Reactie college:

Uit de verkeersanalyse is gebleken dat de verplaatsing van verkeer voornamelijk zal plaatsvinden via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort. De door indieners genoemde alternatieve routes zijn in de analyse niet als primaire verplaatsingsroutes aangemerkt. Op deze wegen wordt geen significante toename van verkeersintensiteit verwacht.

De omliggende straten, waaronder de Ridderspoorweg, Pioenweg, Ereprijsweg, het verhoogde deel van de Laan van Meerdervoort en de De Savornin Lohmanlaan, zijn ingericht als 30 km/u-gebied.

Volgens richtlijnen kunnen deze straten een verkeersvolume van circa 3.000 tot 3.500 motorvoertuigen per etmaal verwerken.

De huidige verkeersintensiteit op de Pioenweg bedraagt circa 900 motorvoertuigen per etmaal richting Zuidoost en 1.500 richting Noordwest. Deze waarden blijven ruim binnen de gestelde norm, waardoor aanvullende infrastructurele maatregelen niet noodzakelijk worden geacht.

Het fietspad langs Wapendal is als veilige route aangemerkt. De inrichting van de straten is afgestemd op het verwachte verkeersaanbod. Voor voetgangers zijn vrijliggende trottoirs met geschikte oversteekvoorzieningen beschikbaar, ook voor mindervaliden.

Zienswijze:

III Parkeerdruk en compensatie van parkeerplaatsen

De afsluiting van de weg gaat gepaard met het verdwijnen van 54 parkeerplaatsen (volgens opgave gemeente). Tevens wordt beschreven dat in de directe omgeving van de Daal en Bergselaan 575 parkeerplekken beschikbaar zijn, waarvan er op basis van de tellingen maximaal 289 (ca. 50%)

tegelijktijd in gebruik zijn. Daarvan is echter het grootste gedeelte betaald parkeren, zodat dit argument niet valide is. Want niet iedereen die van een gratis parkeerplaats gebruik maakt, zal gebruik (kunnen) gaan maken van de betaalde parkeerplekken. In de analyse wordt hier geen acht op geslagen.

Reactie college:

We erkennen dat de parkeerdruk in straten zonder betaald parkeren bij uitvoering van het plan kan toenemen. Dit komt doordat voertuigen zich mogelijk verplaatsen naar omliggende straten waar parkeren nog gratis is.

Het aantal vervallende parkeerplaatsen langs de Daal en Bergselaan is echter beperkt, waardoor de toename naar verwachting mee zal vallen. Om hoge parkeerdruk structureel tegen te gaan, zou invoering van betaald parkeren een passende maatregel kunnen zijn. De gemeente is voornemens dit ook op termijn in te voeren.

Zienswijze:

Ook hier is onduidelijk hoe dit onderzoek is uitgevoerd. Wat wordt beschouwd als 'in de directe omgeving van de Daal en Bergselaan'? Essentieel is dat een representatieve beoordeling van aanwezigheid van parkeerplaatsen heeft plaatsgevonden op meerdere dagen en op verschillende momenten. En in het bijzonder op maatgevende (piek)momenten. Een verifieerbare onderbouwing of rapportage ontbreekt volledig. Ook is het erg bijzonder dat in de directe omgeving van de Daal en Bergselaan maximaal 50% parkeerplaatsen tegelijktijd in gebruik zijn, terwijl dit gebied in het noorden, oosten en zuiden omringd wordt door gebieden met betaald parkeren, juist om de parkeerdruk te verminderen. De bewoners van dit gebied waar geen betaald parkeren is, ervaren dagelijks dat er na 6 uur 's avonds geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn in de straten waar men woont.

Een toename van de parkeerdruk door de afsluiting van de weg leidt tot hinder en zal indirect leiden tot meer zoekverkeer met directe gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in aangrenzende buurten. Dat is niet in lijn met het concept besluit waarin het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voor de woonomgeving nagestreefd wordt.

Reactie college:

Volgens de Nota Parkeernormen Den Haag 2024 (RIS319497) geldt in dit type woonwijk een maximale acceptabele loopafstand van 300 meter naar alternatieve parkeervoorzieningen. In de directe omgeving van de Daal en Bergselaan zijn 575 parkeerplaatsen beschikbaar. Uit tellingen is gebleken dat hiervan maximaal 289 plaatsen gelijktijdig worden gebruikt, wat neerkomt op circa 50% bezetting. Het verdwijnen van 50 tot 75 parkeerplaatsen als gevolg van de afsluiting van de weg kan binnen dit bestaande aanbod worden opgevangen.

IV Milieu- en natuureffecten: ligging nabij Natura 2000-gebied

De voorgestelde maatregelen bevinden zich in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied. Volgens de Europese Habitatrichtlijn is het niet toegestaan dat verslechtering optreedt van natuurlijke habitats of leefgebieden van beschermde soorten.

Hoewel het initiatief stelt het Natura 2000-gebied juist te willen versterken, is het wettelijk vereist dat een gedegen passende beoordeling wordt uitgevoerd. Deze moet overtuigend aantonen dat de voorgenomen afsluiting van de weg geen significante negatieve effecten heeft op het nabijgelegen beschermde natuurgebied. Op dit moment is onduidelijk of – mede gezien de wijziging in de verkeersafwikkeling :

- Een natuurtoets of passende beoordeling is uitgevoerd;
- Mitigerende of compenserende maatregelen zijn getroffen.

Zonder deze onderbouwing kan niet worden uitgesloten dat de maatregelen negatieve ecologische effecten veroorzaken, wat strijdig is met de geldende natuurwetgeving.

Reactie college:

De voorgestelde maatregelen bevinden zich in de directe nabijheid van het Natura 2000-gebied Wapendal. De maatregelen zijn afgestemd met stadsecologen en ecologen van het ingenieursbureau, die beschikken over lokale kennis en ervaring. Volgens de Europese Habitatrichtlijn mag geen verslechtering optreden van natuurlijke habitats of leefgebieden van beschermde soorten. Om die reden is een natuurtoets en een stikstofberekening uitgevoerd. Hiermee is onderzocht of negatieve effecten op het Natura 2000-gebied te verwachten zijn. Uit deze toets is gebleken dat geen significante negatieve effecten optreden, maar dat de voorgenomen afsluiting van de Daal en Bergselaan juist bijdraagt aan het versterken van de natuurwaarden in Wapendal. Daarmee wordt voldaan aan de eisen uit de Wet natuurbescherming en de Europese regelgeving.

V Flora en Fauna

Hoewel het voorstel stelt natuurgebieden beter met elkaar te willen verbinden, ontbreekt een objectieve en transparante ecologische onderbouwing. Er wordt verwezen naar 'het advies van de Ecologische Autoriteit om de losse delen van het Natura 2000-gebied Westduinpark en Wapendal beter met elkaar te verbinden'. Echter, het is onduidelijk naar welk specifiek advies wordt verwezen en waar dit is terug te vinden.

Indien wordt gedoeld op het Advies over de Natuurdoelanalyse Westduinpark & Wapendal, provincie Zuid-Holland d.d. 9 januari 2024, (5013_advies_natuurdoelanalyse.pdf) dan blijkt uit lezing dat in dit advies op geen enkel moment expliciet wordt gesproken over de noodzaak tot fysieke verbinding van de Bosjes van Pex – een recreatiegebied – met natuurgebied Wapendal. De ecologische relevantie hiervan is onduidelijk. Het Natura 2000 Westduinpark is door de Vogelwijk en drukke verkeersader Sportlaan en Machiel Vrijenhoeklaan geïsoleerd van de Bosjes van Pex en het Wapendal. Er kan daarom dus niet voldaan worden aan het advies van de Ecologische autoriteit om de Natura 2000 gebieden Westduinpark en Wapendal beter te verbinden, zoals gesteld wordt in dit concept- verkeersbesluit.

Verder geldt:

- Er is geen openbaar beschikbaar ecologisch onderzoek waaruit expliciet blijkt dat de voorgestelde verbinding een daadwerkelijke ecologische meerwaarde heeft;
- Het is onbekend of de bestaande flora en fauna in het gebied daadwerkelijk zullen profiteren van de maatregel, of dat er juist verstoring optreedt door wijziging in gebruik of toename van menselijke activiteit;
- De bewoners zijn niet bekend met observaties van dierlijke verkeersslachtoffers op de Daal en Bergselaan of de omliggende wegen van het Wapendal welke in de Bijlage van het concept-verkeersbesluit als risico benoemd wordt.

Zonder concrete, verifieerbare ecologische onderbouwing is het voorstel onvoldoende onderbouwd en is niet gegarandeerd dat de gestelde ecologische doelen daadwerkelijk zullen worden behaald.

Reactie college:

Naast het feit dat er meer ruimte (3000 m²) ontstaat door het vervangen van asfalt door natuur kan de kwalitatieve meerwaarde van dit project voor natuur worden samengevat in drie kernthema's: kwaliteitsverbetering (van Natura 2000), groene verbindingen en biodiversiteit verhogen. In het conceptverkeersbesluit is aangegeven dat de natuurgebieden Westduinpark en Wapendal beter met elkaar verbonden moeten worden. Deze ambitie is gebaseerd op het advies van de Ecologische Autoriteit, waarin wordt gewezen op het belang van het versterken van ecologische verbindingen tussen losse delen van Natura 2000-gebieden.

De verbinding tussen Wapendal en de Bosjes van Pex maakt deel uit van een breder pakket aan maatregelen dat is opgesteld door stadsecologen en ecologen van het ingenieursbureau. Deze

experts beschikken over gedetailleerde kennis van het gebied en hebben de ecologische meerwaarde van het project beoordeeld.

In het kader van dit project is vastgesteld dat de huidige situatie onvoldoende mantelzoomvegetatie bevat. Door het versmallen van het wegprofiel ontstaat ruimte om deze vegetatie toe te voegen. Mantelzoomvegetatie staat bekend als een biodiversiteitshotspot en draagt bij aan het verbeteren van leefgebieden voor bestaande en nieuwe soorten.

In het gebied zijn bijzondere natuurwaarden vastgesteld, waaronder broedvogels (zoals de bosuil en nachtegaal), dagvlinders (zoals het bruin blauwtje en de gehakelde aurelia), vaatplanten (zoals duinreigersbek en gewone salomonszegel) en insecten (zoals de harkwesp en struiksprinkhaan).

Door het toevoegen van nieuwe terreineigenschappen, zoals variatie in vochtigheid, bodemtype en bezonning, wordt het leefgebied van deze soorten versterkt. Ook zal door de extra natuur een buffer ontstaan tussen de meest kwetsbare natuur van Wapendal en verstoring van de Daal- en Bergselaan waarbij ook de verstoring afneemt aangezien er geen auto's meer rijden.

De voorgestelde maatregelen zijn ecologisch onderbouwd en sluiten aan bij het gemeentelijk beleid om de stedelijke groene hoofdstructuur te versterken.

De verwachting is dat de biodiversiteit in het gebied toeneemt en dat de natuur beter bestand wordt tegen verstoringen zoals klimaatverandering en recreatiedruk.

Zienswijze:

VI Bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan 'Bohemen', vastgesteld op 20 december 2018 en inmiddels onherroepelijk, is de bestemming van het betreffende deel van de Daal en Bergselaan aangeduid als 'Verkeer – Verblijfstraat'. Voor de omliggende gebieden gelden de volgende bestemmingen: de Bosjes van Pex zijn bestemd als 'Bos' en 'Sport', en Wapendal heeft de bestemming 'Natuur'.

In het verkeersbesluit wordt vermeld dat 'door het vrijkomen van ruimte door het versmallen van het wegprofiel aan beide zijden de mogelijkheid ontstaat voor het toevoegen van een mantelvegetatie'.

Echter, volgens het bestemmingsplan zijn bij de bestemming 'Verkeer – Verblijfstraat' uitsluitend de volgende functies toegestaan:

- (a) voet- en fietspaden;
- (b) wegen.

De aanleg van mantelvegetatie (een vorm van beplanting met ecologische doelstelling) valt onder de bestemming 'Natuur' en is niet verenigbaar met de huidige bestemming 'Verkeer – Verblijfstraat'.

Formeel betekent dit dat voor het realiseren van dergelijke beplanting een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Zonder een dergelijk planologisch traject is de aanleg van mantelvegetatie op deze locatie in strijd met het geldende bestemmingsplan.

Reactie college:

In het bestemmingsplan is aangegeven dat er naast (a)voet- en fietspaden; en (b)wegen binnen deze bestemming ook "één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen." is toegestaan. Mantelvegetaties valt onder de ondersteunende functie 'groen' en past daarbij binnen het bestemmingsplan.

Zienswijze:

VII Onzorgvuldig Participatieproces

Met de bewoners in de directe omgeving heeft in het voortraject geen overleg plaatsgevonden. Pas op 3 mei 2025 ontvingen deze voor het eerst informatie van de gemeente middels een flyer met de aankondiging dat de werkzaamheden om de Daal en Bergselaan af te sluiten per september 2025 zouden starten en een uitnodiging voor een informatieavond. Op 22 mei 2025 is er inloopbijeenkomst geweest voor omwonenden en andere geïnteresseerden. Deze bijeenkomst vond echter plaats nádat reeds was gecommuniceerd dat de werkzaamheden in september zouden starten. Hierdoor is het beeld van schijninspraak ontstaan.

De aanpassingen die naar aanleiding van deze bijeenkomsten zijn doorgevoerd – zoals 'extra aandacht voor goede verlichting van het fietspad' en de keuze voor 'voornamelijk lage beplanting' –

zijn marginale maatregelen. Ze gaan voorbij aan de fundamentele bezwaren die leven bij omwonenden, zoals de toename van sluipverkeer, parkeeroverlast en verslechtering van de verkeersveiligheid. Dat is niet in lijn met het concept besluit waarin het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voor de woonomgeving nagestreefd wordt.

Tot slot wordt in het verkeersbesluit verwezen naar een termijn van vier weken voor het indienen van een zienswijze, terwijl wettelijk een termijn van zes weken geldt. Dit wekt de indruk dat het besluit er met haast en zonder zorgvuldige afweging wordt doorgedrukt

Reactie college:

In februari 2022 heeft het toenmalige college aangegeven zich te willen inzetten voor het opheffen van de weg bij Wapendal om de natuur te versterken (RIS311285). In januari 2023 is deze inzet vervolgens herbevestigd (RIS314075). Daarna is in het coalitieakkoord van september 2023 (RIS316672) aangegeven dat dit plan zou worden uitgevoerd en dit is opnieuw bevestigd in de opvolgende brief over de stikstofaanpak (december 2023, RIS317472). In de brief uit oktober 2024 (RIS320065) die in december nogmaals naar de raad is gestuurd is de commissie Leefomgeving geïnformeerd over het schetsontwerp waarin de functiewijziging van rijbaan naar fietspad is opgenomen.

In het voortraject is gekozen voor het participatieniveau ‘raadplegen’, conform het beleid van de gemeente Den Haag. Dit niveau is vastgesteld vanwege de ecologische noodzaak en de lange voorgeschiedenis van het project, waarin de plannen al eerder kenbaar zijn gemaakt. Tijdens de participatie is gestreefd naar het delen van zoveel mogelijk informatie en het verzamelen van input van belanghebbenden. Naar aanleiding van deze input zijn diverse aanpassingen doorgevoerd, waaronder verbeterde verlichting, de keuze voor lage beplanting, een aangepaste aansluiting van het fietspad nabij de Ridderspoorweg en een aangepaste inrichting van de Pioenweg bij de kruising met de Daal en Bergselaan.

De zienswijzeprocedure, die vier weken heeft geduurd, is als extra stap aangeboden om belanghebbenden de gelegenheid te geven hun mening te geven. Deze termijn is in lijn met de gebruikelijke werkwijze van de gemeente bij verkeersbesluiten.

Na publicatie van het definitieve besluit geldt een wettelijke bezwaartermijn van zes weken, waarmee voldaan wordt aan de eisen uit de Algemene wet bestuursrecht.

Zienswijze:

VIII Conclusie

Op basis van het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het verkeersbesluit op meerdere essentiële punten tekortschiet in onderbouwing, zorgvuldigheid en rechtsgeldigheid. Er is:

- geen deugdelijke verkeerskundige analyse uitgevoerd die de implicaties van de afsluiting aantoonst;
- onvoldoende inzicht gegeven in de feitelijke parkeerdruk en mogelijke overloop naar aangrenzende straten;
- geen overtuigende ecologische onderbouwing van de beweerde meerwaarde van de voorgestelde verbinding;
- geen passende beoordeling of natuurtoets uitgevoerd, ondanks de ligging nabij een Natura 2000-gebied;
- sprake van strijdigheid met het geldende bestemmingsplan, zonder dat daarvoor een planologische procedure is gevolgd;
- geen zorgvuldig participatieproces doorlopen.

Hiermee wordt in strijd gehandeld met de Algemene wet bestuursrecht, in het bijzonder:

- Artikel 3:2 Awb: de verplichting tot een zorgvuldige voorbereiding van besluiten;
- Artikel 3:46 Awb: de eis van een deugdelijke motivering;
- Artikel 2.7 en 2.8 van de Wet natuurbescherming: bescherming van Natura 2000-gebieden;
- Artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro): handelen conform het bestemmingsplan.

Gelet op de ingrijpende gevolgen van het besluit voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid, parkeerdruk en rechtszekerheid van bewoners in de omgeving, verzoeken ondergetekenden dan ook met klem om het verkeersbesluit niet in stand te laten.

Reactie college:

In de zienswijzen is gesteld dat het verkeersbesluit op meerdere punten tekortschiet in onderbouwing, zorgvuldigheid en juridische houdbaarheid. Deze punten zijn beoordeeld en van een reactie voorzien.

- *Op basis van de uitgevoerde verkeerskundige analyse is vastgesteld dat de afsluiting van de Daal en Bergselaan geen negatieve invloed heeft op de verkeersdoorstroming in de wijk.*
- *De parkeerdruk in de directe omgeving is beoordeeld en blijkt binnen de geldende normen te vallen. De beschikbare capaciteit is voldoende om het vervallen aantal parkeerplaatsen op te vangen.*
- *De ecologische meerwaarde van het project is onderbouwd met een natuurtoets en stikstofberekening. Hieruit is gebleken dat geen negatieve effecten optreden op het Natura 2000-gebied Wapendal. Uit de ecologische analyse is juist een verbetering van de natuur voorzien.*
- *De voorgestelde maatregelen passen binnen het geldende bestemmingsplan 'Bohemen 2018'. Een wijziging van het planologisch kader is daarom niet noodzakelijk.*
- *Het participatieproces is uitgevoerd conform het gemeentelijk beleid. Daarbij is gekozen voor het niveau 'raadplegen', passend bij de aard en achtergrond van het project.*

Op grond van deze overwegingen wordt geconcludeerd dat het verkeersbesluit zorgvuldig is voorbereid en juridisch houdbaar is. Er wordt voldaan aan de eisen uit de Algemene wet bestuursrecht, de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet.

[Geanonimiseerd]

[Geanonimiseerd]

In het verslag van 7 maart 2024 van het constructief overleg tussen Manege De Wildhoef en wethouder buitenruimte Robert Barker is opgenomen dat de bereikbaarheid van de manege in verband met bijvoorbeeld afvoer mest e.a. mogelijk blijft.

Het conceptverkeersbesluit sluit niet aan bij de bereikbaarheid van de manege. De toegang tot de mestplaat en de voer- en stro-opslag is niet meer mogelijk. De vrachtauto's moeten over een lengte van 70 meter over het 3,50 meter brede fietspad rijden en dan de bocht maken om het bos in te rijden. Bijgaand hebben we foto's van de mestafhaal-vrachtwagencombinatie en de stro, hooi en kuilleverancier gevoegd. Foto's van de tankwagen voor de biks en de vuilniswagen zijn er niet.

Reactie college:

Er zijn diverse analyses van bochtstralen gemaakt waaruit blijkt dat de leveranciers op een veilige manier bij de mestplaat kunnen blijven komen. In de huidige situatie wordt hierbij ook over voet- en fietspaden gereden, de toekomstige situatie levert geen grotere risico's op.

[Geanonimiseerd]

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

HET PLAN AFSLUITEN DAAL EN BERGSELAAN VOOR AUTOVERKEER

De Daal en Bergselaan is de enige laan in Nederland met deze naam.

Het stedenbouwkundig ontwerp van de Daal en Bergselaan en de Savornin Lohmanlaan heeft een kwaliteit door de ronde ruime bochten die in beide lanen tot uitdrukking komen.

Het Bestemmingsplan Bohemen 2008 is opgesteld om bescherming van de structuur van de wijk en deze lanen te waarborgen. Het weghalen van de driehoek op de hoek Daal en Bergselaan – Pioenweg tast de kwaliteit van de wegenstructuur aan. De ronde ruime bochten komen te vervallen en de Daal en Bergselaan wordt gedevalueerd tot straat of weg. Neveneffect is dat de lusfunctie van omkeren op zowel op de Daal en Bergselaan als de Pioenweg komt te vervallen. Auto's zullen op beide wegen omkeren op de plek van parkeren met gevaarlijke verkeerssituaties tot gevolg. Op de hoek van de Daal en Bergselaan – Pioenweg wordt het eenrichtingsverkeer vervangen door tweerichtingsverkeer waardoor twee onoverzichtelijke open bochten kort op elkaar ontstaan die door veel verkeersdeelnemers zoals auto's, scooters, elektrische fietsen en bakfietsen op een te hoge snelheid worden genomen. Het is dan wachten op ongelukken.

In het nieuwe plan wordt door de driehoek Daal en Bergselaan – Pioenweg een voetpad gecreëerd wat aansluit op een zandpad wat een hoogteverschil met het voetpad heeft van circa 25 cm. Een minder valide kan dit pad niet belopen. Het bestaande voetpad langs Wapendal sluit wel aan op het reguliere voetpad richting maneges.

Reactie college:

Deze zorgen over het verwijderen van de driehoek op de hoek Daal en Bergselaan – Pioenweg zijn onderzocht. Uit verkeerskundige analyse blijkt dat de voorgestelde inrichting voldoet aan de geldende ontwerprichtlijnen.

In de huidige situatie wordt het eenrichtingsverkeer regelmatig genegeerd, wat leidt tot onvoorspelbare verkeersbewegingen. Door de inrichting aan te passen en tweerichtingsverkeer toe te staan, wordt de situatie overzichtelijker en veiliger. Binnen het wegprofiel is voldoende ruimte aanwezig om voertuigen te laten keren of hun route te vervolgen.

De aansluiting van het voetpad op het zandpad is beoordeeld. Er is gekozen voor een logische route door het bestaande trottoir langs de Pioenweg door te trekken. Hiermee wordt voorkomen dat ongewenste 'olifantenpaadjes' ontstaan en wordt de toegankelijkheid voor voetgangers verbeterd. De stedenbouwkundige kwaliteit van de omgeving is meegewogen in het ontwerp, waarbij de functionele en ecologische doelen van het project leidend zijn geweest.

Zienswijze:

BESTEMMINGSPLAN BOHEMEN 2008

Ontsluitingsstructuur Bohemen

Op pagina 18 van het bestemmingsplan Bohemen 2008 is de ontsluitingsstructuur Bohemen weergegeven. De Daal en Bergselaan is weergegeven als “Verkeer / Straat”, zie bijlage.

In artikel 18 Verkeer, Straat wordt de definitie van Verkeer, Straat weergegeven als overige straten, de buurtontsluitingen, die niet binnen de bestemming “Verblijfsstraat of Hoofdverkeersweg vallen. De Daal en Bergselaan is gezien de buurtontsluiting van de Vruchtenbuurt en Bohemen naar de Sportlaan niet te benoemen als Verblijfsstraat. De Daal en Bergselaan is dus als Buurtontsluiting te benoemen.

Artikel 24 Algemene vrijstellingsbepaling. In deze bepaling is geregeld dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn vrijstelling te verlenen van bepalingen in het bestemmingsplan voor geringe afwijkingen en wijzigingen.

Het afsluiten van de Buurtontsluitingsweg Daal en Bergselaan is geen geringe afwijking of wijziging: aantasting van kwaliteit van het wegennet en ontnemen functie Buurtonstluitingsweg voor Bohemen. B&W is dus niet bevoegd om de Algemene vrijstellingsbepaling toe te passen.

Graag verneem ik van de gemeente op welke wijze verandering van het Bestemmingsplan Bohemen 2008 is bepaald op grond waarvan de Ontsluitingsstructuur van Bohemen is gewijzigd.

Reactie college:

De Algemene vrijstellingsbepaling uit het bestemmingsplan Bohemen 2008 is niet van toepassing, aangezien dit plan niet langer vigerend is. Deze zienswijze is beoordeeld aan de hand van het vigerende bestemmingsplan ‘Bohemen 2018’, dat op 20 december 2018 is vastgesteld en inmiddels onherroepelijk in werking is getreden.

In dit actuele bestemmingsplan is geen aparte status opgenomen voor ‘buurtontsluitingswegen’.

De Daal en Bergselaan is daarin bestemd als ‘Verkeer – Verblijfstraat’.

In afbeelding 18 van de toelichting op de regels is de hoofdstructuur voor wegverkeer weergegeven.

De Daal en Bergselaan is hierin niet opgenomen.

Binnen de bestemming ‘Verkeer – Verblijfstraat’ zijn naast wegen ook voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, water en bijbehorende bouwwerken toegestaan.

De voorgestelde functiewijziging van rijbaan naar fietspad en het toevoegen van groen vallen binnen de toegestane functies van het bestemmingsplan.

Een wijziging van het bestemmingsplan is daarom niet noodzakelijk geacht.

Zienswijze:

VERGROENING

Vergroening betekent volgens de site van Den Haag:

“het streven om de stad groener te maken door meer planten, bomen en groenvoorzieningen te integreren in de stedelijke omgeving. Dit omvat het vervangen van tegels door beplanting, het aanleggen van groene daken en gevels, en het creëren van meer parken en groenstroken.”

Vergroening kan ons inziens gerealiseerd worden zonder afsluiting van de Daal en Bergselaan door:

1. Percelen aan de natuur teruggeven die niet gebonden zijn aan een locatie in de Bosjes van Pex zoals het terrein HWB en overslagterrein. Samen 2.500 m².
2. Vergroenen van de sportterreinen. Manege De Wildhoef heeft al meerdere ontwerpen hiervoor. Uiteraard ook geschikt voor andere sportterreinen.
3. Vergroenen door verwijderen van trottoirs langs Wapendal en het pleintje.

Dit alles conform het vergroeningsbeleid van de gemeente Den Haag.

Reactie college:

De maatregel om de Daal en Bergselaan af te sluiten is niet uitsluitend bedoeld als vergroening, maar als onderdeel van een bredere ecologische herstelstrategie. Het project draagt bij aan het versterken van de stedelijke groene hoofdstructuur en het creëren van een bufferzone rond het Natura 2000-gebied Wapendal.

Door het versmallen van het wegprofiel ontstaat ruimte voor mantel-zoomvegetatie, die bekend staat als biodiversiteitshotspot. Deze vorm van vergroening gaat verder dan het vervangen van verharding door groen en is gericht op het verbeteren van leefgebieden voor flora en fauna.

Alternatieve vergroeningsmaatregelen zoals genoemd in de zienswijze kunnen aanvullend worden onderzocht, maar vervangen niet de ecologische functie die met dit project wordt beoogd.

Zienswijze:

MOTIE KAVISH PARTIMAN CDA

In de door het CDA op 10 juli jl. ingediende en aangenomen motie omtrent de toegankelijkheid van de Bosjes van Pex verzoekt het CDA om:

- In overleg te treden met de betrokken maneges, sportverenigingen en belangenorganisaties voor mensen met een beperking om hun bereikbaarheids- en toegankelijkheidsbehoeften in kaart te brengen;
- Nader inzichtelijk te maken op basis van de beschikbare data en waar nodig aanvullend onderzoek nader inzichtelijk te maken wat de praktische gevolgen van de afsluiting van het traject voor het gemotoriseerd verkeer dat essentieel is voor de deze voorzieningen inclusief: vervoer van mensen met een beperking, aan- en afvoer van dieren en trailers, laad- en losvoorzieningen en parkeermogelijkheden voor begeleiders en aangepast vervoer;
- De raad hierover te informeren voordat uitvoeringsmaatregelen aan de Daal en Bergselaan worden getroffen, zoals het verwijderen van rijbanen of fysieke afsluiten van de weg.

Om deze verzoeken op een zorgvuldige wijze te realiseren, is het essentieel dat ingrijpende maatregelen zoals wegafsluitingen gebaseerd zijn op grondige analyses, transparante besluitvorming en een evenwichtige belangenafweging. Daarbij gaat het om zaken als verkeersoverlast, leefbaarheid, parkeerdruk en ook de juridische houdbaarheid binnen het bestemmingsplan. Gisteren 16 juli hebben we overleg met de projectleider van het plan gehad waaruit naar voren kwam dat met name de toegankelijkheid van de manege van onze dochters, Manege De Wildhoeve, niet is verwerkt.

Reactie college:

Bij de voorbereiding van dit project is uitgegaan van zorgvuldig uitgevoerd onderzoek. Daarbij is een belangenafweging gemaakt tussen ecologische versterking, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Uit de verkeersanalyse is gebleken dat de afsluiting van de Daal en Bergselaan geen significante gevolgen heeft voor de verkeersdoorstroming in de omliggende straten. De woonwijken blijven goed bereikbaar en de verkeersveiligheid wordt niet negatief beïnvloed.

Zienswijze:

In het voorgestelde plan ontbreekt het aan een gedegen onderbouwing.

- De toegezegde aanvulling van 3.000 m² blijkt slechts over een afstand van 275 meter x (9.40 – 4) meter = 1.485 m² maximaal te gaan;
- De breedte van de beoogde tweerichtingsverkeersstrook bij de driehoek wordt 5.40 meter terwijl de huidige eenrichtingsverkeersstrook 5.80 meter bedraagt.

Reactie college:

De bovengenoemde berekening met betrekking tot de hoeveelheid aanvullend groen is onjuist.

Over de gehele lengte wordt een breder stuk verharding verwijderd en op de aansluitingen bij de Daal en Bergselaan wordt extra verharding verwijderd.

De breedte van de twee-richtingen strook is in lijn met de ontwerprichtlijnen voor erftoegangswegen. De door u aangehaalde 5,8 meter breedte is ontstaan door het verwijderen van de parkeervakken aan de Wapendal zijde van de Pioenweg. Bij regulier eenrichtingsverkeer wordt er voor erftoegangswegen een breedte van 4 meter gehanteerd.

Zienswijze:

Op de volgende punten krijgen wij graag antwoord:

- Graag vernemen wij het advies en oordeel van Advies Collectieve Ruimte betreffende de aantasting van de kwaliteit van de wegenstructuur zoals in het eerste gedeelte van deze zienswijze is verwoord;

- Graag vernemen wij advies en oordeel zoals opgesteld door de gemeentelijke VOV betreffende de verkeersveiligheid door de driehoek Daal en Bergselaan – Pioenweg te laten vervallen en het eenrichtingsverkeer te vervangen door tweerichtingsverkeer;
- Graag vernemen wij de wijziging van het Bestemmingsplan Bohemen 2008;
- Graag vernemen wij of er een omgevingsvergunning is aangevraagd.

Reactie college:

Het door u genoemde 'Advies Collectieve Ruimte' is niet herkend als een formeel advies of als een erkend adviesorgaan binnen de gemeentelijke procedures. Om die reden kan hierop geen inhoudelijke reactie worden gegeven.

De Verkeersadviescommissie (VOV) heeft positief geadviseerd over het laten vervallen van de 'driehoek' en de wijziging van de verkeersinrichting van éénrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer. Inmiddels is het definitieve advies van de VOV beschikbaar en luidt dit positief. Daarmee is bevestigd dat het ontwerp voldoet aan de geldende verkeerskundige richtlijnen en dat de voorgestelde inrichting geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Het bestemmingsplan Bohemen 2008 is niet meer van kracht. De huidige planologische kaders zijn vastgelegd in het bestemmingsplan Bohemen 2018, dat op 20 december 2018 is vastgesteld en onherroepelijk is geworden.

Binnen dit vigerende bestemmingsplan passen de voorgestelde maatregelen, waardoor een wijziging of omgevingsvergunning niet noodzakelijk is.

Zienswijze:

ALTERNATIEF VERKEERSPLAN

Wij hebben wethouder Robert Barker tijdens de gemeenteraadsvergadering van 9 juli jl. een uitgewerkt plan gegeven waarin de kwaliteit van de wegenstructuur en de ontsluitingsstructuur van Bohemen ongewijzigd blijft, maar zijn wens om de Daal en Bergselaan te versmallen toch wordt vervuld.

Bijgaand treft u deze uitwerking aan. Het gedeelte van versmalling wordt uitgevoerd als "Fietspad met auto te gast" en de driehoek Daal en Bergselaan – Pioenweg blijft gehandhaafd. Door de twee zebapaden ontstaan twee veilige voetgangersoversteekplaatsen. De aanpassing wordt dan een geringe afwijking of wijziging van het Bestemmingsplan Bohemen 2008 waardoor de wijziging onder de Algemene vrijstellingsbepaling zou kunnen vallen.

De wegdelen rond het driehoekje worden ook versmald zodat ontmoedigd wordt dat het fietsverkeer de eenrichtingsverkeersborden ontwijkt. De toegang tot de Evert Wijtemaweg en het groot vrachtverkeer voor Manège De Wildhoef blijft toegankelijk en hoeft niet voor een groot deel over het geplande fietspad van 3,50 meter breed te rijden.

Het sluipverkeer wat zal ontstaan op de Ereprijsweg en de Ridderspoorweg wordt hiermee ook Voorkomen

CONCLUSIE

Het alternatief verkeersplan ontleemt nagenoeg alle bezwaren welke momenteel door een groot deel van de bewoners worden ervaren en geeft het doel van de gemeente invulling om Wapendal een uitbreiding en bescherming te geven.

Reactie college:

Hoewel het alternatief op onderdelen als constructief wordt gezien, is vastgesteld dat de beoogde ecologische doelen van het project hiermee niet volledig worden bereikt.

In het huidige ontwerp wordt gemotoriseerd verkeer volledig geweerd van het deel van de Daal en Bergselaan langs Wapendal, waardoor een robuuste bufferzone ontstaat die bijdraagt aan natuurherstel.

In het alternatieve plan blijft gemotoriseerd verkeer mogelijk, waardoor verstoring door licht, geluid en beweging niet wordt weggenomen.

Daarnaast wordt in het alternatieve ontwerp minder verharding verwijderd, waardoor de ruimte voor nieuwe vegetatie en biodiversiteit beperkt blijft.

Om deze redenen is besloten het alternatieve verkeersplan niet over te nemen.

Fietzersbond

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Kruising Daal en Bergselaan - Pioenweg - Evert Wytemaweg

De wijze waarop het fietspad bij de Pioenweg aansluit op de Daal en Bergselaan leidt ons inziens tot onveilige situaties. Fietzers die vanaf het fietspad komen moeten schuin over het kruisingsvlak naar de rechterzijde van de rijbaan. Auto's vanuit de Pioenweg naar de Evert Wytemaweg rijden die fietsers vrijwel frontaal tegemoet. Ook is de voorrangsregeling onduidelijk. Hebben deze (rechtdoorgaande) fietsers voorrang op auto's die vanuit de Daal en Bergselaan linksaf slaan naar de Pioenweg?

De vormgeving van het kruispunt dient hier meer duidelijkheid te geven. Een verbetering zou zijn om het fietspad vóór de kruising te splitsen in twee korte één-richtingsfietspaden, zodat fietsers richting Daal en Bergselaan al aan de rechterzijde uitkomen. Tussen dan ontstane korte takken kan een groen middeneilandje komen. In principe is dat dezelfde oplossing als bij de aansluiting bij de Ridderspoorweg, waar de fietsers in de beide richtingen ook een eigen route hebben, om logisch op de rijbaan aan te sluiten.

Daarnaast kan de aansluiting van de Pioenweg enigszins naar links verplaatst worden, zodat deze recht tegenover de Evert Wytemaweg komt te liggen, waardoor er duidelijker rijlijnen ontstaan.

Over de verdere detaillering denken we graag mee.

Reactie college:

Vergelijkbare kruisingen zijn geanalyseerd en de lokale situatie is beoordeeld. Uit deze analyse is gebleken dat de kruising zich bevindt in een 30 km/u-zone met lage verkeersintensiteit. De inrichting van de kruising kenmerkt zich door ruime hoeken en goede zichtlijnen.

De voorrangssituatie is beoordeeld als voldoende duidelijk binnen de principes van een 30 km/u-gebied. Het aanbrengen van extra geleiding of markering is niet passend binnen deze zone, omdat dit juist tot verwarring kan leiden. Een verschuiving van de aansluiting van de pioenweg is niet noodzakelijk geacht.

Wel wordt het ontwerp aangepast conform uw voorstel: het fietspad vóór de kruising zal worden gesplitst in twee korte éénrichtingsfietspaden, zodat fietsers richting Daal en Bergselaan al aan de rechterzijde uitkomen. Tussen deze takken wordt een voor nood- en hulpdiensten overrijdbaar midden-eiland aangelegd. Hiermee wordt de leesbaarheid van de situatie voor fietsers vergroot en sluit de infrastructuur beter aan op de gewenste rijrichting.

Zienswijze:

Rijwielpadband

Volgens de legenda bij de tekening moet voor de scheiding tussen trottoir en fietspad zgn.

"rijwielpadband 40/120x250" toegepast worden. Deze is slechter overrijdbaar als de in het Haagse Handboek Openbare Ruimte (HOR) voorgeschreven "(vergevingsgezinde) rijwielpadband 3/12x20" gebruikt moet worden. Het HOR dient ook hier toegepast te worden.

Reactie college:

Deze opmerking is juist en zal worden doorgevoerd in het definitieve ontwerp. Hiermee wordt aangesloten bij de geldende ontwerpstandaarden en wordt de toegankelijkheid en veiligheid voor fietsers verbeterd.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

1. Voldoende fietsroutes

Er loopt al een fietspad door de bosjes van pex, een fietspad op de laan van meerdervoort en een fietspad langs de sportlaan.

Een fietspad dat door loopt dient alleen voor iets kortere routes voor herkomsten en bestemmingen tussen de daal en bergse laan en de Godetiaweg en een stukje van de savormin lohmanlaan. Alle andere bestemmingen en herkomsten kunnen via de andere fietsroutes worden bereikt.

Met alleen een voetpad kan de natuur veel meer versterkt worden. Ook voor nood en hulpdiensten is de route niet essentieel en die zouden desnoods ook over een voetpad kunnen rijden.

2. Sociale veiligheid

Het fietspad door de bosjes van Pex kan als onveilig worden ervaren, maar dat zal voor die nieuwe fietspad ook gelden en evengoed gemeden worden door degene die zich onveilig voelen, vooral 's avonds. De weg wordt nu ook zeer weinig gebruikt door fietsers, omdat er weinig bestemmingen direct aan de daal en bergse laan zitten: woningen en een tennisclub.

3. Groen verblijfskwaliteit

Een fietspad zorgt ervoor dat er nog steeds waakzaamheid nodig is wanneer men hier (vooral met kind of hond) loopt, ontspanning van verkeersstress is essentieel voor de menselijke gezondheid. Met scooters, racefietsen en fatbikes die in theorie nog langs kunnen scheuren neemt de ontspanningswaarde voor de mens nauwelijks toe door deze maatregel. Groen heeft alleen waarde voor mens en natuur als er rust is en (verkeers)stressoren ontbreken. 500 verkeersbewegingen per dag zullen er waar een deel fietsers, zou het toch moeten afleggen tegen de toegevoegde rust en natuurwaarde.

4. Meer groen ruimte/ontharding.

Er wordt 50% meer onthard als er daar alleen nog een voetpad is, dus meer ruimte voor groen, bomen en verkoeling.

Reactie college:

Uit ecologische analyse is gebleken dat een fietspad relatief beperkte impact heeft op de natuurwaarden van Wapendal.

Tegelijkertijd is vastgesteld dat het verbeteren van de fijnmazige fietsstructuur in de stad een belangrijk beleidsdoel is.

De combinatie van natuurherstel en bereikbaarheid wordt met dit ontwerp als haalbaar en wenselijk beschouwd.

Voor nood- en hulpdiensten is het van belang dat meerdere toegangswegen beschikbaar blijven.

De route via de Daal en Bergselaan draagt hieraan bij.

Het ontwerp is zodanig ingericht dat sociale veiligheid wordt bevorderd, onder andere door het toepassen van lage beplanting en extra verlichting.

De suggestie om uitsluitend een voetpad aan te leggen is niet overgenomen, omdat daarmee de bereikbaarheid en het gebruik voor meerdere doelgroepen onvoldoende wordt geborgd.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Geachte dame/heer,

Naar aanleiding van het bizarre en niet gecommuniceerde plan van de Gemeente Den Haag over het afsluiten van een deel van de Daal en Bergselaan het volgende. Als dit plan uitgevoerd wordt voordat er verkeersmaatregelen op de Savormin Lohmanlaan, Ridderspoorweg, Ereprijsweg, Pioenweg en het verhoogde stuk Laan van Meerdervoort worden ingevoerd, zal dit ontaarden in een compleet verkeersinfarct. Verkeer gaat alternatieve routes zoeken en dat zal niet de Laan van Meerdervoort, of de Sportlaan zijn, maar een sluiproute via de hiervoor genoemde straten. Zonder eenrichtingsverkeer, verkeersdrempels en betaald parkeren zal het hier een drama worden. Dat zal een ieder die hier woont beamen. Het "onderzoek" dat de Gemeente kennelijk heeft uitgevoerd verbaast en verbijstert een ieder die de conclusies leest. Dit voelt als een vooringenomen onderzoek dat passend is gemaakt om het kennelijk al genomen besluit niet in de wielen te rijden.

Reactie college:

De tellingen zijn verricht in de week van 4 april 2022, inclusief metingen in het weekend. Uit deze metingen is gebleken dat de verkeersdruk in het weekend lager was dan op werkdagen.

Ter controle zijn de resultaten vergeleken met een eerdere telling uit 2010. De verschillen tussen beide metingen zijn gering, waardoor de analyse als representatief wordt beschouwd.

Uit de analyse blijkt dat de afsluiting van de Daal en Bergselaan geen significante impact heeft op de verkeersdoorstroming in de wijk.

De omliggende straten zijn ingericht als 30 km/u-gebied en kunnen het verwachte verkeersaanbod verwerken. Zelfs bij een verdubbeling van het verkeer blijft de capaciteit voldoende. De zorgen over overbelasting worden daarom niet gedeeld op basis van de beschikbare gegevens.

Zienswijze:

Samen met vrijwel alle omwonenden maak ik me ernstig zorgen om dit bizarre en wereldvreemde plan, wat kennelijk achter een tekentafel is Wapendal is een Natura 2000 gebied waarop we als stad trots mogen zijn. De Bosjes van Pex zijn een soort recreatiegebied waar voetballers, tennissers, hondenuitlaters, korfballers, paardrijders, horecabezoekers en ongetwijfeld nog andere doelgroepen dagelijks samenkomen. We noemen dit in de buurt een speelbos. Dat sluit totaal niet aan bij een door hekken afgeschermd Natura 2000 gebied. Het plaatsen van een paar struiken en het verwijderen van de rijbaan voor motorvoertuigen en het terugplaatsen van een fietspad maken het niet 1 natuurgebied. Sterker nog, het staat haaks op elkaar. Meer groen is prima, maar ons wijk is al heel erg groen. Ik kan binnen een straal van 5 km diverse wijken benoemen waar vrijwel geen groen is. Steek daar tijd en geld in, niet in dit onbezonnen plan. Excuses voor mijn toonzetting, maar dit raakt mij als bewoner. Ik hoop dat dit plan heel snel van tafel verdwijnt.

Reactie college:

Het verbinden van groene gebieden wordt binnen de ecologie gezien als een waardevolle maatregel om biodiversiteit te versterken en verstorende factoren te beperken. Door het verwijderen van gemotoriseerd verkeer tussen Wapendal en de Bosjes van Pex ontstaat een rustiger overgangszone, waarin flora en fauna zich beter kunnen ontwikkelen.

De verwachting is dat soorten uit Wapendal zich gemakkelijker kunnen verspreiden richting de Bosjes van Pex en op termijn richting het Westduinpark. De verstoringsdruk op Wapendal neemt niet toe door deze maatregel.

Daarnaast wordt ook in andere wijken van Den Haag wordt geïnvesteerd in vergroening. Dit project maakt onderdeel uit van een bredere strategie om de stedelijke groene hoofdstructuur te versterken.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Ik maak bezwaar tegen de constatering dat het verdwijnen van 54 parkeerplaatsen makkelijk in de omliggende straten opgevangen kunnen worden.

Gezien alleen de Ereprijsweg, de De Savornin lohmanlaan hoog en De laan van Meerdervoortlaan hoog onbetaald parkeren in Kent, zullen daar de 54 verdwenen parkeerplaatsen landen.

Die straten worden al gebruikt door bewoners van omliggende wijken waar wel sprake is van betaald parkeren. Bovendien is er veel overlast van campers, caravans, aanhangwagens en bedrijfswagens.

Ik spreek eigenaren aan die per fiets, scooter, deelscooter zelfs uit Scheveningen komen.

Dus graag extra aandacht voor betaald parkeren in de hiervoor genoemde straten.

Reactie college:

Wij erkennen dat het vervallen van parkeerruimte langs de Daal en Bergselaan buiten het gebied met betaald parkeren ertoe kan leiden dat voertuigen zich verplaatsen naar omliggende straten waar nog gratis geparkeerd kan worden. Het gaat hierbij echter om een beperkt aantal voertuigen. Op basis van de huidige inzichten wordt geen grote toename van de parkeerdruk in deze gebieden verwacht. Tegelijkertijd wordt dit als aandachtspunt meegenomen door de gemeente. Om ongewenste verschuivingen in parkeerdruk te voorkomen, wordt de mogelijkheid om het gebied voor betaald parkeren in de toekomst uit te breiden nadrukkelijk meegenomen in het bredere parkeerbeleid. Op termijn is dit sowieso het voornemen.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Geacht College,

Langs deze weg maak in mijn zienswijze op opgemeld concept verkeersbesluit kenbaar. Ik doe dit in de hoedanigheid van belanghebbende, ik woon op de Pioenweg en heb kijk rechtsreeks uit op Wapendal.

Ik ben van mening dat dit besluit niet uitgevoerd moet worden

Het besluit is niet gestoeld op het vereiste beleid.

- Er is geen vigerend beheerplan voor Wapendal waar deze maatregel aan getoetst kan worden.
- Het advies van de Ecologische Autoriteit op de Natuurdoelenanalyse (uit 2022) is niet opgevolgd. Er is geen bijstelling gekomen.
- De ter inzage legging is niet goed; op 9 juli ben ik op het informatiecentrum geweest om het conceptbesluit in te zien. Dat kon niet want het was daar niet te vinden. Later heb ik het per mail toegezonden gekregen maar de plankaart van de inrichting is onleesbaar (ik heb het conceptbesluit in zijn geheel bijgevoegd.)

Dit vind ik een onacceptabele punten van onzorgvuldigheid.

Reactie college:

De zienswijze stelt dat het beheerplan voor Wapendal en het advies van de Ecologische Autoriteit als beleidskader zouden moeten gelden voor dit project. Deze opvatting wordt niet gedeeld. Het beheerplan en het advies vormen geen formeel toetsingskader voor projecten in de directe omgeving van Wapendal.

Het project is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met stadsecologen en ecologen van het gemeentelijk ingenieursbureau. Deze deskundigen beschikken over gedetailleerde kennis van de lokale situatie en zijn actief betrokken geweest bij het bepalen van de ecologische meerwaarde van de voorgestelde maatregelen.

Het is spijtig dat de bijlage met de plankaart na toezending onvoldoende leesbaar is gebleken.

Tijdens de informatiebijeenkomst waren wel duidelijke presentatietekeningen op groot formaat beschikbaar, waarop de nieuwe situatie goed zichtbaar was.

Zienswijze:

Dan mijn verdere argumenten

Het advies Ecologische autoriteit betreft de natuurdoelenanalyse. Een ander advies over Wapendal is er niet. Er is geen concreet advies voor uitbreiding cq. verbreding Wapendal. De ecologische autoriteit adviseert de te treffen maatregelen op beheerplannen te baseren en daarvoor eerst een natuurdoelenanalyse uit te voeren en deze doelen SMART te maken. Momenteel is er geen beheerplan voor Wapendal en is de doelenanalyse niet bijgesteld na het advies uit 2022. Het doel van dit verkeersbesluit ontbeert dit voorwerk en is ook niet SMART

- Over stikstof wordt niets gekwantificeerd; voor het verkeersbesluit ze-kustzone is dit wel gedaan. Ook niet over de te verwachten effecten van zero-emissie en toename van elektrische voertuigen
- Randeffecten slaat op habitat 2150 en betreft terugzetten bosrand als procesmaatregel en andere begrazing als patroonmaatregel; aldus het advies van de Ecologische Autoriteit (2022). Dit verkeersbesluit valt daar niet onder en helpt daar ook niet bij.
- Grondwaterpeil Wapendal is volgens Ecologische autoriteit (advies natuurdoelenanalyse 2022) goed voor alle aanwezige habitat typen.
- Recreatiedruk is niet aan de orde als het om betreden van Wapendal gaat; het terrein is voor publiek gesloten (begrazing heeft de korstmossen al, nagenoeg, doen verdwijnen), recreatiedruk speelt wel als het om geluidsniveau's gaat. Daar verandert dit besluit niets aan

- Lichtoverlast is er ook van de lichtmasten op de sportvelden

Reactie college:

De Ecologische Autoriteit heeft een rapport opgesteld waarin de ecologische kwaliteit van het Westduinpark en Wapendal is geëvalueerd. In dit rapport is onder andere (op pagina 12) aangegeven dat er kansen zijn om deze natuurgebieden beter met elkaar te verbinden via groene ecologische structuren. Op basis van deze inzichten en de lokale kennis van stadsecologen en ecologen van het ingenieursbureau zijn passende maatregelen onderzocht en vastgesteld. Het project aan de Daal en Bergselaan is één van de initiatieven waarmee de stedelijke groene hoofdstructuur tussen Wapendal en het Westduinpark wordt versterkt (zie ook kaartendenhaag.nl). Vanuit deze context wordt de noodzaak van de voorgestelde verbinding onderschreven. Het door u genoemde randeffect betreft een ander type verstoring dan het autoverkeer langs Wapendal. Met dit verkeersbesluit wordt juist invulling gegeven aan een breder ecologisch probleem dat vaak aan de rand van natuurgebieden wordt waargenomen: verminderde activiteit van fauna, waaronder een lagere dichtheid van broedvogels. Wat betreft het grondwaterpeil is door de Ecologische Autoriteit een algemene beoordeling gegeven.

Lokale observaties wijzen echter op verdrogingsverschijnselen, zoals terugloop van soorten en minder vitale vegetatie. In het rapport van de Ecologische Autoriteit ('Advies over Natuurdoelanalyse Westduinpark & Wapendal', d.d. 9 januari 2024, pagina 3) wordt aangegeven dat er onvoldoende beeld is van de referentiesituatie, waardoor de verdrogingsproblematiek niet volledig kon worden beoordeeld.

De verwachting is dat het verwijderen van gemotoriseerd verkeer tussen Wapendal en de Bosjes van Pex leidt tot minder lichtverstoring door koplampen en minder geluidsoverlast, zoals het dichtslaan van autodeuren. Daarmee wordt een rustiger en ecologisch gunstiger omgeving gecreëerd aan deze zijde van Wapendal.

Zienswijze:

De verkeerstellingen zijn uiterst dubieus. Het valt te betwijfelen of deze representatief zijn.

Aantallen per etmaal geven geen goed beeld en negeren het effect van het spitsverkeer.

Verkeer op het onderhavige deel van de Daal en Bergse laan kiest volgens de modelsimulatie de Sportlaan. Hoogst onwaarschijnlijk; als je de Daal en Bergse laan oprijdt richting zuidwest is de doorgaande route over de Pioenweg; daar zal het drukker worden en komt langzaam verkeer nog meer in de verdrukking. Als het op de Sportlaan in de spits druk is, is de Pioenweg een potentiële sluiproute die ook nog eens pal langs Wapendal loopt. En dan staan daar voertuigen met draaiende motor. Niet bevorderlijk voor vermindering van de stikstofdepositie. Die is hier volgens de PAS-rapportage uit 2016 al hoger dan langs de Daal en Bergse Laan. Anders gezegd het probleem zal verergeren

Te verwachten verkeersknelpunten zijn de 3 omliggende rotondes (Appelstraat, Zonnestraat en Sav. Lohmanlaan). De laatste twee zijn dat in de spits nu ook al.

En voor het langzaam verkeer zijn er geen tellingen. De vraag is hoeveel bewegingen er voor elk uur van de dag te verwachten zijn op de beoogde fietspaden.

Reactie college:

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling is een verkeersanalyse uitgevoerd. De tellingen zijn verricht in de week van 4 april 2022, waarbij ook metingen in het weekend zijn meegenomen. Tijdens het weekend is een lagere verkeersdruk vastgesteld dan op werkdagen.

Ter verificatie zijn de in 2022 gemeten aantallen vergeleken met gegevens uit een eerdere telling uit 2010. Beide metingen vertonen nauwelijks verschillen, waardoor een representatief beeld van de verkeersintensiteit is verkregen.

Uit de verkeersanalyse is gebleken dat de verplaatsing van verkeer voornamelijk zal plaatsvinden via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort. De omliggende straten, waaronder de Ridderspoorweg, Pioenweg, Ereprijsweg, het verhoogde deel van de Laan van Meerdervoort en de De Savornin Lohmanlaan, zijn ingericht als 30 km/u-gebied. Volgens richtlijnen kunnen deze straten een verkeersvolume van circa 3.000 tot 3.500 motorvoertuigen per etmaal verwerken.

De huidige verkeersintensiteit op de Pioenweg bedraagt circa 900 motorvoertuigen per etmaal richting Zuidoost en 1.500 richting Noordwest. Deze waarden blijven ruim binnen de gestelde norm, waardoor aanvullende infrastructurele maatregelen niet noodzakelijk worden geacht.

Er is geen extra uitstoot te verwachten door een afname van het verkeer rondom het Wapendal.

Zienswijze:

Er wordt gesproken over verbinding tussen Bosjes van Pex en Westduinpark. Daarvoor is de Daal en Bergse laan geen belemmering; dit verkeersbesluit draagt daar niet aan bij.

Toevoegen van terreineigenschappen komt in de natuurdoelenanalyse en het advies daarop nergens aan de orde. Dat wordt er hier als gelegenheidsargument bijgesleept.

Uitbreiding van Wapendal is niet in de natuurdoelenanalyse en/of een beheerplan opgenomen maar wordt er hier “ingefietst”

Reactie college:

Naast de kwantitatieve verbetering kan de meerwaarde van dit project voor natuur samengevat worden in drie kernthema's: kwaliteitsverbetering (van Natura 2000), groene verbindingen en biodiversiteit verhogen. In het conceptverkeersbesluit is aangegeven dat de natuurgebieden Westduinpark en Wapendal beter met elkaar verbonden moeten worden. Deze ambitie is gebaseerd op het advies van de Ecologische Autoriteit, waarin wordt gewezen op het belang van het versterken van ecologische verbindingen tussen losse delen van Natura 2000-gebieden.

De verbinding tussen Wapendal en de Bosjes van Pex maakt deel uit van een breder pakket aan maatregelen dat is opgesteld door stadsecologen en ecologen van het ingenieursbureau. Deze experts beschikken over gedetailleerde kennis van het gebied en hebben de ecologische meerwaarde van het project beoordeeld.

In het kader van dit project is vastgesteld dat de huidige situatie onvoldoende mantel-zoomvegetatie bevat. Door het versmallen van het wegprofiel ontstaat ruimte om deze vegetatie toe te voegen. Mantel-zoomvegetatie staat bekend als een biodiversiteitshotspot en draagt bij aan het verbeteren van leefgebieden voor bestaande en nieuwe soorten.

In het gebied zijn bijzondere natuurwaarden vastgesteld, waaronder broedvogels (zoals de bosuil en nachtegaal), dagvlinders (zoals het bruin blauwtje en de gehakelde aurelia), vaatplanten (zoals duinreigersbek en gewone salomonszegel) en insecten (zoals de harkwesp en struiksprinkhaan). Door het toevoegen van nieuwe terreineigenschappen, zoals variatie in vochtigheid, bodemtype en bezonning, wordt het leefgebied van deze soorten versterkt.

De voorgestelde maatregelen zijn ecologisch onderbouwd en sluiten aan bij het gemeentelijk beleid om de stedelijke groene hoofdstructuur te versterken.

De verwachting is dat de biodiversiteit in het gebied toeneemt en dat de natuur beter bestand wordt tegen verstoringen zoals klimaatverandering en recreatiedruk.

Zienswijze:

Ik kan niet anders concluderen dan dat dit voorgenomen verkeersbesluit ingetrokken dient te worden; om zo tijd te krijgen voor een bestuurlijk goede aanpak voor dit soort planvorming.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

In het algemeen is er brede steun voor de aanpak voor meer groen. Wel ben ik zeer verbaasd over de keuze in dit geval. Bij andere locaties wordt er (1) meer groen gerealiseerd op plekken die hun oorspronkelijke maatschappelijke waarde hebben verloren. Bijvoorbeeld een voormalige plek van sportvelden (ADS) of in de duinen bij het voormalige zenderpark. Of (2) er wordt meer groen gerealiseerd met behoud van de oorspronkelijke functionaliteit. Hiervan zijn in de buurt hele goede voorbeelden te vinden: de Machiel Vrijenhoeklaan, de Sportlaan met parallelweg en herstel van de Haagse Beek en de Segbroeklaan.

Om zonder verkeerskundige reden een weg, met een waardevolle functie, namelijk verkeer volgens het bestemmingsplan, volledig voor autoverkeer aan de openbare ruimte te onttrekken is geen proportioneel besluit. Hier wordt lokaal vooral voor bewoners een verkeerskundig probleem en ongemak gecreëerd en gaat maatschappelijk kapitaal verloren, voor een beperkte uitbreiding met groen, namelijk op zijn best een groene berm.

Overigens wordt aangegeven dat voor dit verkeersbesluit geen wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Dit lijkt me gezien het belang van de verbinding een voorbarige conclusie, en ik heb graag inzage in de onderbouwing hiervan.

Reactie college:

Om de natuurwaarden van Wapendal te versterken is het essentieel om een ecologische bufferzone te creëren en de Stedelijke Groene Hoofdstructuur te versterken. De afsluiting van de Daal en Bergselaan voor gemotoriseerd verkeer draagt hier direct aan bij door verstoring door licht, geluid en beweging te verminderen. Binnen het geldende bestemmingsplan is hiervoor voldoende ruimte: de Daal en Bergselaan is bestemd als ‘Verkeer – Verblijfstraat’ en faciliteert fietsverkeer, wat in lijn is met de beoogde functiewijziging. Bovendien maakt deze weg geen onderdeel uit van de hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer (zie afbeelding 18 van de toelichting op het bestemmingsplan). Het prioriteren van langzaam verkeer en het verplaatsen van autoverkeer naar de hoofdstructuur sluit aan bij de uitgangspunten zoals verwoord in paragraaf 3.6.2 van het bestemmingsplan.

Zienswijze:

Verder is bovendien zonder noemenswaardige inbreng van bewoners dit plan tot stand gekomen. De meesten zagen op 22 mei jl. voor het eerst het voorgestelde ontwerp en ik sluit niet uit dat voor velen dit ook pas het eerste moment was om hier überhaupt over te horen. Met het voornemen om dit in het najaar al uit te voeren. Dat is niet hoe we met elkaar in de stad met elkaar in gesprek moeten zijn en strijdig met beleid en regels die de gemeente Den Haag zelf hanteert, of zou moeten hanteren, voor participatie. En dit doet te veel afbreuk aan draagvlak, zelfs voor groen, waar juist veel mensen voor zijn.

Reactie college:

In februari 2022 heeft het toenmalige college aangegeven zich te willen inzetten voor het opheffen van de weg bij Wapendal om de natuur te versterken (RIS311285). In januari 2023 is deze inzet vervolgens herbevestigd (RIS314075). Daarna is in het coalitieakkoord van september 2023 (RIS316672) aangegeven dat dit plan zou worden uitgevoerd en dit is opnieuw bevestigd in de opvolgende brief over de stikstofaanpak (december 2023, RIS317472). In de brief uit oktober 2024 (RIS320065) die in december nogmaals is verstuurd is de commissie Leefomgeving geïnformeerd over het schetsontwerp waarin de functiewijziging van rijbaan naar fietspad is opgenomen.

In het voortraject is gekozen voor het participatieniveau ‘raadplegen’, conform het beleid van de gemeente Den Haag. Dit niveau is vastgesteld vanwege de ecologische noodzaak en de lange voorgeschiedenis van het project, waarin de plannen al eerder kenbaar zijn gemaakt.

Tijdens de participatie is gestreefd naar het delen van zoveel mogelijk informatie en het verzamelen van input van belanghebbenden. Naar aanleiding van deze input zijn diverse aanpassingen doorgevoerd, waaronder verbeterde verlichting, de keuze voor lage beplanting, een aangepaste aansluiting van het fietspad nabij de Ridderspoorweg en een aangepaste inrichting van de Pioenweg bij de kruising met de Daal en Bergselaan.

Zienswijze:

Het voorgestelde ontwerp is op verkeerskundig vlak voor verbetering vatbaar, en vooral omdat er te weinig rekening is gehouden met de lokale omstandigheden, en alleen maar is onderzocht wat het op hoofdlijnen voor autoverkeer betekent. Voor autoverkeer is onderzocht welke invloed de afsluiting heeft op het verkeerssysteem; de lokale situatie en de dagelijkse gevolgen voor bewoners zijn onderbelicht, inclusief effecten voor fietsers. Terwijl de Pioenweg een zeer belangrijke route is voor fietsers vanuit de Vruchtenbuurt naar scholen en verenigingen in de Bosjes van Pex en in de Vogelwijk.

Reactie college:

Bij het opstellen van het ontwerp is nadrukkelijk gekeken naar de lokale situatie en zijn signalen uit de omgeving serieus genomen. Dit heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerp, juist om beter aan te sluiten bij de dagelijkse praktijk en de behoeften van bewoners en fietsers.

Zienswijze:

Een belangrijk punt in de lokale situatie die niet goed doordacht is richt zich met name op de samenkomst van de Pioenweg en de Daal en Bergselaan (de 'driehoek' genaamd). Als eerste punt. De verbinding tussen de Pioenweg en de Daal en Bergselaan, voorlangs de woningen van de Daal en Bergselaan. Dit betreft twee onoverzichtelijke bochten kort op elkaar, die door veel verkeersdeelnemers op een te hoge snelheid worden genomen. Dit zijn auto's, scooters, (elektrische) fietsen, bakfietsen. Het asfalt nodigt daar nog eens toe uit, terwijl het hier een 30 km/u zone betreft. En ook in de huidige situatie gebeurt dat door fietsers en scooters al in twee richtingen terwijl dat niet is toegestaan. Dit leidt tot bijna-ongelukken, schrikreacties en schade aan geparkeerde auto's. Daarbij zijn er uit het recente verleden twee situaties die ik in dit kader graag deel.

- Rioleringswerkzaamheden in 2018, waarbij tijdelijk een twee richtingssituatie bestond waarbij in korte tijd meerdere schade gevallen zijn ontstaan. Zowel voor ons en voor de burens. Simpelweg omdat er te weinig ruimte is, en gezien de situatie die ik hiervoor heb geschetst over de onoverzichtelijke situatie en te hoge snelheden.
- Als onderdeel van dit rioleringsproject waren erna op dit weggedeelte aan de zijde van het pleintje parkeerplaatsen toegevoegd. Met inmiddels weer eenrichtingsverkeer, behalve voor fietsers en scooters die zich hier weinig van aantrekken. Met weer als resultaat schade en bijna ongevallen. Deze extra parkeerplaatsen aan de zijde van het pleintje zijn na ons herhaaldelijk verzoek aan het stadsdeel in 2020 weer verwijderd.

En nu in het voorlopig ontwerp wordt deze situatie weer voorgesteld, inclusief parkeren aan 2 zijden. Dat lijkt mij buitengewoon onverstandig. Overigens begreep ik dat tweezijdig parkeren op een laatste moment is toegevoegd, waartoe geen reden is, in ieder geval niet voor de bewoners. Ook het voorlopig verkeersbesluit onderschrijft dat er geen noodzaak is tot extra parkeerplaatsen. Verbreden van dit weggedeelte zal onvoldoende helpen omdat de situatie met twee onoverzichtelijke open bochten kort op elkaar tussen de Pioenweg en de Daal en Bergselaan onveranderd blijft. Bovendien bestaat de zorg dat er in het ontwerp aan theoretische regels wordt voldaan, en de praktijk, zoals in deze zienswijze geschetst, onvoldoende wordt meegenomen. Ten tweede heeft de samenkomst van de Pioenweg en de Daal en Bergselaan (de 'driehoek') in de huidige situatie nog een andere belangrijke functie, namelijk de mogelijkheid om te keren. En na thuiskomst uit werk, de volgende dag weer eenvoudig in dezelfde richting te kunnen vertrekken. Een situatie die zich voor veel bewoners dagelijks voordoet. Op de Daal en Bergselaan is er vanaf de Pioenweg, vanaf de Ereprijsweg, tot aan de Zonnebloemstraat niet echt een goede manier voor autoverkeer om te keren, behalve op straat en bij een aantal inritten. ook dit is niet echt veilig, en behouden van deze mogelijkheid bij de 'driehoek' geeft daar een goede oplossing voor.

Reactie college:

De zorgen over de verkeersveiligheid rondom de 'driehoek' tussen de Pioenweg en de Daal en Bergselaan zijn zorgvuldig meegenomen in de afwegingen bij het ontwerp. In de huidige situatie wordt het eenrichtingsverkeer regelmatig genegeerd door zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer,

wat leidt tot onveilige situaties. Het voorgestelde ontwerp is conform de geldende ontwerprichtlijnen opgesteld en beoogt deze onvoorspelbare verkeersbewegingen te beperken en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren.

De zogeheten lusfunctie is in stedelijke situaties weinig gebruikelijk en wordt in dit geval niet als noodzakelijk beschouwd. Binnen de wijk zijn meerdere mogelijkheden om op een veilige manier te keren. Waar dit niet direct mogelijk is, kan eenvoudig worden omgereden via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort. Daarmee blijft de bereikbaarheid voor bewoners gewaarborgd en is er geen aanleiding om de lusfunctie in het ontwerp te behouden.

Met betrekking tot de parkeerplaatsen aan de zijde van Wapendal op de Pioenweg: uw opmerkingen hierover zijn terecht en worden onderschreven. Deze parkeerplaatsen zullen daarom vervallen in het definitieve ontwerp.

Gezien deze bedenkingen bij de verkeersveiligheid voor alle deelnemers heb ik graag inzage in de adviezen van het VOV over dit ontwerp en ben ik benieuwd of er al een positief eindoordeel van het VOV bekend is.

Reactie college:

De Verkeersadviescommissie (VOV) heeft positief geadviseerd over het laten vervallen van de 'driehoek' en de wijziging van de verkeersinrichting van éénrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer. Inmiddels is het definitieve advies van de VOV beschikbaar en luidt dit positief. Daarmee is bevestigd dat het ontwerp voldoet aan de geldende verkeerskundige richtlijnen en dat de voorgestelde inrichting geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

Zienswijze:

Wat is nu een gewenste oplossing en een goed vervolg?

- Vanuit verkeersveiligheid is het een goed voorstel om de bestaande 'driehoek' te behouden. Bovendien kost dit niets
- Het afgesloten deel voor autoverkeer kan worden uitgevoerd als fietsstraat en met de auto te gast; ook dit levert extra ruimte op voor vergroening van de berm
- Ook is het goed om alsnog in het proces participatie met de bewoners daadwerkelijk betekenis te geven en hun mening serieus te nemen. Zowel ten aanzien van een veilige verkeerskundige situatie en voor mogelijkheden voor vergroening
- Zo is het voor vergroening een idee om te onderzoeken of de locatie van het HWB in de Bosjes van Pexverplaatst kan worden naar de voormalige locatie van het Hoogheemraadschap Delfland bij Kijkduin; dit scheelt ook, juist op momenten dat het druk is, autoverkeer op de Evert Wijtemaweg

Reactie college:

Uw suggestie om de bestaande 'driehoek' te behouden en het afgesloten deel als fietsstraat met auto te gast in te richten is onderzocht, maar sluit onvoldoende aan bij de doelstellingen van het project. Het ontwerp is gericht op het realiseren van een robuuste ecologische bufferzone door het volledig weren van gemotoriseerd verkeer langs Wapendal. Dit draagt aantoonbaar bij aan natuurherstel en vermindering van versturende factoren zoals geluid en licht.

Binnen het gekozen participatieniveau 'raadplegen' is actief input opgehaald en zijn diverse aanpassingen doorgevoerd. Verdere participatie vindt plaats in het vervolgtraject, onder andere via gesprekken met sportverenigingen en maneges.

Zienswijze:

We begrijpen dat er op de Daal en Bergselaan betaald parkeren wordt ingevoerd. Dat leidt tot hoge kosten voor de ruiters maar ook voor de instructrices en de vele vrijwilligers. De meesten kunnen dit niet opbrengen. Wij vrezen hierdoor ruiters, medewerkers en vrijwilligers te verliezen.

Reactie college:

De invoering van betaald parkeren op de Daal en Bergselaan heeft zorgen opgeroepen bij gebruikers van de manege, zoals ruiters, instructrices en vrijwilligers. Deze zorgen verdienen

serieuze aandacht. Hoewel betaald parkeren geen onderdeel is van dit specifieke project, wordt het wel meegenomen binnen breder gemeentelijk beleid dat gericht is op het verbeteren van de parkeerbalans en de leefbaarheid in de wijk. Bij de verdere uitwerking van dit beleid zullen de gevolgen voor specifieke doelgroepen, waaronder mensen met een beperking en vrijwilligers, nadrukkelijk worden meegenomen.

Zienswijze:

De manege dient ook goed bereikbaar te zijn voor paardentrailers en vrachtverkeer, bijvoorbeeld voor de afvoer van mest en de aanvoer van stro en hooi. De vrachtwagen die de mestbak komt legen kan de draai niet maken bij de gewijzigde toegang tot de manege. De mestophalers rijden vaak met twee trailers achter de wagen. De tweede trailer wordt tijdelijk gestald op de Daal en Bergselaan. Dit zal na de invoering van het verkeersbesluit ook niet meer mogelijk zijn.

Reactie college:

De bereikbaarheid van de manege voor vrachtverkeer en paardentrailers is zorgvuldig onderzocht. Voor de toegang tot de Bosjes van Pex zijn rijcurve-analyses uitgevoerd en waar nodig bochtstralen aangepast, zodat ook voertuigen met aanhangers veilig kunnen manoeuvreren. Hoewel het niet langer mogelijk zal zijn om trailers tijdelijk te stallen op het afgesloten deel van de Daal en Bergselaan, blijft er langs de resterende delen van de laan voldoende ruimte beschikbaar voor tijdelijke stalling. Hiermee is de functionele bereikbaarheid van de manege geborgd binnen het nieuwe ontwerp.

Zienswijze:

Het bestuur van de Madurodam Manege verzoekt u daarom het verkeersbesluit aan te passen rekening houdend met de specifieke behoeften voor bereikbaarheid en parkeergelegenheid van de manege van onze doelgroep, vrijwilligers en medewerkers.

Het bestuur van de Madurodam Manege wordt graag in de gelegenheid gesteld haar zienswijze en haar zorgen over de beperkingen die het aangescherpte beleid met zich brengen, nader mondeling toe te lichten.

Reactie college:

De aandachtspunten zijn zorgvuldig meegewogen in het ontwerp, waarbij expliciet is gekeken naar de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden rondom de manege. Het ontwerp is inmiddels vastgesteld en de uitvoering start binnenkort. In deze fase zijn geen verdere aanpassingen voorzien.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Hierbij maken wij onze zienswijze op bovenstaand verkeersbesluit kenbaar. Wij denken dat dit een onverstandig besluit is. Wij wonen op de Pioenweg, tegenover het Wapendal en hebben goed zicht op de verkeerssituatie. Deze zal door dit besluit onveiliger worden als gevolg van meer verkeer. De argumenten die het besluit onderbouwen zijn o.i. onjuist en deugdelijk onderzoek naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid heeft niet plaatsgevonden.

In theorie juichen wij het verhogen van de natuurwaarde van het Wapendal toe. Echter, de aanname dat dit zal gebeuren door een deel van de Daal en Bergseweg af te sluiten is zeer discutabel. De redenering dat het rustiger zal worden op de wegen langs het Wapendal gaat namelijk niet op. Die is gebaseerd op een analyse van de verkeersbewegingen die niet zorgvuldig heeft plaatsgevonden en niet overeenkomt met de werkelijkheid.

Verkeer op het deel van de Daal en Bergse dat wordt afgesloten, kiest volgens de modelsimulatie de Sportlaan. Dat is hoogst onwaarschijnlijk. Voor wie de Daal en Bergse laan oprijdt in zuidwestelijke richting is de doorgaande route over de Pioenweg; daar zal het drukker worden en komt langzaam verkeer nog meer in de verdrukking. Als het op de Sportlaan in de spits druk is (wat altijd het geval is), is de Pioenweg de voor de hand liggende sluiproute.

Daardoor ontstaan onveilige situaties. Het is nu al zo dat tegenliggers elkaar op de Pioenweg niet kunnen passeren vanwege auto's die aan beide zijden van de weg geparkeerd staan. Bij meer drukte zullen daar nog vaker auto's staan met draaiende motor. Dit leidt tot meer stikstofdepositie in plaats van minder. Daarnaast komen fietsers in de verdrukking. Dit leidt nu al regelmatig tot onveilige situaties.

Reactie college:

Uit de verkeersanalyse blijkt dat het verkeer zich vooral zal verplaatsen via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort. De Pioenweg is hierin niet als hoofdroute aangemerkt. De Pioenweg en omliggende straten zijn ingericht als 30 km/u-gebied en geschikt voor het verwachte verkeersaanbod. Op basis van de analyse wordt geen verslechtering van de verkeersveiligheid verwacht, ook niet voor fietsers. De inrichting van de straten en de beperkte toename van verkeer zorgen ervoor dat het veilig blijft voor alle weggebruikers.

Zienswijze:

De verkeerstellingen die in de onderbouwing worden genoemd zijn niet realistisch. Aantallen per etmaal geven geen goed beeld en negeren het effect van het spitsverkeer. Ook van de parkeerdruk wordt geen realistisch beeld geschetst. In de weekenden en tijden waarop de sportparken in de Bosjes van Pex worden bezocht, is het aantal geparkeerde auto's vele malen groter.

Reactie college:

Er zijn in april 2022 een verkeersanalyse uitgevoerd, inclusief metingen in het weekend. Uit deze metingen bleek dat de verkeersdruk in het weekend lager ligt dan op werkdagen.

De resultaten zijn vergeleken met een eerdere telling uit 2010. De minimale verschillen bevestigen dat de cijfers een betrouwbaar beeld geven. Ook het spitsverkeer is meegenomen in de analyse. Hoewel er piekmomenten zijn, zijn er geen structurele knelpunten geconstateerd.

Wat betreft de parkeerdruk: tijdens piekmomenten, zoals bij sportactiviteiten, zal het drukker zijn in de wijk. Dit kan leiden tot langere loopafstanden naar beschikbare parkeerplaatsen. Deze piekdruk is echter incidenteel en vormt geen structureel knelpunt voor de bereikbaarheid of het functioneren van de wijk.

Op basis van deze gegevens wordt geconcludeerd dat het afsluiten van dit deel van de Daal en Bergselaan geen significante impact heeft op de verkeersdoorstroming. Alle voorzieningen in de Bosjes van Pex blijven goed bereikbaar met de auto.

Zienswijze:

Kortom, dit besluit is niet gebaseerd op deugdelijk en realistisch onderzoek. Het lijkt erop dat er is gekeken naar de gewenste uitkomst en daar de onderzoeksresultaten op zijn aangepast. Echter, ingrijpende maatregelen zoals wegafsluitingen moeten gebaseerd zijn op grondige analyses, transparante besluitvorming en een evenwichtige belangenafweging. Daar is in dit geval geen sprake van geweest. Bewoners zijn pas op 22 mei jl. voor het eerst geïnformeerd over dit besluit met het voornemen om dit in het najaar al uit te voeren. Dat is strijdig met de principes van participatie. Om deze redenen vragen wij u om dit besluit te herzien en bewoners en andere belanghebbenden bij de besluitvorming te betrekken.

Reactie college:

In februari 2022 heeft het toenmalige college aangegeven zich te willen inzetten voor het opheffen van de weg bij Wapendal om de natuur te versterken (RIS311285). In januari 2023 is deze inzet vervolgens herbevestigd (RIS314075). Daarna is in het coalitieakkoord van september 2023 (RIS316672) aangegeven dat dit plan zou worden uitgevoerd en dit is opnieuw bevestigd in de opvolgende brief over de stikstofaanpak (december 2023, RIS317472). In de brief uit oktober/december 2024 (RIS320065) is de commissie Leefomgeving geïnformeerd over het schetsontwerp waarin de functiewijziging van rijbaan naar fietspad is opgenomen. In het voortraject is gekozen voor het participatieniveau 'raadplegen', conform het beleid van de gemeente Den Haag. Dit niveau is vastgesteld vanwege de ecologische noodzaak en de lange voorgeschiedenis van het project, waarin de plannen al eerder kenbaar zijn gemaakt. Tijdens de participatie is gestreefd naar het delen van zoveel mogelijk informatie en het verzamelen van input van belanghebbenden. Naar aanleiding van deze input zijn diverse aanpassingen doorgevoerd, waaronder verbeterde verlichting, de keuze voor lage beplanting, een aangepaste aansluiting van het fietspad nabij de Ridderspoorweg en een aangepaste inrichting van de Pioenweg bij de kruising met de Daal en Bergselaan.

Zienswijze:

Als constructieve suggestie stellen wij voor om de beoogde weg gedurende enkele maanden af te sluiten met hekken en vervolgens in de praktijk te onderzoeken wat het effect is op de verkeerssituatie en de parkeerdruk. Dan zijn er geen discussies over modellen, simulaties en tellingen, maar kan besluitvorming op basis van feiten plaatsvinden.

Reactie college:

Het voorgestelde tijdelijke afsluiten van de weg wordt niet uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde verkeersanalyse, eerdere besluitvorming en ecologische doelstellingen is een zorgvuldige afweging gemaakt. De beschikbare gegevens geven een representatief beeld van de verkeerssituatie en parkeerdruk, ook tijdens piekmomenten. Een tijdelijke afsluiting wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Op 19 juni is het "verkeersbesluit: Daal en Bergselaan, Ridderspoorweg en Pioenweg" gepubliceerd. Als bewoner van de Laan van Meerdervoort, en wel de hoger gelegen parallelweg tussen Pioenweg en Ridderspoorweg, heb ik met de gevolgen daarvan te maken.

Daarom dien ik deze zienswijze in.

Mijn zorgen betreffen vooral de parkeerproblematiek. Nu al is het regelmatig zo dat in de woonstraten Savornin Lohmanlaan (parallelweg), Laan van Meerdervoort (parallelweg), Pioenweg (parallelweg), Ridderspoorweg en Ereprijsweg *alle* parkeerplekken benut zijn. De oorzaak daarvan is dat in deze straten het parkeren gratis is, terwijl Pioenweg en Laan van Meerdervoort zelf, en de daarachter liggende Bomenbuurt en Vruchtenbuurt, betaald parkeren kennen. De parkeerdruk wordt dan ook voor een aanmerkelijk deel veroorzaakt door voertuigen die niet van de bewoners van de straten zijn.

De parkeerruimte die bij de uitvoering van dit besluit zal vervallen langs de Daal en Bergselaan valt ook buiten het gebied met betaald parkeren.

De overweging in de bijlage bij het verkeersbesluit dat er in de directe omgeving voldoende ruimte is om de vervallen parkeerruimte op te vangen, negeert dit verschil ten onrechte. De voertuigen die daar nu, vaak voor langere tijd, geparkeerd staan, staan daar omdat daar niet betaald hoeft te worden. Zij zullen straks óók in de straten waar gratis geparkeerd kan worden een plek zoeken. De parkeerdruk zal daardoor onaanvaardbaar hoog worden.

In de gevoerde gesprekken is door verschillende bewoners bepleit dat het betaald parkeren wordt uitgebreid opdat het hele gebied dat begrensd wordt door Savornin Lohmanlaan en Daal en Bergselaan onder het regiem van betaald parkeren komt te vallen. Het is van het begin af aan onlogisch geweest dat deze straten uitgezonderd zijn van het regiem in de aangrenzende wijken. Dat die in een ander stadsdeel liggen kan hier geen argument zijn.

Er is echter geen concrete toezegging dat er tegelijk met het verdwijnen van de parkeerplaatsen langs de Daal en Bergselaan ook betaald parkeren ingevoerd wordt.

Aangezien er wel degelijk aanwijsbare en grote gevolgen op de parkeerdruk in de woonstraten zijn, mag verwacht worden dat dit project pas uitgevoerd wordt wanneer tegelijk met het verdwijnen van de parkeerplaatsen langs de Daal en Bergselaan er ook betaald parkeren ingevoerd wordt.

Reactie college:

Bij uitvoering van het plan kan de parkeerdruk in omliggende straten zonder betaald parkeren toenemen, doordat voertuigen zich mogelijk verplaatsen naar gebieden waar parkeren nog gratis is. Het aantal vervallende parkeerplaatsen langs de Daal en Bergselaan is echter beperkt, waardoor een grote toename van de parkeerdruk niet wordt verwacht. Ter voorkoming van structureel hoge parkeerdruk kan uitbreiding van het gebied voor betaald parkeren een passende maatregel zijn. De gemeente is voornemens op termijn dit ook te doen.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Namens het [Geanonimiseerd] treft u hierbij de zienswijze van onze vereniging aan naar aanleiding van het conceptverkeersbesluit d.d. 19 juni jl. met het kenmerk BWT-00145VKZ25, waarvan bijgaand een kopie.

Inmiddels heeft HBS via verschillende kanalen haar zorgen over en bezwaren tegen het plan een deel van de Daal en Bergselaan, een doorgaande weg, een weg die de wijk ontsluit, te vervangen door een fietspad, kenbaar gemaakt. Deze bezwaren worden nogmaals toegelicht.

Allereerst maakt HBS zich grote zorgen over de sociale veiligheid. De laatste jaren hebben we in de Bosjes van Pex te maken gehad met verschillende incidenten, zoals berovingen, mishandelingen, intimidatie en hangjongeren. Waar nu nog auto's rijden, ligt straks een fietspad met extra bos. Weliswaar een fietspad met verlichting, maar waarop verder geen enkel zicht of controle is. Een extra fietspad midden in de bosjes, terwijl de verenigingen hun jeugdleden nu al afraden alleen of 's avonds in de bosjes te fietsen. De gemeente heeft aangegeven aan de bezwaren van de verenigingen tegemoet te willen komen door het planten van lage vegetatie. Dat heeft weinig zin. In de huidige situatie in de begroeiing aan weerszijden van de weg al zo hoog dat er geen zicht is op de weg. Dat zal in de gewenste situatie niet anders zijn. Overigens is het nog steeds niet duidelijk wat voor soort verlichting de gemeente zou willen plaatsen. Normale straatverlichting zal vermoedelijk vanwege fauna niets gewenst zijn, terwijl vleermuisvriendelijke verlichting ervoor zorgt dat het een donker gebied wordt.

Reactie college:

In het ontwerp is nadrukkelijk rekening gehouden met sociale veiligheid. Er is gekozen voor het aanhouden van lage beplanting langs het nieuwe fietspad, juist om het zicht te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, waarin de begroeiing aan weerszijden van de rijbaan vaak hoog is. Daarnaast is verlichting opgenomen in het ontwerp. De exacte invulling daarvan wordt nog afgestemd, waarbij zowel veiligheid als ecologische belangen, zoals de aanwezigheid van vleermuizen, worden meegewogen. Verder verdwijnen de geparkeerde auto's langs de Daal en Bergselaan, die nu soms als onprettig of onveilig worden ervaren, waardoor het overzicht in het gebied toeneemt.

Zienswijze:

Overigens ziet HBS niet het nut van een extra fietspad, omdat er evenwijdig aan de Daal en Bergselaan op ca 50 tot 100 meter afstand al een fietspad ligt, namelijk tussen veld 4 van Quick en het hoofdterrein van Quick.

Behalve de gevolgen voor de bereikbaarheid van de Bosjes van Pex en dus HBS voor leden, bezoekende verenigingen, supporters, ouders etc. voorziet HBS problemen op de Pioenweg en de rest van de Daal en Bergselaan waarbij de veiligheid voor fietsers in het geding komt, mede door het te verwachten sluipverkeer via de Ridderspoorweg en de Ereprijsweg dat weer de Pioenweg op gaat. Een groot deel van onze jeugd komt op de fiets naar de training dat geldt ook voor de jeugd van onder meer ALO, Quick en de beide tennisverenigingen. Het verkeer op de Pioenweg zal ongetwijfeld van alle kanten vastlopen of in ieder geval toenemen. De Pioenweg is hier niet op ingericht. Op de Pioenweg wordt aan beide kanten geparkeerd. Auto's kunnen elkaar daardoor nu niet of nauwelijks passeren. Die situatie wordt, zo hebben we in een gesprek met de gemeente vernomen, niet aangepast. Het kan niet anders, dan dat de Pioenweg een stuk drukker wordt. Veel verkeer dat eerst via de Daal en Bergselaan reed, zal gebruik maken van de Ridderspoorweg en de Ereprijsweg om via de Pioenweg de weg te vervolgen. Naar verwachting zal ook het verkeer vanaf de Appelstraat toenemen, omdat ook het verkeer over de Laan van Meerdervoort zal toenemen. Het

zal een stuk drukker worden met alle gevolgen van dien. Het zal een stuk gevaarlijker worden, zeker voor alle fietsende kinderen.

Reactie college:

Uit de verkeersanalyse blijkt dat verkeer zich vooral zal verplaatsen via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort. De Pioenweg is hierin niet als hoofdroute aangemerkt.

De Pioenweg en omliggende straten zijn ingericht als 30 km/u-gebied en geschikt voor het verwachte verkeersaanbod. Op basis van de analyse wordt geen verslechtering van de verkeersveiligheid verwacht, ook niet voor fietsers. De inrichting van de straten en de beperkte toename van verkeer zorgen ervoor dat het veilig blijft voor alle weggebruikers.

Zienswijze:

Volgens de gemeente zou uit gebruikte verkeersmodellen volgen dat het verkeer op de Pioenweg zal verminderen. Dat komt zeer ongeloofwaardig voor, te meer de tellingen die aan de verkeersmodellen ten grondslag liggen dateren van april 2022. Vermoedelijk was er in die periode veel minder verkeer omdat dit nou net de laatste periode van Corona was, toen er logischerwijs minder verkeer op de weg was.

Reactie college:

De tellingen uit 2022 zijn vergeleken met een eerdere telling uit 2010. De aantallen blijken sterk overeen te komen, wat erop wijst dat het verkeer in april 2022 representatief was voor een normale situatie. Bovendien is er ook in het weekend gemeten, waarbij de verkeersdruk juist lager bleek dan op werkdagen.

Op basis van deze gegevens is geconcludeerd dat het afsluiten van dit deel van de Daal en Bergselaan geen significante impact heeft op de verkeersdoorstroming. Verkeer zal zich vooral verplaatsen via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort, en niet via de Pioenweg als hoofdroute. De verkeersveiligheid, ook voor fietsers, blijft gewaarborgd. Alle voorzieningen in de Bosjes van Pex blijven bereikbaar met de auto.

Zienswijze:

HBS wil graag nog reageren op een tweetal zaken die in de *Beantwoording schriftelijke vragen inzake Stop met bizarre verkeersplannen voor de Daal en Bergselaan* zijn genoemd. Zo wordt in die beantwoording gesteld dat uit tellingen in april 2022 gebleken zou zijn dat het in het weekend beduidend rustiger zou zijn. Dat is niet verwonderlijk in Corona tijd, toen er in het weekend vanwege Corona nog geen (compleet) competitieprogramma voor alle sportverenigingen was en vermoedelijk nog beperkingen golden ten aanzien het aantal begeleiders dat met de teams mee mocht. Neemt u, in de huidige situatie een kijkje op de zaterdag en de zondag als alle competities bij de verenigingen aan de gang zijn, met alle bijbehorende bezoekers van de sportverenigingen van dien, dan kan onmogelijk worden geconcludeerd dat het in het weekend beduidend rustiger is, zoals dat op basis van de tellingen in april 2022 kennelijk wel geconcludeerd kon worden.

Verder zouden verkeerskundigen hebben aangegeven aan dat zelfs op de drukste dag op het drukste moment de impact op de omliggende wegen beperkt zal zijn en dat op basis van het model en de tellingen geen verkeersproblemen te verwachten zijn. Verkeerskundigen zouden stellen dat zelfs bij een verdubbeling van de verkeersaantallen nog geen significante, verkeer verstorende effecten te verwachten zijn. Deze beweringen zijn ongeloofwaardig en niet onderbouwd. HBS vraagt zich af welke verkeersdeskundigen, op basis van welke gegevens dit hebben beweerd. Ook is de vraag wat de definitie van verkeer verstorende effecten is.

Reactie college:

Wat betreft de Pioenweg en omliggende straten: deze zijn ingericht als 30 km/u-gebied en kunnen volgens richtlijnen tussen de 3.000 en 3.500 motorvoertuigen per etmaal verwerken. De Pioenweg verwerkt momenteel circa 900 Mvt/etm richting Zuidoost en 1.500 Mvt/etm richting Noordwest. Dit ligt ruim binnen de restcapaciteit van de straat, waardoor aanvullende maatregelen niet nodig zijn. De verkeersanalyse is uitgevoerd door ervaren verkeerskundigen op basis van gangbare modellen en methoden. Daarbij is gekeken naar de verwachte verkeersverplaatsingen en de capaciteit van omliggende wegen. De conclusie is dat, zelfs bij een toename van verkeer, geen structurele verkeersproblemen of onveilige situaties worden verwacht. Met “verkeer versturende effecten” worden situaties bedoeld waarin de doorstroming ernstig wordt belemmerd of onveilige situaties ontstaan. Die zijn op basis van de analyse niet aan de orde.

Zienswijze:

HBS kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de druk erop zit. Tijdens het gesprek op Quick op 6 mei, waarbij de meeste verenigingen aanwezig waren, bleek dat het project er snel door heen moet, want er zou al in september 2025 met de uitvoering van het plan begonnen moeten worden. Dat moet echter niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid, die in onze ogen ontbreekt. Alvorens onomkeerbare besluiten te nemen, stelt HBS dan ook voor eerst eens over een representatieve periode van een week of twee in september of oktober verkeerstellingen te doen om vervolgens conclusies te trekken of als alternatief bij wijze van experiment de weg voor twee weken af te sluiten of de kijken hoe de daadwerkelijke verkeerssituatie wijzigt.

Reactie college:

Op basis van de uitgevoerde verkeersanalyse, eerdere besluitvorming en ecologische doelstellingen is al een zorgvuldige afweging gemaakt. De beschikbare gegevens geven een goed beeld van de verkeerssituatie en parkeerdruk, ook op piekmomenten. Daarom zijn extra verkeerstellingen en/of een tijdelijke afsluiting niet nodig.

Zienswijze:

Naast voornoemde bezwaren tegen het (concept-) verkeersbesluit, is HBS van mening dat het plan een Buitenplanse Omgevingsactiviteit (BOPA) is. Omdat het plan afwijkt van de regels die in het Omgevingsplan van Den Haag zijn vastgesteld, geldt dat een omgevingsvergunning vereist is. Deze ontbreekt echter.

Reactie college:

In het geldende bestemmingsplan is aangegeven dat binnen deze bestemming, naast voet- en fietspaden en wegen ook één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen zijn toegestaan. De geplande mantelvegetatie valt onder de functie ‘groen’ en past daarmee binnen het bestemmingsplan. Omdat het plan niet afwijkt van de regels in het omgevingsplan, is er geen sprake van een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA) en is een aparte omgevingsvergunning niet vereist.

Zienswijze:

Bovendien heeft niet of nauwelijks, althans veel te laat participatie plaatsgevonden. Dit is wel verplicht in gevallen waarin wordt afgeweken van het omgevingsplan. Juist de Partij van de Dieren hechtte blijkens de motie van 13 september 2023 zoveel belang aan participatie. Het is daarom te meer bijzonder van serieuze participatie nauwelijks sprake is geweest. Eerst in mei van dit jaar is de gemeente gestart met participatie, althans de mededeling dat de plannen doorgaan, maar dat er

eigenlijk geen ruimte is voor andere ideeën. Niemand van de aanwezigen op 6 mei heeft aangegeven het plan een goed en doordacht plan te vinden. Deze aanwezigen vertegenwoordigen enkele duizenden leden. Bij HBS en ook veel andere bewoners van de Bosjex van Pex blijft het gevoel bestaan dat de plannen hoe dan ook moeten worden uitgevoerd, terwijl de gevolgen nog steeds onvoldoende inzichtelijk zijn (zie motie CDA d.d. 9 juli 2025).

Reactie college:

In februari 2022 heeft het toenmalige college aangegeven zich te willen inzetten voor het opheffen van de weg bij Wapendal om de natuur te versterken (RIS311285). In januari 2023 is deze inzet vervolgens herbevestigd (RIS314075). Daarna is in het coalitieakkoord van september 2023 (RIS316672) aangegeven dat dit plan zou worden uitgevoerd en dit is opnieuw bevestigd in de opvolgende brief over de stikstofaanpak (december 2023, RIS317472). In de brief uit oktober/december 2024 (RIS320065) is de commissie Leefomgeving geïnformeerd over het schetsontwerp waarin de functiewijziging van rijbaan naar fietspad is opgenomen.

In het voortraject is gekozen voor het participatieniveau ‘raadplegen’, conform het beleid van de gemeente Den Haag. Dit niveau is vastgesteld vanwege de ecologische noodzaak en de lange voorgeschiedenis van het project, waarin de plannen al eerder kenbaar zijn gemaakt. Tijdens de participatie is gestreefd naar het delen van zoveel mogelijk informatie en het verzamelen van input van belanghebbenden. Naar aanleiding van deze input zijn diverse aanpassingen doorgevoerd, waaronder verbeterde verlichting, de keuze voor lage beplanting, een aangepaste aansluiting van het fietspad nabij de Ridderspoorweg en een aangepaste inrichting van de Pioenweg bij de kruising met de Daal en Bergselaan.

Namens het algemeen bestuur van HBS Craeyenhout verzoek ik u af te zien van het verkeersbesluit.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

Ik ben belanghebbende omdat ik vlakbij op de Hyacinthweg woon en al 31 jaar dagelijks gebruik maak van de Daal en Bergselaan. Natuurlijk ben ik blij met het vergroenen van onze stad. Maar met dit voorstel ben ik het totaal oneens.

De twee gebieden die nu met elkaar verbonden gaan worden, zijn niet beide natuurgebieden. Wapendal is dat wel. Het is een stil gebied waar de natuur zijn gang kan gaan. De Bosjes van Pex is dat niet. Dat is een recreatiebos met dagelijks vele honderden bezoekende mensen en dieren. Honden mogen er loslopen en er wordt veel gesport en gerecreëerd. Het heeft dus mijns inziens weinig zin om deze twee totaal verschillende gebieden met elkaar te gaan verbinden.

Reactie college:

Het verbinden van Wapendal met de Bosjes van Pex is ecologisch wel degelijk van belang. Het project draagt bij aan drie kerndoelen: kwaliteitsverbetering van Natura 2000, het versterken van groene verbindingen en het verhogen van biodiversiteit.

Hoewel de Bosjes van Pex een recreatief karakter hebben, is het gebied onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur. Door het toevoegen van mantel-zoomvegetatie en het verbeteren van terreineigenschappen ontstaat een ecologische verbinding die leefgebieden voor soorten zoals broedvogels, vlinders en insecten versterkt. Deze maatregel sluit aan bij het advies van de Ecologische Autoriteit en is onderbouwd door stadsecologen en experts van het ingenieursbureau.

De verwachting is dat de biodiversiteit in het gebied toeneemt en dat de natuur beter bestand wordt tegen verstoringen zoals recreatiedruk en klimaatverandering.

Zienswijze:

De Daal en Bergselaan is de verbindingsweg tussen twee wijken, namelijk Bohemen en de Bloemenbuurt.

De gemaakte verkeersanalyse gaat uit van verkeerstellingen uit 2010 en 2022, zo vertelde een ambtenaar mij op de bewonersbijeenkomst van 16 juli in wijkcentrum De Hyacint. Maar die gedateerde verkeerstellingen (in 2010! en in 2022 vlak na de coronapandemie toen veel mensen nog thuis werkten) zijn nu dus niet meer up to date en dan kan er dus ook geen goede verkeersanalyse worden gemaakt van de huidige situatie.

Reactie college:

Het is belangrijk om te benadrukken dat de tellingen in april 2022 zijn uitgevoerd in een periode waarin de coronamaatregelen grotendeels waren opgeheven en het maatschappelijk leven weer grotendeels normaal functioneerde. Om de betrouwbaarheid van deze tellingen te toetsen, zijn ze vergeleken met een eerdere meting uit 2010. De resultaten komen sterk overeen, wat erop wijst dat de verkeersdruk in april 2022 representatief was voor een reguliere situatie.

Zienswijze:

Als het verkeer niet meer de driehonderd meter over de Daal en Bergselaan kan rijden, want om die afstand gaat het, dan moet het omrijden en neemt de uitstoot van stikstof en uitlaatgassen nog veel meer toe. Bovendien leidt het omrijden ertoe dat de verkeersdruk in de omliggende straten (Pioenweg, Sportlaan en Laan van Meerdervoort), die toch al hoog is, nog verder verhoogd wordt en de luchtvervuiling en irritatie vanwege de verkeersdruk daar toeneemt. In het ongunstigste geval rijdt men via Ridderspoorweg, Ereprijsweg, Pioenweg om en is de uitstoot precies drie keer zo hoog als in de huidige situatie en komt dat direct aan de andere kant in Wapendal terecht. Dat is natuurlijk absoluut niet de bedoeling. Bovendien zijn deze smalle straten niet berekend op meer verkeer dan nu. Er zal een onmogelijke verkeerssituatie ontstaan.

Mijn mening is dat afsluiten van dat stuk van de Daal en Bergselaan een heel slecht idee is, vooral voor het milieu en de luchtkwaliteit in die omgeving. Het zou een beter idee zijn als er verkeersdrempels worden aangelegd op dat stuk weg of andere snelheidsverminderende objecten, zodat de natuur rustig zijn gang kan blijven gaan en autoverkeer langzaam rijdt en niet via sluiproutes zijn weg hoeft te zoeken met allerlei ongewenste gevolgen van dien.

Reactie college:

Uit de verkeersanalyse blijkt dat het verkeer zich voornamelijk zal verplaatsen via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort. De genoemde route via Ridderspoorweg, Ereprijsweg en Pioenweg is niet als hoofdroute aangemerkt. De analyse laat zien dat er geen significante toename van verkeer op deze straten wordt verwacht.

Het idee van snelheidsremmende maatregelen is eerder overwogen, maar sluit onvoldoende aan bij de ecologische doelstellingen van het project. Het versmallen van het wegprofiel naar fietspad en het toevoegen van groen draagt juist bij aan het realiseren van een robuuste ecologische verbinding.

Mijn advies is: Laat Wapendal vooral met rust en laat alles zoals het is.

[Geanonimiseerd]

Zienswijze:

1. Toenemende verkeersdruk en overlast

De verkeersomleiding leidt tot overbelasting van de Ereprijsweg en aanliggende straten. Bewoners ondervinden:

- dagelijkse verkeersblokkades,
- verhoogd risico op ongevallen,
- en een duidelijke toename van CO₂-uitstoot, geluid en luchtvervuiling.

Deze effecten zijn structureel en zullen alleen maar toenemen als het plan wordt doorgezet.

Reactie college:

Uit de verkeersanalyse is gebleken dat het verkeer vooral via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort zal worden geleid. De Ereprijsweg en de aangrenzende straten zijn niet als hoofdroute aangewezen. Op basis van deze gegevens wordt geen structurele overbelasting verwacht, en ook geen duidelijke toename van uitstoot, geluid of verkeersonveiligheid. De verkeersveiligheid, ook

voor fietsers en voetgangers, blijft hierdoor gewaarborgd. De situatie zal worden gemonitord en signalen uit de buurt zullen worden meegenomen.

Zienswijze:

2. Geldverspilling en ondoelmatig beleid

Publiek geld wordt besteed aan een project dat:

- het huidige verkeer dat nu 300 meter door de Daal- en Bergselaan rijdt tussen groen aan beide zijden, via sluipverkeer zal verplaatsen naar een traject van ca. 700 meter via de Pioenweg, Ereprijsweg en Ridderspoorweg - met groen slechts aan één zijde. Dit betekent een aanzienlijke en extra belasting voor het beschermde natuurgebied Wapendal,
- milieudoelen ondermijnt, en
- bewoners opzadelen met méér overlast in plaats van minder.

Reactie college:

Een belangrijk doel van het project is het versterken van de ecologische structuur in Den Haag. De verbinding tussen Wapendal en de Bosjes van Pex maakt deel uit van een breder pakket aan maatregelen dat is opgesteld door stadsecologen en ecologen van het ingenieursbureau. Zij hebben beoordeeld dat het verbinden van groene gebieden — ook als deze een verschillend karakter hebben — ecologisch waardevol kan zijn. Het draagt bij aan het vergroten van de biodiversiteit, het verbeteren van leefgebieden voor soorten en het versterken van de weerbaarheid van de natuur tegen verstoringen zoals klimaatverandering en recreatiedruk.

Ook voor het beschermde natuurgebied Wapendal zijn de effecten beoordeeld. De verwachting is dat de verstoringfactoren daar niet toenemen. Door het versmallen van het wegprofiel naar een fietspad en het toevoegen van mantel-zoomvegetatie wordt juist een ecologische verbetering gerealiseerd.

Zienswijze:

3. Geen bewonersinspraak

De plannen zijn zonder inspraak, overleg of transparantie doorgezet. Bewoners zijn niet geraadpleegd of serieus meegenomen in het besluitproces.

Reactie college:

In februari 2022 heeft het toenmalige college aangegeven zich te willen inzetten voor het opheffen van de weg bij Wapendal om de natuur te versterken (RIS311285). In januari 2023 is deze inzet vervolgens herbevestigd (RIS314075). Daarna is in het coalitieakkoord van september 2023 (RIS316672) aangegeven dat dit plan zou worden uitgevoerd en dit is opnieuw bevestigd in de opvolgende brief over de stikstofaanpak (december 2023, RIS317472). In de brief uit oktober/december 2024 (RIS320065) is de commissie Leefomgeving geïnformeerd over het schetsontwerp waarin de functiewijziging van rijbaan naar fietspad is opgenomen.

In het voortraject is gekozen voor het participatieniveau ‘raadplegen’, conform het beleid van de gemeente Den Haag. Dit niveau is vastgesteld vanwege de ecologische noodzaak en de lange voorgeschiedenis van het project, waarin de plannen al eerder kenbaar zijn gemaakt. Tijdens de participatie is gestreefd naar het delen van zoveel mogelijk informatie en het verzamelen van input van belanghebbenden. Naar aanleiding van deze input zijn diverse aanpassingen doorgevoerd, waaronder verbeterde verlichting, de keuze voor lage beplanting, een aangepaste aansluiting van het fietspad nabij de Ridderspoorweg en een aangepaste inrichting van de Pioenweg bij de kruising met de Daal en Bergselaan.

Zienswijze:

4. Verslechtering van leefomgeving Het project leidt tot:

- - méér verkeer door smalle woonstraten,
- - slechtere luchtkwaliteit,
- - en aantasting van de ecologische waarde die er eerst wél was.

Reactie college:

Op basis van de uitgevoerde verkeersanalyse wordt verwacht dat het aantal voertuigen in de omliggende straten niet zal toenemen. Omdat het verkeer vooral via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort zal worden geleid, blijft de verkeersdruk in deze straten beperkt. Daardoor zal de luchtkwaliteit daar niet verslechteren.

Daarnaast is een natuurtoets uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de ecologische waarde niet wordt aangetast. Sterker nog: door het toevoegen van mantel-zoomvegetatie en het verbeteren van de groenstructuur wordt bijgedragen aan het versterken van de biodiversiteit en de leefgebieden voor flora en fauna.

Zienswijze:

5. Verkeerskundig ongeschikt straatprofiel

De Ereprijsweg, Pioenweg en Ridderspoorweg zijn smalle woonstraten die verkeerskundig ongeschikt zijn voor doorgaand of intensief gemotoriseerd verkeer. Deze straten zijn niet ontworpen of ingericht als hoofdroute en vormen een verhoogd risico voor voetgangers, fietsers en spelendekinderen.

Structurele verkeersverschuiving hiernaartoe is in strijd met het principe van functieverantwoorde verkeersverdeling (artikel 1.2 Omgevingswet) en levert een onveilige situatie op.

Reactie college:

Deze straten zijn ingericht als smalle woonstraten met een maximumsnelheid van 30 km/u. Daarbij zijn passende functies en verkeersveiligheidsmaatregelen toegepast. Op basis van de verkeersanalyse wordt verwacht dat er geen structurele verschuiving van verkeer naar deze straten zal plaatsvinden. De verkeersverplaatsing zal vooral via de Sportlaan en de Laan van Meerdervoort verlopen, omdat deze straten beter geschikt zijn voor doorgaand verkeer. Hierdoor blijft de verkeersveiligheid in de woonstraten gewaarborgd.

Zienswijze:

Juridische onderbouwing:

Op grond van de Wet natuurbescherming, artikel 2.7, is voor elke activiteit die mogelijk negatieve effecten heeft op een Natura 2000-gebied - zoals Wapendal - een voorafgaande toetsing verplicht. Indien deze gevolgen niet uitgesloten kunnen worden, is een vergunning noodzakelijk.

Tevens geldt op basis van artikel 6 lid 3 van de Europese Habitatrichtlijn dat plannen die significante verstoring kunnen veroorzaken vooraf beoordeeld moeten worden. In dit geval is het aannemelijk dat de verhoogde verkeersdruk, uitstoot en geluid indirect negatieve gevolgen hebben voor het beschermde natuurgebied.

Reactie college:

Voor het project zijn een natuurtoets en een stikstofberekening uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er geen significant negatief effect op Wapendal te verwachten is. Hierdoor zijn negatieve gevolgen uitgesloten en is het niet nodig om een passende beoordeling of vergunning aan te vragen.

Zienswijze:

Op grond van artikel 1.2 van de Omgevingswet dient de gemeente een evenwichtige toedeling van functies aan locaties na te streven en mag de kwaliteit van de leefomgeving niet worden verslechterd zonder deugdelijk gemotiveerde afweging.

Ook artikel 2.1 van de Wet natuurbescherming legt een zorgplicht op aan bestuursorganen om schade aan natuur actief te voorkomen

Met de uitgevoerde natuurtoets en stikstofberekening is aangetoond dat er geen negatieve effecten optreden. Daarmee wordt voldaan aan deze zorgplicht.

Verzoek:

Ik verzoek u dringend om:

- 1. Het plan per direct te stoppen;
- 2. Alle werkzaamheden op te schorten tot een herziening met bewonersoverleg;
- 3. De negatieve effecten op verkeer, CO2-uitstoot, leefbaarheid en ecologie objectief in kaart te brengen;
- 4. Te garanderen dat bewoners worden gehoord en betrokken bij elke toekomstige herinrichting;
- 4. De toetsing en eventuele vergunningplicht conform de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet openbaar te maken.

Reactie college:

Door middel van een natuurtoets en een stikstofberekening is aangetoond dat de kwaliteit van de leefomgeving niet wordt verslechterd. Op deze manier is voldaan aan de motivering en afweging die in de wet worden gevraagd.

