

Bijlage 1: Nota van beantwoording

Nota van beantwoording zienswijzen/Reactie zienswijze voor het verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen, waarbij ontheffinghouders uitgezonderd worden, en het intrekken van een verplicht (brom-) fietspad ter hoogte van de Hoefkade en de Parallelweg in Den Haag met het kenmerk VTH2025-42408

1. Inleiding

Voor u ligt de Nota van beantwoording zienswijzen “Verkeersbesluit voor het instellen van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen, waarbij ontheffinghouders uitgezonderd worden, en het intrekken van een verplicht (brom-) fietspad ter hoogte van de Hoefkade en de Parallelweg in Den Haag” met het kenmerk VTH2025-42408, dat is gepubliceerd in Gemeenteblad van 's Gravenhage nummer 558660 en van 19 december 2025 tot en met 30 januari 2026, gedurende zes weken, ter inzage heeft gelegen.

Met het verkeersbesluit worden de in 2019 gerealiseerde verbeteringen in leefbaarheid en (sociale) verkeersveiligheid duurzaam geborgd en doorgaand (sluip)verkeer wordt blijvend tegengegaan

Er zijn 3 zienswijzen/bezwaren binnengekomen die in deze nota worden behandeld.

2. Overzicht zienswijzen

De zienswijzen zijn ingediend door:

2.1. Zienswijze 1

Een bewoner van de Wolterbeekstraat

2.2. Zienswijze 2

Een bewoner van de Van Ostadestraat.

2.3. Zienswijze 3

De Fietzersbond Haagse Regio.

3. Beantwoording zienswijzen

Bij de behandeling van de zienswijzen is eerst de inhoud van de zienswijze gegeven.

Aansluitend is de beantwoording opgenomen.

3.1. Zienswijze 1

Integrale tekst zienswijze

Ik maak op grond van het gelijkheidsbeginsel (Art 1 Gw, Art 14 Evm) bezwaar tegen het feit dat inwoners in het gebied rond de huidige pollerinstallaties in de toekomstige situatie met anpr-camera's niet evenredig in aanmerking komen voor ontheffing voor de geslotenverklaring.

Daarmee is er sprake van ongelijke behandeling van bewoners die zich in gelijke of vergelijkbare omstandigheden bevinden. Een deugdelijke motivering ontbreekt voor de ongelijke behandeling.

Er worden geen zwaarwegende inhoudelijke argumenten aangedragen voor het gemaakte onderscheid tussen de bewoners in de directe nabijheid van de huidige pollerinstallaties. De inwoners van de wijk Huygenspark zouden derhalve in evenredige mate ook in aanmerking dienen te komen voor ontheffing.

De oneven kant van de Wolterbeekstraat maakt overigens ook onderdeel uit van de Schildersbuurt en dat adreseengebied zou ook in aanmerking voor ontheffing dienen te komen.

Beantwoording

Pilot

De beleidsmaatregel waarmee een ontheffing voor de geslotenverklaring kan worden verkregen is onderdeel van een pilot van 2 jaar. In deze pilot krijgt een groep bewoners, ondernemers en mantelzorgers in een aangewezen gebied - na aanvraag en het voldoen aan de voorwaarden om een ontheffing te krijgen- ontheffing om de geslotenverklaring te passeren.

Het doel van de pilot is:

- Testen van een ontheffing voor geslotenverklaring met ANPR-camera's
- Monitoren van effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid
- Uitvoeren van een sociaal boetebeleid, zoals door de Raad verzocht.

Maatwerkeraanpak

Over de grootte van het gebied waarbinnen bewoners en ondernemers een ontheffing zouden moeten kunnen aanvragen lopen de meningen in de stad uiteen. De huidige afbakening vloeit voort uit het Haags Akkoord (RIS316672) en zoekt een balans de verschillende meningen en belangen. Voor de pilot is een maatwerkeraanpak ontwikkeld. Via de wijkmanagers, ondernemersavond, buurtverenigingen en scholen, is afgestemd over de reikwijdte en impact. Voor het zomerreces van 2025 is een verhalenmeting uitgevoerd, waarvan de uitkomsten zijn meegenomen in de verdere aanpak. We monitoren tijdens de pilot de verschillende groepen die met een ontheffing toegang hebben tot dit gebied. We houden rekening met de impact op leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving.

Monitoring

Het college zet bij de invoering van ANPR-camera's een monitoringsysteem op, waarin het aantal opgelegde boetes en verstuurd waarschuwingsbrieven wordt geregistreerd. Deze gegevens worden jaarlijks met de Raad gedeeld. Als het nodig is, kan er op basis van de pilot worden bijgestuurd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.2. Zienswijze 2

Integrale tekst zienswijze

Hierbij maak ik bezwaar tegen het (voorgenomen) besluit om de huidige pollers in het afgesloten gebied bij onder andere de Parallelweg en de Hoefkade te vervangen door cameratoezicht met kentekenregistratie en handhaving.

Hoewel ik niet woonachtig ben binnen het formeel aangewezen afgesloten gebied, woon ik direct in een aangrenzende straat. Door mijn ligging word ik in de praktijk in vergelijkbare mate geraakt door dit besluit als bewoners binnen het gebied.

Ik heb de gemeente reeds meerdere malen per e-mail gewezen op de huidige situatie en de knelpunten die ik ervaar. Tot op heden is hier geen passende oplossing voor geboden.

Mijn bezwaar richt zich op de volgende punten:

1. Onevenredige gevolgen voor direct aangrenzende bewoners

Het beleid maakt een strikt onderscheid tussen bewoners binnen het gebied en bewoners die er direct naast wonen, terwijl de verkeerssituatie en dagelijkse impact vrijwel gelijk zijn. Dit leidt tot onevenredige nadelige gevolgen voor een groep bewoners die feitelijk wel wordt geraakt, maar formeel wordt uitgesloten.

2. Belemmering van arbeidsmogelijkheden en economische participatie

Ik ben momenteel actief op zoek naar nieuw werk. In de huidige verkeers- en ontsluitingssituatie rondom mijn woning zie ik mij genoodzaakt om geen functies te accepteren waarbij ik afhankelijk ben van vervoer per auto. De bereikbaarheid van mijn wijk is dusdanig problematisch dat dit mijn inzetbaarheid en arbeidsmogelijkheden direct beperkt. Ook dit heb ik al meerdere keren aangekaart bij de Gemeente. Deze impact is naar mijn mening onvoldoende meegewogen in de besluitvorming.

3. Schending van het evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4 lid 2 Awb)

De nadelige gevolgen van het besluit zijn voor mij disproportioneel in verhouding tot het beoogde doel, mede gelet op de beperkingen die dit oplegt aan mijn mobiliteit en maatschappelijke participatie.

4. Ontbreken van maatwerk en hardheidsclausule

Het ontheffingenbeleid biedt geen ruimte voor maatwerk voor bewoners in aangrenzende straten.

5. Onvoldoende zorgvuldige belangenafweging (artikel 3:2 Awb)

Ik betwijfel of bij de voorbereiding van dit besluit de belangen van direct omwonenden buiten het aangewezen gebied, waaronder de gevolgen voor werk en bereikbaarheid, voldoende zijn meegewogen.

Verzoek

Ik verzoek u het besluit te heroverwegen en:

- een maatwerkregeling of hardheidsclausule toe te passen voor bewoners in direct aangrenzende straten, en/of
- mij alsnog in aanmerking te laten komen voor een ontheffing, en/of

Graag ontvang ik een bevestiging van de ontvangst van dit bezwaarschrift en word ik, indien van toepassing, gehoord alvorens een definitief besluit wordt genomen.

Beantwoording

Pilot

Het invoeren van een beleidsregel is onderdeel van een 2-jarige pilot. In deze pilot krijgt een groep bewoners, ondernemers en mantelzorgers in een aangewezen gebied -na aanvraag en het voldoen aan de voorwaarden om een ontheffing te krijgen -de mogelijkheid om de geslotenverklaring te passeren. Het doel van de pilot is:

- Testen van een ontheffing voor geslotenverklaring met ANPR-camera's
- Monitoren van effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid
- Uitvoeren van een sociaal boetebeleid, zoals door de Raad verzocht.

Maatwerkaanpak

Over de grootte van het gebied waarbinnen bewoners en ondernemers een ontheffing zouden moeten kunnen aanvragen lopen de meningen in de stad uiteen. De huidige afbakening vloeit voort uit het Haags Akkoord (RIS316672) en zoekt een balans de verschillende meningen en belangen. Voor de pilot is een maatwerkaanpak ontwikkeld. Via

de wijkmanagers, ondernemersavond, buurtverenigingen en scholen, is afgestemd over de reikwijdte en impact. Voor het zomerreces van 2025 is een verhalenmeting uitgevoerd, waarvan de uitkomsten zijn meegenomen in de verdere aanpak.

Monitoring

We monitoren tijdens de pilot de verschillende groepen die met een ontheffing toegang hebben tot dit gebied. We houden rekening met de impact op leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving. Het college zet bij de invoering van ANPR-camera's een monitoringsysteem op, waarin het aantal opgelegde boetes en verstuurde waarschuwingsbrieven wordt geregistreerd. Deze gegevens worden jaarlijks met de Raad gedeeld. Als het nodig is, kan er op basis van de pilot worden bijgestuurd.

Wijziging van de situatie

In de pilot krijgt een gebied de mogelijkheid om met een verkregen ontheffing, de geslotenverklaring te passeren. Dat is een verruiming van de huidige situatie met de pollers. Bij de verruiming is het van groot belang dat de met het besluit van 2019 bereikte verbeteringen leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid in stand blijven. Daarom wordt gedurende de pilot gemonitord. De maatregelen zijn gericht op het in stand houden of verbeteren van de leefbaarheid in het gebied, vergelijkbaar met het verkeersbesluit uit 2019. Het bereik van deze maatregel is daarmee even groot en wordt er niemand nadeliger door getroffen dan in de situatie zoals deze was voor dit verkeersbesluit. Aan het einde van de pilotperiode wordt geëvalueerd of de doelen zijn behaald en of er gevolgen zijn gesignaleerd waardoor aanpassingen noodzakelijk zijn. Een hardheidsclausule is alleen van toepassing op individuele schrijnende gevallen die niet voorzien waren bij de invoering van een maatregel, biedt daarom geen uitkomst voor de indiener.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.

3.3. Zienswijze 3

Integrale tekst zienswijze

Op 19 december 2025 heeft de gemeente het concept verkeersbesluit gepubliceerd m.b.t. het voornemen de pollers op de Hoefkade en de Parallelweg te verwijderen en te vervangen door digitale handhaving met ANPR camera's. De Fietzersbond is zeer ongelukkig met dit voornemen. Het is op zich goed om te zien dat het doel van de camera's, net als voor de pollers, blijft om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Stationsbuurt en de Schilderswijk te borgen en sluipverkeer tegen te gaan. Sinds de realisatie van de pollers is de verkeersveiligheid op de Oranjelaan, de Hoefkade, het Stationsplein en omliggende straten in zowel de Stationsbuurt en de Schilderswijk sterk verbeterd. Door de sterke afname van het sluipverkeer tussen het Rijswijkseplein en de Vaillantlaan is ook de luchtkwaliteit verbeterd. De Hoefkade en de Parallelweg behoorden op dit vlak tot de slechtste straten van Nederland, dus dit was geen luxe maar pure noodzaak.

Helaas is de Hoefkade tussen de Stationsweg en de Koningstraat nog uitgevoerd in grijs asfalt; ondanks de maximumsnelheid van 30 km/u wordt door veel bestuurders van auto's, motoren en brom- en snorscooters nog veel te hard gereden. De politie kan de overtredingen vanuit het eigen bureau elke dag observeren, maar handhaaft niet.

Bewoners van de Stationsbuurt maten in december 2025 op de Hoefkade o.a. een scooter met 85 km/u en een motor met 95 km/u (waar 30 km/u is toegestaan!); de huidige situatie is dus simpelweg levensgevaarlijk voor bijv. voetgangers en fietsers. Zolang de Stationsweg

niet is ingericht als erftoegangsweg inclusief plateaus en drempels zal deze situatie voortduren.

Het voornemen om, op basis van ontheffingen, meer auto's en motoren doorgang te verlenen over de Hoefkade en de Parallelweg zal leiden tot een sterke toename van het aantal verkeersbewegingen op de Hoefkade en de Parallelweg en daarmee zorgen voor verslechtering van de verkeersveiligheid én de luchtkwaliteit. Het verwijderen van de pollers maakt ook dat er geen snelheidsremmende voorziening meer is tussen de Stationsbuurt en Schilderswijk, wat zonder twijfel zal leiden tot meer én nog grotere overschrijdingen van de maximumsnelheid. De Fietzersbond heeft altijd aangegeven dat realisatie van camera's pas denkbaar zou zijn ná herinrichting van de Hoefkade. Nu de gemeente toch kiest voor sanering van de pollers en tot plaatsing van de camera's over te gaan, zijn we terug bij af. De gemeente is hiermee naar onze overtuiging mede verantwoordelijk voor de verslechtering van de verkeersveiligheid.

Het verlenen van de ontheffingen draagt dus niet bij aan eerder genoemde doelstellingen. Daarnaast wordt in het verkeersbesluit noch in de *“Beleidsregel ontheffingverlening geslotenverklaring Hoefkade en Parallelweg Den Haag 2026”* beargumenteerd waarom het gekozen gebied waarbinnen bewoners, ondernemers en mantelzorgers een ontheffing kunnen aanvragen passend is bij de functie van de Hoefkade en de Parallelweg/Stationsplein. De Hoefkade en de Parallelweg/Stationsplein zijn geen doorgaande wegen maar erftoegangswegen waarbij een maximum intensiteit per etmaal van 3.000 motorvoertuigen hoort. Het geeft dan geen pas dan tot 6.000 (!!!) ontheffingen te verlenen. De Hoefkade is daarbij een hoofdfietsroute; daar hoort een fors lagere maximum verkeersintensiteit bij. Ook het Stationsplein kan geen hogere verkeersdruk aan gezien de inrichting en het gebruik.

De Fietzersbond verzoekt om in het verkeersbesluit a) een harde bovengrens op te nemen m.b.t. het totaal aantal ontheffingen zodat het op voorhand aannemelijk is dat het aantal autoverkeersbewegingen op de Hoefkade en de Parallelweg/Stationsplein niet hoger wordt dan passend bij de functie en het gebruik van de beide wegen en/of b) alleen de 1e ontheffing per woonadres/vestigingsadres toe te kennen en de opvolgende ontheffingen slechts zolang het maximumaantal nog niet is bereikt.

Tot slot vragen we aandacht voor de proefperiode in februari en maart 2026. In die periode kunnen automobilisten en motorrijders naar we begrijpen desnoods 200x illegaal van het Rijswijkseplein naar de Vaillantlaan rijden of tegen de richting in over de Hoefkade vanuit de Schilderswijk naar de Stationsbuurt doorsteken zonder een boete op de mat te vinden. Hiermee neemt de gemeente de veiligheid van andere weggebruikers niet serieus. Het is ook onduidelijk waarom sprake zou moeten zijn van een gewenningsperiode: de doorgang is nu ook al verboden. Voor automobilisten en motorrijders zonder ontheffing verandert er dus niets

Beantwoording

Verkeersveiligheid

De gemeente acht de verkeersveiligheid van groot belang en in het verkeersbesluit is dan ook het uitgangspunt opgenomen dat de met het besluit van 2019 bereikte verbeteringen in verkeersveiligheid behouden dienen te blijven. De gevolgen van de vervanging van de pollers door ANPR-camera's en de uitgifte van ontheffingen voor o.a. de verkeersveiligheid

worden daarom gemonitord. De resultaten van de monitoring in de pilotperiode worden gebruikt om te bepalen of aanpassing van de maatregelen nodig is.

Weginrichting

De inrichting van de Hoefkade valt buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit, maar vanaf september 2026 wordt de Hoefkade ingericht als 30 km zone. Het asfalt zal dan verdwijnen. De aanpassingen aan de weginrichting ontmoedigen verkeersonveilig gedrag. De gemeente acht de verkeersonveiligheid niet van dien aard dat het vervangen van de pollers moet wachten op de herinrichting.

Verkeersbewegingen en ontheffingen

Naar verwachting zal het maximum aantal ontheffingen dat is genoemd in de commissiebrief (RIS324211) over de maatregelen niet worden gehaald, maar als gevolg van het verlenen van ontheffingen zal het aantal verkeersbewegingen inderdaad toenemen. Over de grootte van het gebied waarbinnen bewoners en ondernemers een ontheffing zouden moeten kunnen aanvragen lopen de meningen in de stad uiteen. De huidige afbakening vloeit voort uit het Haags Akkoord (RIS316672) en zoekt een balans de verschillende meningen en belangen. De praktijk zal uitwijzen hoeveel ontheffingen daadwerkelijk worden verleend en tot hoeveel extra verkeersbewegingen dit leidt.

De gemeente acht het niet wenselijk om het aantal ontheffingen op voorhand te maximeren, juist omdat de pilot is bedoeld om inzicht te krijgen in de effecten van het verlenen van ontheffingen. De gevolgen van de huidige maatregelen worden gemonitord. Daarmee draagt de pilot bij aan het vinden van een balans tussen de behoefte van een deel van de bewoners om toegang te krijgen tot de Hoefkade en de behoefte van andere bewoners om de overlast (geluid, onveiligheid, luchtkwaliteit) van het verkeer tegen te gaan.

Proefperiode

Het beoordelingskader digitale handhaving van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie stelt dat er in beginsel voor de start van de handhaving een waarschuwingsperiode plaats moet vinden. Daarnaast streeft de gemeente naar een sociaal boetebeleid. Zeker voor weggebruikers die niet bekend zijn in de buurt en de verkeerssituatie ter plekke is het een reëel risico dat één moment van onoplettendheid leidt tot een boete. Ook dat maakt dat de gemeente kiest voor een waarschuwingsperiode voorafgaand aan de start van de handhaving met camera's. Enig calculerend gedrag van weggebruikers is daarbij helaas niet te voorkomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing.