

Nota van beantwoording

Voorontwerp Herinrichting Jan van Beersstraat en omgeving



DSO Mobiliteit
projectgroep Jan van Beersstraat e.o.

versie 26 september 2019

Inhoudsopgave

1. Toelichting op het proces.....	3
2. Leeswijzer.....	3
3. Beantwoording zienswijzen.....	4
Zienswijze 1.....	4
Zienswijze 2.....	4
Zienswijze 3.....	5
Zienswijze 4.....	5
Zienswijze 5.....	6
Zienswijze 6.....	6
Zienswijze 7.....	7
Zienswijze 8.....	8
Zienswijze 9.....	9
Zienswijze 10.....	9
4. Wijzigingen in het ontwerp na inspraak	11

1. Toelichting op het proces

Van 3 juni tot 23 juli 2019 heeft de gemeente Den Haag het voorontwerp van de Jan van Beersstraat en omgeving (stadsdeel Laak) ter inzage gelegd.

Op dinsdag 9 juli 2019 heeft de gemeente een inloopavond georganiseerd waarbij het voorontwerp is gepresenteerd in de kantine van de voetbalvereniging HVV Laakkwartier aan de Jan van Beersstraat.

Het ontwerp en de bijbehorende tekeningen waren deze avond in te zien en er waren medewerkers van de gemeente en het ontwerp bureau aanwezig om het ontwerp toe te lichten en vragen te beantwoorden. Zowel medewerkers van de Dienst Stadsbeheer, Dienst Publiekszaken als de Dienst Stedelijke Ontwikkeling waren hier aanwezig. Deze bijeenkomst is in een goede sfeer en met aandacht van lokale media verlopen.

Tijdens deze avond was er de mogelijkheid om uw vragen en of opmerkingen middels een formulier bij de gemeente achter te laten. Behalve het invullen van een reactieformulier op de avond zelf, was het ook mogelijk om een schriftelijke reactie per post in te sturen of per e-mail te reageren.

De inspraak is gevoerd conform de participatieverordening van de gemeente Den Haag. Deze Nota van beantwoording doet verslag van de inspraakprocedure, vat de ingediende zienswijzen samen en geeft de beantwoording door het college weer.

Hieronder staat een overzicht van de binnengekomen reacties.

	<i>Aantal</i>
Uitnodigingsbrieven	ca. 4.500
Aanwezigen inloopbijeenkomst	20-25
Ontvangen zienswijzen	10

2. Leeswijzer

Hoofdstuk 3 bevat de ingediende zienswijzen. Eventuele spel- en stijffouten zijn beperkt hersteld. Verder zijn de zienswijzen geanonimiseerd. Elke zienswijze is van een antwoord voorzien.

Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de inspraak.

3. Beantwoording zienswijzen

Zienswijze 1

Veiligheid

- Toestroom veel verkeer vanaf Genestetlaan Jan van Beersstraat in. Nu vluchtheuvel: remt af. Plannen: geen vluchtheuvel => wordt onveiliger. Afsteken/onoverzichtelijk. Wel een vluchtheuvel.
- Een gevaarlijke kruising Sinjeur Semeynsweg / Jan van Beersstraat / Van der Hoopstraat + toestroom sportvereniging: kinderen, voetbal, overdag activiteiten => zebrapad.

In het ontwerp maakt de middenberm plaats voor een smallere rijbaan en vrijliggende fietspaden achter de bushaltes. Op deze manier worden de conflicten tussen halterende bussen en (passerende) fietsers vermeden. Een consequentie van deze keuze is dat er geen ruimte overblijft voor een middenberm of vluchtheuvel om de rijbanen te scheiden. Dit inrichtingsprincipe hoort bij een 30 km/u-zone, is overzichtelijk en veilig. Ook wordt de kruising door het versmallen van de rijbaan compacter waardoor de oversteekbaarheid voor de voetganger en de overzichtelijkheid voor al het verkeer verbetert.

Omdat er een smaller en consequent wegprofiel met klinkerverharding wordt toegepast, met gelijkwaardige kruispunten met voorrang van rechts, zal de snelheid in de praktijk afnemen. Op een deel van de kruisingen worden ook snelheidsremmende plateaus aangebracht. Daarom worden binnen een 30 km/u-zone in principe geen zebrapaden toegepast. Uitzondering hierop vormen plekken waar daadwerkelijk veel mensen (waaronder kinderen en minder- of invaliden) oversteken. De sportaccommodatie van HVV Laakkwartier is een veelgebruikte voorzieningen voor de jeugd, zowel overdag als 's avonds. Daarom is een zebrapad over de Jan van Beersstraat te rechtvaardigen. Dit wordt zo doorgevoerd in het definitief ontwerp (DO).

Zienswijze 2

De snelheid van de HTM moet echt omlaag! 30 km in verband met de trillingen in huis en tuin. Dus ook handhaven!

Verder prima ontwerp nu nog mooie kleurklinkers voor de rijbaan en afwijkende kleur voor de drempels.

Er wordt een 30 km/u-zone ingevoerd. De combinatie van versmallen en het toepassen van klinkerverharding leidt in de praktijk tot een lagere snelheid. Men wordt minder in de verleiding gebracht om hard te rijden en er is meer onderlinge verkeershinder van tegemoetkomend verkeer of langzaam verkeer waar rekening mee gehouden moet worden. En algemeen wordt ermee benadrukt dat men in een woonwijk rijdt en dat daar aangepast gedrag bij hoort. Op een deel van de kruisingen worden ook snelheidsremmende plateaus aangebracht. Deze zijn "busvriendelijk" waarmee zowel de bus als de omgeving minder hinder ondervindt. Daarnaast hebben de gelijkwaardige kruispunten met voorrang van rechts ook een snelheidsremmend effect.

De materialisatie en kleurstelling worden nader bepaald tijdens de opmaak van het definitief ontwerp (DO).

Zienswijze 3

Ik vind het zeer jammer dat er op de kruising Jan van Beersstraat - De Genestetlaan geen aandacht besteed is om de voor de voetgangersoversteekplaats wordt om gezet naar een zebepad.

De auto op De Genestetlaan vanaf Rijswijk en het Jonckbloetplein rijden gemiddeld tussen de 60 en 70 km per uur. Ik heb begin dit jaar met het stadsdeelkantoor een mailwisseling gehad en kreeg toen te horen dat dit wordt meegenomen.

De Genestetlaan in Den Haag en Burgemeester Elsenlaan in Rijswijk zijn ingericht als een wijkontsluitingsweg met een 50 km/u-regime zonder losse zebapaden. Enkel bij kruispunten die met verkeerslichten zijn geregeld komen zebapaden voor. Bovendien liggen er in het midden van de weg tramsporen. Er is geen (tot onvoldoende) ruimte om een rustplaats te creëren voor de voetgangers. De tram heeft altijd voorrang en voetgangers mogen niet stil staan op de rijweg. Om een eenduidig wegbeeld te houden en geen schijnveiligheid te creëren worden er geen losse zebapaden toegepast. De schijnveiligheid is dat er op een oversteek met een zebra waar niet veel gebruik van wordt gemaakt de voetganger helaas niet altijd voorrang krijgt. Het autoverkeer houdt er bij dit soort zebra's minder rekening mee dat men mogelijk moet stoppen voor een overstekende voetganger. Helaas is dan de ervaring dat de voetganger verwacht veilig over te kunnen maar toch de kans loopt aangereden te worden. Daarom wordt vastgehouden aan de bestaande situatie.

Bestaande situatie



Zienswijze 4

- Waarom is er niet voor gekozen om de hele Van Zeggelenlaan 30 km-zone te maken? Alleen 30 km bij de kruising met de Jan van Beersstraat en Ledeganckplein creëert verwarring. Bovendien is de Van Zeggelenlaan met de haakse parkeerplaatsen onoverzichtelijk.
- Waarom kan van de Jan van Beersstraat geen voorrangsweg gemaakt? De kruisingen met de zijstraten zijn nu onoverzichtelijk.
- Kan het zebepad op de Van Meursstraat dichterbij de bushalte worden geplaatst?

Beleidsmatig gezien is Van Zeggelenlaan inderdaad aangewezen als erftoegangsweg (30 km/u). Conform de Kadernota straten, wegen en lanen (online te vinden via RIS280303) wordt het inrichten van 30 km/u-zones voortgezet, maar alleen wanneer combinatie met noodzakelijk onderhoud of andere werkzaamheden in de openbare ruimte mogelijk is. Voor deze strategie is gekozen om de hinder voor de omwonenden te beperken (zo min mogelijk werkzaamheden) en om kosten voor het inrichten van 30 km/u-zones te beperken.

Daarbij is meegewogen dat het veiligheidsrisico van de resterende woonwijken laag is. Daarom wordt binnen de werkgrenzen van deze herinrichting nu het stuk Van Zeggelenlaan ter hoogte van Ledeganckplein ingericht als 30 km/u-zone. Op termijn, bijvoorbeeld indien er onderhoud aan de rest van de Van Zeggelenlaan wordt gedaan, zal deze straat ook ingericht worden als 30 km/u-zone.

De Jan van Beersstraat wordt expliciet niet ingericht als voorrangsweg, omdat daarmee de snelheid zou verhogen. De kruisingen met de zijstraten worden overzichtelijker gemaakt door het versmallen van de rijbaan, door het toepassen van een uitbouw van het trottoir tot aan de rijbaan op de straathoeken ('oren') en maatregelen om parkeren op de hoeken onmogelijk te maken. Op die manier ontstaat er beter zicht van alle verkeer op elkaar bij de kruisingen.

Het zebrapad op de Van Meursstraat ligt op een logische looproute tussen de woonwijk en de basisschool in de Dr. Schaepmanstraat. Er is bewust gekozen om deze niet dichtbij de bushaltes te plaatsen, omdat er bij een beperkte afstand juist het risico is dat een overstekende voetganger door tegemoetkomend verkeer niet wordt gezien voor of achter een halterende bus ('afdekkingsongevallen').

Zienswijze 5

Bordje 30/u + klinkers is niet genoeg om snelheid eruit te halen.

=> Drempels: "druppels" zodat bus er vlot over kan + auto's met één kant over drempel. Wordt anders toch te snel gereden.

Er wordt een 30 km/u-zone ingevoerd. De combinatie van versmallen en het toepassen van klinkerverharding leidt in de praktijk tot een lagere snelheid. Men wordt minder in de verleiding gebracht om hard te rijden en er is meer onderlinge verkeershinder van tegemoetkomend verkeer of langzaam verkeer waar rekening mee gehouden moet worden. En algemeen wordt ermee benadrukt dat men in een woonwijk rijdt en dat daar aangepast gedrag bij hoort. De busvriendelijke drempels en de gelijkwaardige kruispunten met voorrang van rechts hebben een snelheidsremmend effect.

De bedoelde drempels hebben als nadeel dat het autoverkeer ze gaat ontwijken, bijvoorbeeld door met twee wielen eroverheen te gaan door naar links of rechts uit te wijken, met kans op het snijden van de fietser of hinderen van het tegemoetkomend verkeer. Daarnaast wordt de fietser gedwongen om uiterst rechts te gaan rijden wat hinder en onveiligheid met zich meebrengt, bijvoorbeeld bij het in- of uitstappen van een geparkeerde auto.

Voorbeeld niet-toegepaste drempel



Zienswijze 6

Gaarne zou ik uw aandacht voor het volgende willen doen.

Op de kruising bij de Jan van Beersstraat en De Genestetlaan zijn 2 voetgangersoversteekplaatsen (J23). Is het mogelijk om hier 2 zebra oversteekplaatsen (J22) van te maken? Het gebeurt zeer regelmatig dat het gemotoriseerd verkeer vanaf het

Jonckbloetplein richting Rijswijk overal voorrang heeft en dus veel harder rijdt dan de toegestane 50 km. Hetzelfde geldt voor het verkeer dat uit Rijswijk komt en richting Jonckbloetplein gaat. Het is hier zeer moeilijk over te steken voor oudere en invalide mensen. Omdat ik van mijn huis veel naar het maaiveld ga heb ik veel ervaring mee; 14 dagen geleden kwam een motorrijder aanscheuren terwijl ik aan het oversteken was. Gelukkig kon die via de trambaan uitwijken. Ik heb dit probleem in het voorjaar al aangekaart. Afgelopen maandag heb ik [...] weer gesproken in een bijeenkomst en daarvan heb ik uw mailadres gekregen. Dinsdag de 9e ben ik bij de avondbijeenkomst geweest en kreeg van een heer en een mevrouw te horen dat hier niets aan gedaan kan worden. Het lijkt mij heel vreemd in plaats van een stippellijn een zebraoversteek te plaatsen.

De Genestetlaan in Den Haag en Burgemeester Elsenlaan in Rijswijk zijn ingericht als een wijkontsluitingsweg met een 50 km/u-regime zonder losse zebrapaden. Enkel bij kruispunten die met verkeerslichten zijn geregeld komen zebrapaden voor. Bovendien liggen er in het midden van de weg tramsporen. Er is geen (tot onvoldoende) ruimte om een rustplaats te creëren voor de voetgangers. De tram heeft altijd voorrang en voetgangers mogen niet stil staan op de rijweg. Om een eenduidig wegbeeld te houden en geen schijnveiligheid te creëren worden er geen losse zebrapaden toegepast. De schijnveiligheid is dat er op een oversteek met een zebra waar niet veel gebruik van wordt gemaakt de voetganger helaas niet altijd voorrang krijgt. Het autoverkeer houdt er bij dit soort zebra's minder rekening mee dat men mogelijk moet stoppen voor een overstekende voetganger. Helaas is dan de ervaring dat de voetganger verwacht veilig over te kunnen maar toch de kans loopt aangereden te worden. Daarom wordt vastgehouden aan de bestaande situatie.

Bestaande situatie



Zienswijze 7

Hierbij reageer ik op de herinrichting van de Jan van Beerstraat. Wij vinden het belangrijk daar er een duidelijk (veel meer verlichting ook i.v.m. inbraak in auto's) een verlicht fietspad komt. Bij voorkeur een fietspad vrij van auto verkeer.

En goed aangegeven drempels om de snelheid eruit te halen. En bij de zijstraten of spiegels op de hoeken van de straat. Of iets creëren zodat er geen auto's op de hoeken van de straat kunnen parkeren. (Geen overzicht bij het uitrijden van de zijstraten).

En ook i.v.m. Voetbalvereniging Laakkwartier, kan er geen extra (voldoende) parkeer gelegenheid worden gecreëerd.

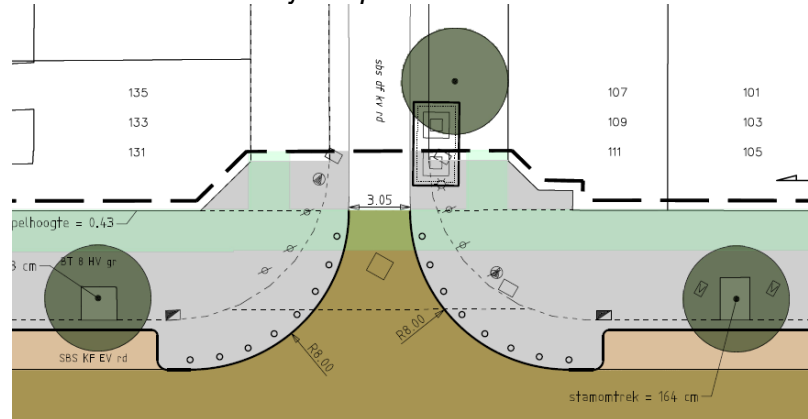
Op een erftoegangsweg maakt al het rijdend verkeer deel uit van de rijbaan. Juist in een 30 km/u-zone werkt het mengen goed, snelheidsverlagend en veilig. Aparte fietspaden daarentegen zouden ertoe leiden dat automobilisten harder gaan rijden, omdat daarmee de

nadruk op de doorgaande verkeersfunctie wordt gelegd. Daarom worden in Den Haag vrijliggende fietspaden toegepast bij 50 km/u-wegen en niet bij 30 km/u-wegen.

Er worden maatregelen genomen om het parkeren op de hoeken onmogelijk te maken, zodat er beter zicht ontstaat op verkeer uit de zijstraten. Er worden duidelijke parkeerstroken aangebracht en een uitbouw van het trottoir tot aan de rijbaan op de straathoeken zogenoemde 'oren', toegepast, mogelijk met paaltjes. De oren dienen een aantal doelen:

- Zij verbeteren de verkeersveiligheid (zicht op elkaar bij oversteken).
- Zij maken een kruising compacter en verlagen daarmee de snelheid.
- Zij verbeteren de overstekbaarheid voor voetgangers (want korter) en voorkomen hinder voor bijvoorbeeld minder-validen en mensen met kinderwagens.
- Zij waarborgen dat er niet geparkeerd wordt zodat hulpdiensten en vuilniswagens altijd de straat in kunnen rijden.

Voorbeeld hoeken vrij van parkeren door 'oren'



Een mogelijkheid zou zijn om haaksparkeren toe te passen in plaats van langsparkeren. Op die manier ontstaat er meer parkeergelegenheid. In de keuze van de inrichting ter hoogte van de voetbalaccommodatie HVV Laakkwartier is echter uitgegaan van een beperkt gebruik van een paar dagdelen per week (piekparkeren) versus het altijd hebben van een groene inrichting. Bovendien is het voor de busroute ook niet ideaal om haaksparkeren toe te passen, omdat hier meer onoverzichtelijke steekbewegingen nodig zijn.

Zienswijze 8

Gaarne wil ik u bij deze laten weten dat ik actieve wijkbewoner, ouder en voormalig voorzitter van een bewonersorganisatie, heel verheugd ben met de plannen om de Van Meursstraat, Ledeganckplein en Jan van Beersstraat ook daadwerkelijk een echte 30 km zone te maken. Een goede zaak!

Wel viel op dat in het plan nog altijd een oversteekplaats naar voetbalvereniging HVV ontbreekt, over de Jan van Beersstraat ter hoogte van de Sinjeur Semeynsweg. Hier steken dagelijks honderden kinderen over om bij de sportclub te komen. Zoudt u een oversteekplaats, al dan niet links of rechts van de kop van de Sinjeur Semeynsweg kunnen overwegen? In de huidige situatie zou een midden-eiland daarbij zeker gewenst zijn, maar bij een klinkerbestrating zou ook een zebepad een passende oplossing kunnen vormen.

Omdat er een smaller en consequent wegprofiel met klinkerverharding wordt toegepast, met gelijkwaardige kruispunten met voorrang van rechts, zal de snelheid in de praktijk afnemen. Daarom worden binnen een 30 km/u-zone in principe geen zebrapaden toegepast. Uitzondering hierop vormen plekken waar daadwerkelijk veel mensen (waaronder kinderen en minder- of invaliden) oversteken. De sportaccommodatie van HVV Laakkwartier is een veelgebruikte voorzieningen voor de jeugd, zowel overdag als 's avonds. Daarom is een

zebrapad over de Jan van Beersstraat te rechtvaardigen. Dit wordt zo doorgevoerd in het definitief ontwerp (DO).

Zienswijze 9

Jan van Beersstraat

- Don Boscobos | voetganger | parkeerplek | autoweg | fietspad | voetpad
| voetpad | | | ↓ ↑ | ↓ ↑ |
- Zebrapad op v Zeggelenlaan (tussen eettent de Ooievaar en speeltuin)
- Gescheiden fietsstrook, ook in 30 km gebied
- Zonder stoepranden, gelijkvloers

Op een erftoegangsweg maakt al het rijdend verkeer deel uit van de rijbaan. Juist in een 30 km/u-zone werkt het mengen goed, snelheidsverlagend en veilig. Aparte fietspaden daarentegen zouden ertoe leiden dat automobilisten harder gaan rijden, omdat daarmee de nadruk op de doorgaande verkeersfunctie wordt gelegd. Daarom worden in Den Haag vrijliggende fietspaden toegepast bij 50 km/u-wegen en niet bij 30 km/u-wegen.

Verder zou het voorgestelde profiel tot het wegnemen van een parkeerstrook leiden. Dit is in de afweging van alle ruimteclaims, mede gelet op de hoge parkeerdruk, ongewenst gebleken.

Omdat er een smaller en consequent wegprofiel met klinkerverharding wordt toegepast, met gelijkwaardige kruispunten met voorrang van rechts, zal de snelheid in de praktijk afnemen. Daarom worden binnen een 30 km/u-zone in principe geen zebrapaden toegepast. Uitzondering hierop vormen plekken waar daadwerkelijk veel mensen (waaronder kinderen en minder- of invaliden) oversteken. De speeltuin en overige diensten rond het Ledeganckplein worden veelvuldig gebruikt, zowel overdag als 's avonds. Daarom is een zebrapad over de Van Zeggelenlaan te rechtvaardigen. Dit wordt zo doorgevoerd in de vaststelling van het voorontwerp (VO).

Door het toepassen van stoepranden worden niet enkel weggebruikers gescheiden, maar wordt ook de afwatering geregeld. Op deze manier kunnen de kolken nabij de stoepranden worden toegepast, zodat er geen wateroverlast ontstaat op stoepen en richting de woningen/portieken. Het "gelijkvloers" maken van trottoir en parkeerstrook/rijbaan heeft wellicht als voordeel dat het gemakkelijker oversteken is, maar dit zou tot een minder goed afwaterbare situatie leiden.

Zienswijze 10

Goedemorgen, ik heb uw brief gelezen, mijn vraag is, waarom voetgangerspad verbreden, er is aan beide zijden een voetpad, is het niet gewoon beter om helemaal 1 fietspad te maken, ik zie het iets te vaak gebeuren dat fietsers samen of slingerend met zijn tweeën naast elkaar fietsen en dat er dan toch wel een gevaarlijke situatie ontstaat voor de auto die moet uitwijken. Auto's houden in dat stuk sowieso geen rekening met fietsers van welke kant dan ook, ze kijken meer of er auto's aankomen als ze uit een zijstraat komen voor ze gas geven ! En ook, weet niet of dat bij de planning hoort? Maar er gebeuren ook vaak kleine ruzies als je in de Van Vlotenstraat wil inrijden omdat het een 2-richtingsverkeer is, wat eigenlijk echt niet mogelijk is, omdat er aan beide zijden auto's geparkeerd staan. En er is altijd de vraag wie rijdt er achteruit, er ontstaat dan wat haantjesgedrag. Ik noem alleen deze straat omdat mijn moeder daar woont. Weet wel zeker dat het ook in alle 2-richtingsstraatjes daar hetzelfde is. Zou voor alle gemoedrusten mooi zijn als het 1-richtingsverkeer wordt.

Er is gekozen voor bredere trottoirs om in de woonwijk de ruimte voor rijdend verkeer te beperken en ten goede te laten komen aan de leefbaarheid, het verblijven, spelen, stallen, groen. Ook heeft dit te maken het handhaven van de bestaande bomen, die het straatbeeld verfraaien en nog voldoende groeikansen hebben.

Op een erftoegangsweg maakt al het rijdend verkeer deel uit van de rijbaan. Juist in een 30 km/u-zone werkt het mengen goed, snelheidsverlagend en veilig. Aparte fietspaden daarentegen zouden ertoe leiden dat automobilisten harder gaan rijden, omdat daarmee de nadruk op de doorgaande verkeersfunctie wordt gelegd. Daarom worden in Den Haag vrijliggende fietspaden toegepast bij 50 km/u-wegen en niet bij 30 km/u-wegen.

In straten met beperkte breedte kan het inderdaad verstandig zijn om eenrichtingsverkeer in te voeren. De inrichting van de Van Vlotenstraat behoort echter niet tot de scope van dit project. Als er aanleiding voor is kunnen bewoners een verzoek voor een dergelijke maatregel doen bij de gemeente. Daarbij is het wel wenselijk om ook een beeld te hebben van het draagvlak in de buurt. Een maatregel zoals het instellen eenrichtingsverkeer heeft immers voor- en nadelen in een buurt die de gemeente zal moeten afwegen bij een dergelijk verzoek.

4. Wijzigingen in het ontwerp na inspraak

De inspraak reacties hebben geleid tot enkele wijzigingen in het ontwerp.

- Toevoeging zebrapad over de Jan van Beersstraat ter hoogte van de sportaccommodatie, bijvoorbeeld direct ten oosten van het kruispunt met Sinjeur Semeynsweg en Van der Hoopstraat.
- Toevoeging zebrapad over de Van Zeggelenlaan ter hoogte van de speeltuin, bijvoorbeeld direct ten noorden van het kruispunt met Betsy Perkstraat en Jan van Beersstraat.

Dit wordt zo doorgevoerd in het definitief ontwerp (DO).