

Raadsbesluit 164

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 29 november 2011 (gewijzigd 17 januari 2012),

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
 - II. de zienswijzen van [REDACTED] in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, gegrond te verklaren voor wat betreft de locaties van de functieaanduidingen 'os' bij de Q.A. Nederpelstraat;
 - III. de overige zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ongegrond te verklaren;
 - IV. tot herziening van de op het plangebied Escamplaan betrekking hebbende bestemmingsplannen:
 - Bestemmingsplan Houtwijk, 2e herziening (integrale herziening), vastgesteld bij raadsbesluit 139, d.d. 25 mei 2000;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
 - Paraplubestemmingsplan Archeologie, vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23 september 2010.
 - V. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Escamplaan, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518. BP0202AEscamplaan-42ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-ondergrond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- VIII. dat bij het bestemmingsplan voor Escamplaan geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 26 januari 2012.

De griffier,

[REDACTED]

De voorzitter,

[REDACTED]



Gemeente Den Haag

rv 164

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

DSO/2011.1289

RIS 181880_120117

GEWIJZIGD VOORSTEL

Voorstel van het college tot vaststelling bestemmingsplan Escamplaan.

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 16 augustus 2011 (rm 2011.190 - RIS 181056) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Escamplaan toegezonden.

- *Begrenzing van het plangebied*

Het plangebied maakt deel uit van de wijk Houtwijk en is gelegen in het stadsdeel Loosduinen. Het gebied wordt ontsloten door de Escamplaan, Dekkershoek en de Q.A. Nederpelstraat.

- *Aanleiding*

Onderhavige locatie was voorheen in gebruik als woonwagenlocatie met bijbehorende bebouwing. Voor deze locatie is een herontwikkeling voorzien waarbij maximaal 90 woningen een nieuwe woonbuurt in de wijk Houtwijk zullen gaan vormen. Doordat deze ontwikkeling in strijd is met de huidige bestemming "Wonen-woonwagen (Wo-w)" van het bestemmingsplan Houtwijk, 2e herziening (integrale herziening) is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Ten behoeve van deze nieuwe ontwikkeling heeft de gemeenteraad op 5 februari 2009 het bestemmingsplan Escamplaan vastgesteld. Tegen de vaststelling van dit bestemmingsplan is beroep ingediend bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State. Op 30 juni 2010 heeft de Raad van State het bestemmingsplan Escamplaan in zijn geheel vernietigd. Aan de vernietiging van het vaststellingsbesluit lag ten grondslag dat het bestemmingsplan voorzag in de realisatie van een nieuwe woonwijk zonder dat in planologisch opzicht de mogelijkheid bestond deze voor motorvoertuigen aan te sluiten op het bestaande wegennet. Met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling, is thans opnieuw het bestemmingsplan Escamplaan opgesteld.

- *Doel*

Het doel van het bestemmingsplan Escamplaan is de juridisch-planologische vastlegging van de herontwikkeling van deze locatie tot een nieuwe woonbuurt, bestaande uit maximaal 90 woningen, in de wijk Houtwijk.

- *Stedenbouwkundige opzet bestemmingsplan*

Voor de verkaveling en stedenbouwkundige uitwerking van de locatie is het uitgangspunt de aansluiting op de wijk Houtwijk. Anders dan de bestaande situatie zal de locatie daarom niet ontsloten worden via de Escamplaan, maar vanaf de zijde van de woonerven van Houtwijk. De huidige ontsluiting via de Escamplaan zal geheel vervallen. Daarnaast kunnen de aanwezige kenmerken van de locatie (water) benut worden om de locatie ook een eigen karakter te geven. De locatie zal door twee autoverkeersbruggen (één brug en één dam met duiker) ontsloten worden richting de achterliggende woonwijk. De geluidwal langs de Escamplaan die nu aanwezig is tot aan de locatie zal worden doorgetrokken worden tot het bedrijventerrein. In aansluiting op de woningbouw in Houtwijk zullen eengezinswoningen mogelijk gemaakt worden in 2 bouwlagen met een kapverdieping. Langs de geluidswal aan de Escamplaan is een stedenbouwkundige verbijzondering gewenst. Hier zijn maximaal 6 bouwlagen of een verbijzondering op andere wijze (maisonnettes of geluidwalwoningen) mogelijk.

PROCEDURE

- *Inspraakprocedure*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 16 augustus 2011, kenmerk DSO/2011.1154 - RIS 181056, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden ter gelegenheid van de zienswijzen-procedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

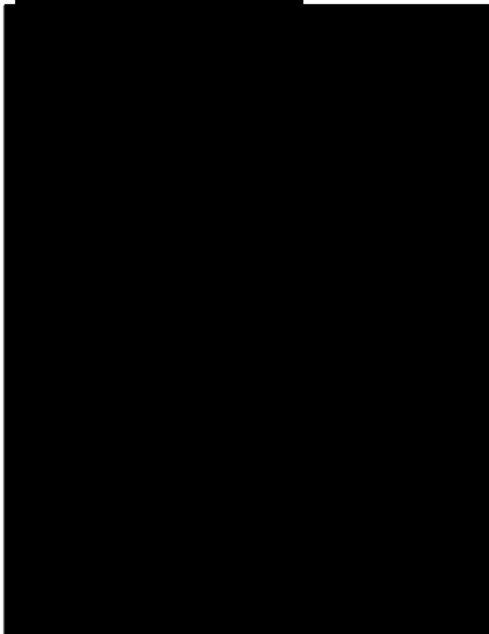
- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 31 mei 2011 is het concept van het ontwerp-bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, VROM Inspectie, het Hoogheemraadschap van Delfland en overige bij het plan betrokken instanties.

Tegelijkertijd is aan de overlegpartners de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegezonden.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 26 augustus tot en met 6 oktober 2011 ter inzage gelegen in het Den Haag Informatiecentrum. Het ontwerp-bestemmingsplan was tegelijkertijd in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Het college biedt de raad hierbij het ontwerp ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het de raad eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN REACTIES BRO / ZIENSWIJZEN (WRO)

Reg-nr.	Naam en adres
Ra 200/2011	
Ra 201/2011	
Ra 202/2011	
Ra 203/2011	
Ra 204/2011	
Ra 206/2011	
Ra 207/2011	
Ra 208/2011	
Ra 209/2011	
Ra 210/2011	
Ra 211/2011	
Ra 213/2011	
Ra 214/2011	
Ra 215/2011	
Ra 216/2011	
Ra 222/2011	
Ra 223/2011	
Ra 224/2011	
Ra 225/2011	
Ra 226/2011	
Ra 227/2011	
Ra 228/2011	

Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen derhalve aan de wettelijke vereisten.

Behandeling zienswijzen

Algemeen

In alle ingediende zienswijzen wordt de ontsluiting van het plangebied aan de orde gesteld. Omdat niet alle zienswijzen eensluidend zijn maar allen wel ingaan op de ontsluiting is voor de overzichtelijkheid ervoor gekozen om hieronder separaat in te gaan op de ontsluitingen van het plangebied (locatie, aantal en soort). Naast de ontsluiting van het plangebied komen in een aantal zienswijzen ook andere onderwerpen aan de orde. Voor de reactie van het college op deze onderwerpen wordt verwezen naar de desbetreffende zienswijze.

Locatie ontsluiting

Voor onderhavige ontwikkeling is de locatie beoordeeld op mogelijke ontsluitingen. Dit betreffen een drietal wegen; de Escamplaan, het bedrijventerrein Dekkershoek en de Q.A. Nederpelstraat. In de toelichting van het bestemmingsplan is zowel in paragraaf 3.3.1.3 en 7.3.5 uitgebreid ingegaan op de locatie van de ontsluitingen. Hieronder wordt uitsluitend nader ingegaan op de opmerkingen van bewoners die zijn gemaakt ten aanzien van de Escamplaan, bedrijventerrein Dekkershoek en de Q.A. Nederpelstraat.

Escamplaan

Door diverse bewoners worden in hun zienswijzen alternatieven aangegeven voor aanpassingen aan de Escamplaan. De Escamplaan is echter een stedelijke hoofdweg met een regionale verbindingsfunctie (Haagse Nota Mobiliteit) welke een goede doorstroming, voldoende capaciteit en een herkenbare inrichting vereisen. De aanleg van een rotonde, het terugbrengen van 2 rijbanen naar 1 rijbaan en de realisatie van uitvoeg/afdraaistroken verminderen de benodigde doorstroming van het verkeer.

In diverse zienswijzen wordt gesteld dat één van de argumenten om niet te ontsluiten op de Escamplaan zou zijn dat er dan minder woningen gerealiseerd kunnen worden in het plangebied. Dit is niet het geval. Gelet op de uitkomsten van het geluidsrapport is de aanleg van een geluidswal echter niet noodzakelijk voor de realisatie van het voorgenomen aantal woningen. Uit het rapport blijkt namelijk dat de geluidsbelasting ter plaatste op een hoogte van 5, 8, 11 en 14 meter 64 dB bedraagt, exclusief de aftrek op basis van art. 110g Wet geluidhinder. De maximale geluidsbelasting voor een woning mag maximaal 68 dB, inclusief aftrek bedragen. Realisatie van hetzelfde aantal woningen is derhalve, ook zonder aanleg van een geluidswal, mogelijk. Het doortrekken van de geluidswal zal wel een positieve invloed hebben op het leefklimaat in de achterliggende wijk. Er zullen minder geluidswerende bouwkundige maatregelen noodzakelijk zijn.

Bedrijventerrein Dekkershoek

In het kader van het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is ook expliciet gekeken naar de mogelijkheden van een ontsluiting via het bedrijventerrein. Zoals ook in de toelichting al is aangegeven is een ontsluiting via een bedrijventerrein in verband met de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer een ongewenste situatie. Dat de drukte feitelijk meevalt zoals door omwonenden wordt aangegeven doet niets af aan het feit dat op basis van het bestemmingsplan Houtwijk, 2° herziening ter plaatse bedrijven t/m categorie III mogelijk zijn. Het gaat bij het beoordelen van mogelijke ontsluitingen niet alleen om de feitelijke situatie van het verkeer maar ook om de hoeveelheid en zwaarte van het verkeer dat mogelijk is op basis van de planologische mogelijkheden. Omdat verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers bij het maken van en bij het beoordelen van ontsluitingen een rol speelt, wordt gekeken naar alternatieven die wel voor alle deelnemers voor een veilige deelname aan het verkeer kunnen zorgen.

Daarnaast is er ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt bezwaar tegen deze ontsluiting. Uitgangspunt voor deze woningen is dat ze onderdeel uit gaan maken van de wijk Houtwijk. Een ontsluiting via Dekkershoek betekent dat bewoners door een bedrijventerrein moeten om in de wijk te komen. Een dergelijke ontsluiting zou er ook toe kunnen leiden dat het gemotoriseerd verkeer van het bedrijventerrein in de wijk zal gaan rijden en parkeren. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is een ontsluiting via een bedrijventerrein ook niet prettig.

Een praktisch punt bij deze ontsluiting is dat de gronden niet in eigendom zijn van de gemeente. Een ontsluiting op gronden van een derde is niet zonder meer mogelijk. In het verleden hebben gesprekken plaatsgevonden met de eigenaar van deze gronden en deze was niet bereid om mee te werken aan een dergelijke ontsluiting. Doordat deze ontsluiting vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is en het praktische punt dat er geen bereidheid is van de eigenaar om mee te werken aan een dergelijke ontsluiting heeft ertoe geleid dat is afgezien van deze optie.

Door omwonenden wordt aangegeven dat het gebruik van een ontsluiting op Dekkershoek door het langzaam verkeer kan worden teruggedrongen door de aanleg van een ontsluiting voor wandelaars en fietsers bij de Van der Tangstraat. Samen met de aan te leggen langzaam-verkeers verbinding op de Escamplaan zal het langzaam verkeer uitsluitend deze ontsluitingen gebruiken in plaats van de 'volwaardige' ontsluiting op Dekkershoek. De aanleg van andere ontsluitingen betekent echter niet dat langzaam verkeer geen gebruik zal maken van de Dekkershoek-ontsluiting. Omdat dit niet valt uit te sluiten, dient hiermee wel degelijk rekening te worden gehouden.

Q.A. Nederpelstraat

Om de verkeersveiligheid van de Q.A. Nederpelstraat te beoordelen is gekeken naar de inrichting van de weg alsmede naar het aantal ongevallen dat de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. Gelet op het aantal woningen en het hierbij behorend gemiddeld aantal verkeersbewegingen van 405 voertuigen per etmaal (40 voertuigen in de spits) gaat het om 20 auto's per ontsluiting in het drukste uur extra ten opzichte van de huidige situatie (uitgaande van een gelijke verdeling over de twee ontsluitingen). Dit in combinatie met de huidige inrichting, functie en het geregistreerd aantal ongelukken dat in de periode 2000-2009 heeft plaatsgevonden is de Q.A. Nederpelstraat geschikt als buurtontsluitingsweg en zal de veiligheid niet in objectieve mate verslechteren.

Op gedeelten tussen het plangebied en de M. van Hennebergweg zijn geen parkeervakken aan weerszijden van de straat. Vanwege de parkeerdruk in de wijk wordt hier wel aan beide zijden van de weg geparkeerd waarbij de auto's geheel of gedeeltelijk op de rijbaan staan. Hierdoor wordt de effectieve breedte van de weg verminderd en is het op sommige stukken (tussen 218-242 en 45-75) niet mogelijk om elkaar te passeren en moeten ze op elkaar wachten of uitwijken bij een lege parkeerplek. Dit wordt door bewoners als onveilig en vervelend ervaren. Op het gedeelte **tegenover 118-140** is naast de weg een (verwilderde) groenstrook gelegen. Auto's staan al vaak gedeeltelijk in deze strook geparkeerd. Deze groenstrook kan worden gebruikt om een langspaarkeerstrook te creëren om op dit gedeelte van de weg het fout-parkeren op te lossen.

Voor het gedeelte tussen 45-75 is een dergelijke oplossing niet mogelijk. Wel is uitwijken hier gemakkelijker door de toegang tot een woonerf en het niet-parkeren voor de bedrijvenunits aan het begin van de straat.

Aantal, soort ontsluiting

In het kader van het Bro-overleg is onderhavig plan op 31 mei jl. aan de Veiligheidsregio Haaglanden voorgelegd. De Veiligheidsregio coördineert de reactie van de hulpdiensten op bestemmingsplannen. De reactie van de Veiligheidsregio op dit plan is opgenomen onder paragraaf 7.3.2. van de toelichting van het plan.

Ondanks de instemmende reactie van de Veiligheidsregio is door veel bewoners in de zienswijzen de vrees geuit dat de realisatie van de nieuwe wijk met de ontsluitingen op de Q.A. Nederpelstraat zal leiden tot een slechtere bereikbaarheid van de wijk voor de hulpdiensten waardoor de veiligheid afneemt. Ook wordt hierbij aangegeven dat zij niet kunnen geloven dat de hulpdiensten toestemming geven voor dit plan, zonder een ontsluiting op de Escamplaan. Vanwege deze vrees is nogmaals contact gezocht met de Veiligheidsregio. Vanwege de vragen over bereikbaarheid is hierbij expliciet gesproken met de brandweer. Hierbij zijn vragen gesteld over het aantal ontsluitingen, de inrichting van de ontsluitingen en de bereikbaarheid van zowel het plangebied als de huidige woningen in Houtwijk in geval van calamiteiten.

Vanuit de hulpdiensten is aangegeven dat het plangebied over minimaal 2 ontsluitingen dient te beschikken. In een aantal zienswijzen wordt de mogelijkheid geopperd om één volwaardige ontsluiting te realiseren en één ontsluiting via een voet/fietspad ontsluiting welke bereikbaar is voor de hulpdiensten. In beginsel is een alternatieve ontsluiting op een voet/fietspad mogelijk, mits de inrichting van deze alternatieve ontsluiting aan bepaalde voorwaarden voldoet. Vanuit de brandweer is echter ook aangegeven dat vanwege ervaringen uit het verleden de voorkeur uitgaat naar twee volwaardige ontsluitingen. In het kader van de bereikbaarheid van het gebied wordt ook vanuit een verkeersoogpunt c.q. stedenbouwkundig oogpunt de voorkeur gegeven aan twee volwaardige ontsluitingen.

Met betrekking tot de gestelde slechtere bereikbaarheid van de Q.A. Nederpelstraat door de ontwikkeling en ontsluiting van de nieuwe woonwijk is door de brandweer het volgende aangegeven. Door het ontwerp van de weg met de bochten en hoeken is de Q.A. Nederpelstraat niet de meest ideale verkeerssituatie. De doorrijdbaarheid is echter goed genoeg. De extra voertuigenbewegingen zullen niet zorgen voor een negatieve beïnvloeding van de doorrijdbaarheid. De doorrijdbaarheid tussen het plangebied en de M. van Hennebergweg wordt wel negatief beïnvloed door het parkeren buiten de parkeervakken. Het parkeren buiten de parkeervakken is echter een kwestie van handhaving. Bovendien is de kortste aanrij-route vanaf de kazerne juist vanaf de Dr. J. Presserstraat.

Ra 202/2011 Wijkberaad Houtwijk

Wijkberaad Houtwijk heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

“Als voorzitter Wijkberaad Houtwijk heb ik kennis genomen van de grote onrust die het huidige ontwerp bestemmingsplan Escamplaan bij de bewoners van de achterliggende straten bij hen te weeg brengt, omdat al het verkeer van de nieuwe wijk via hun nauwe straten wordt ontsloten. Ten grondslag van mijn kennis over de terechte onrust ligt een enquête met 64 reacties ofwel 40% van de respondenten, welke we binnen 1 week mochten ontvangen. Vrijwel alle respondenten verzetten zich hevig tegen het voorgestelde plan. U kunt de reactie van iedere bewoner bij mij opvragen.

Op 1 juli werd DSO hier via de Commissie Loosduinen uitgebreid en in detail over geïnformeerd. Als reactie op onze grote zorgen, werd elk van onze argumenten ontkracht door te refereren aan bestaande normen en regelgeving. De reactie kunt u lezen op http://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-40ON/t_NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-40ON_7.3.html

Feit blijft dat er jaren lang aan de Escamplaan een ontsluiting was, waar de vele voormalige woonwagengkampbewoners gebruik van maakten, zonder dat dit tot overlast leidde en dat deze nu zonder steekhoudende argumenten dreigt te worden opgegeven ten koste van de bewoners in de achterliggende straten. Het verkeer dat via deze bestaande ontsluiting de Escamplaan op kan, kan gelijk vaart maken tot 50km en snel en zonder gevaar van A naar B. Als de nieuwe bewoners zijn aangewezen op de ontsluiting via de achterliggende Q.A. Nederpelstraat, moet men zich met 30km een weg banen door straten met onoverzichtelijke bochten en gevaarlijke kruispunten, waar nú al zwaar over geklaagd wordt omdat ze leiden tot vertragingen en stress. En pas dán komt men op de route waar 50km zonder gevaar gereden kan worden. Het voorstel leidt dus tot meer kilometers en meer luchtvervuiling dan nodig is, en tegelijkertijd worden de huidige bewoners belast met verkeer dat er niet hoeft te zijn.

Daarnaast hebben we grote twijfels m.b.t. de veiligheid voor de bewoners, wanneer ambulance en brandweer door de straat moeten. Eigenlijk geloven we niet dat deze diensten voor dit voorstel — zonder ontsluiting op de Escamplaan ooit toestemming zouden geven. Wij gaan in ieder geval NIET akkoord.

Graag dien ik daarom, namens Wijkberaad Houtwijk, bij deze de zienswijze in, zoals deze is verwoord in onze reactie aan DSO via de Commissie Loosduinen, welke ik in de bijlage bijvoeg.” (Bij deze zienswijze is een bijlage.)

Reactie van het college:

Zowel het Wijkberaad Houtwijk als de Commissie Loosduinen hebben een reactie op het bestemmingsplan ingediend in het kader van het Bro-overleg. In deze reactie is ook de uitkomst van de enquête aangegeven en is een onderbouwing van het advies van het Wijkberaad Houtwijk/Commissie Loosduinen opgenomen. Op zowel de uitkomst van de enquête als de onderbouwing van het advies is in paragraaf 7.3.5. van de toelichting van het bestemmingsplan reeds een reactie gegeven. Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje ‘algemeen’.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 200/2011 Commissie Loosduinen

Commissie Loosduinen heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

“Onlangs ontvingen wij het verzoek onze zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan (voormalige woonwagenlocatie). In goed overleg met het wijkberaad Houtwijk heeft de Commissie Loosduinen besloten de zienswijze en de tot standkoming van deze zienswijze ongewijzigd te ondersteunen. Wij benadrukken daarbij eveneens dat de ontsluiting van het nieuw te ontwikkelen gebied tot bijzonder gevaarlijke situaties bij calamiteiten kunnen leiden. Voor alle duidelijkheid sluiten wij een copie van de brief/zienswijze dd 9 september 2011 van genoemd wijkberaad hierbij in. Graag zien wij uw reactie tegemoet.”

Reactie van het college:

Deze brief wordt voor kennisgeving aangenomen. Onder Ra 202/2011 (hierboven) is de beantwoording van het Wijkberaad Houtwijk opgenomen.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande en hetgeen is vermeld bij de reactie op zienswijze Ra 202/2011 acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 201/2011 [REDACTED]

[REDACTED] heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

“Ik schrijf hierbij mijn zienswijze mbt het ontwerp-bestemmingsplan Escamplaan. Het gebied wordt ontsloten door de Escamplaan, Dekkershoek en de Q.A. Nederpelstraat. Waar ik bezwaar tegen maak is:

- Niet ontsluiten van de route Escamplaan.

De Escamplaan niet wordt ontsloten voor deze nieuw te bouwen woonwijk. Al het verkeer uit de nieuwe woonwijk wordt in de reeds bestaande wijk geleid. Dit geeft extra overlast voor de bewoners rondom de nieuwe wijk, vooral in de QA Nederpelstraat.

Daarnaast vrees ik veel overlast voor moeder en vaders met kinderen op de fiets. Deze ouders gebruiken de QA Nederpelstraat om hun kinderen naar basisschool De Schakel en Nutshage brengen. Vaak wordt verzocht om het autogebruik terug te dringen (oa door de basisschool) omdat het parkeren bij de scholen veel overlast veroorzaakt. Velen komen daarom op de fiets naar school. Met kinderen op de fiets door de QA Nederpelstraat wordt zo in de toekomst alleen maar lastiger en gevaarlijker door de drukte uit de nieuwe woonwijk. Ook voor de grotere kinderen zonder begeleidende ouders wordt deze route veel drukker.

- De ontsluiting van de nieuwe woonwijk tegenover de QANederpelstraat 176. Een van de uitgangen van de nieuwe woonwijk is pal voor mijn deur gepland. Ik wil u verzoeken deze uitgang te verplaatsen.

Dit zou kunnen;

- pal tegenover de AvdTangstraat. Daar is -mi veel logischer- een bestaande aansluiting op de route de oude woonwijk in en hebben bewoners uit de QANederpelstraat, zoals mijn burens en ik, minder last van het uitgaande en ingaande verkeer
- vanuit de nieuwe woonwijk in de QANederpelstraat bocht PCValentinstraat richting MvHennebergweg. Hierdoor hebben de bewoners van de Nederpelstraat ook minder last van in- en uitgaand verkeer.

Ik hoop op uw aandacht voor mijn zienswijze."

Reactie van het college:

Ten aanzien van de opmerkingen over de Escamplaan wordt verwezen naar de reactie van het college onder 'algemeen'. Gelet op het aantal woningen en het hierbij behorend gemiddeld aantal verkeersbewegingen gaat het om 20 auto's per ontsluiting extra in het drukste uur ten opzichte van de huidige situatie. Dit in combinatie met de huidige inrichting, functie en het geregistreerd aantal ongelukken dat in de periode 2000-2009 heeft plaatsgevonden is de Q.A. Nederpelstraat geschikt als ontsluitingsweg en zal de veiligheid van het schoolverkeer niet in objectieve mate verslechteren. De locatie van de ontsluiting is overgenomen van de huidige stedenbouwkundige opzet. Deze stedenbouwkundige opzet kan in het kader van de verdere bouwplanprocedure nog nader aangepast worden. Om een dergelijke aanpassing mogelijk te maken zal de functieaanduiding 'ontsluiting' worden vergroot (tot en met de A. van der Tangstraat). In de regels zal een maximale breedte van de ontsluiting worden opgenomen. De exacte locatie van de ontsluiting zal in het kader van het bouwplan-/verkeering nader worden bekeken.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze:

- gedeeltelijk gegrond voor wat betreft de locatie van de ontsluiting bij de A. van der Tangstraat. Het gebied met de aanduiding 'os' zal worden vergroot tot en met de A. van der Tangstraat. Binnen deze zone mag één ontsluiting worden gerealiseerd met een maximale breedte van 10 m,
- en voor het overige ongegrond.

Ra 203/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Hierbij wil ik kenbaar maken dat ik ernstige bezwaren heb tegen het bestemmingsplan van het voormalig woonwagenveld Escamplaan, zoals deze nu op tafel ligt. Ik ben een bewoner van de Q.A. Nederpelstraat en voorzie enorme overlast van verkeer dat door deze straat zijn weg moet zoeken naar de nieuw te bouwen woningen.

De ontsluiting van de Escamplaan heeft nooit een probleem opgeleverd en is altijd functioneel en veilig bevonden.

De Q.A. Nederpelstraat is een bochtige, onoverzichtelijke en vrij smalle straat, waar bewoners zelf al moeite mee hebben door het grote aantal auto's die er nu al gebruik van maken (visite, dienstenverkeer, leveranciers en hulpdiensten). Met name maak ik me zorgen om ambulances en brandweer die op deze manier veel meer tijd nodig hebben om de bestemming aan de Escamplaan te bereiken. Dit is niet veilig voor degenen die hulp nodig hebben, noch voor spelende kinderen en weggebruikers van de Q.A. Nederpelstraat. Ik vind het onacceptabel dat al onze bezwaren zonder redelijke argumenten door de gemeente van tafel worden geveegd en dat de onveiligheid, parkeeroverlast en milieuoverlast geen rol spelen in de besluitvorming, terwijl de ontsluiting van de Escamplaan naar de nieuwe woningen de oplossing zou zijn van voornoemde problemen."

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 204/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

“Ik heb kennis genomen van het bestemmingsplan Escamplaan en wil bezwaar maken op grond van veiligheid en overlast.

van de Q.A. Nederpelstraat en voorzie enorme verkeers/milieuoverlast als de nieuwe bewoners van het voormalig woonwagencamp door mijn straat hun weg moeten zoeken naar hun huis. Al het verkeer van de Lozerlaan wordt op deze manier via de Hennebergweg de Q.A. Nederpelstraat in geleid. Ik vrees geluidsoverlast en onveilige situaties in deze kinderrijke woonwijk. Dit zou niet nodig hoeven te zijn als de ontsluiting van de Escamplaan intact blijft. Deze heeft nooit problemen opgeleverd en is veilig en rustig.

De Q.A. Nederpelstraat is een bochtige, smalle straat, waarvan steeds meer gebruik wordt gemaakt door goederenverkeer en visite van de huidige bewoners. Dit resulteert steeds vaker in parkeerproblemen en belemmering van de route, mede door de vestiging van bedrijven en services in de straat. Dit kan problemen opleveren voor hu zoals de brandweer en/of ambulances die bestemming Escamplaan hebben. Ik vind het onaanvaardbaar dat de raad geen oog heeft voor onze bezwaren en dat veiligheid en overlast geen rol spelen in de besluitvorming, terwijl de ontsluiting van de Escamplaan naar de nieuwe woningen de meest gewenste en noodzakelijke oplossing zou zijn voor de huidige en toekomstige bewoners.”

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje ‘algemeen’.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 206/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

“Via het wijkberaad Loosduinen hebben de bewoners van de straten rondom het voormalige woonwagencamp aan de Escamplaan vernomen, dat de gemeente van plan is om de toegang tot de nieuwbouwwoningen die op dit terrein gepland zijn, te blokkeren aan de zijde van de Escamplaan. In dat geval zou het nieuwe wijkje nog slechts bereikbaar zijn via een te realiseren toegang vanaf de Q.A. Nederpelstraat.

Al vanaf de bouw (1982) woon ik in deze straat en heb de verkeersintensiteit in de loop van de jaren fors zien toenemen. Aanvankelijk was er sprake van één auto per voordeur, maar de (algemene) trend van de laatste jaren laat een verschuiving zien naar twee of zelfs meer auto's per gezin. De parkeerdruk in de straat is daarmee uiteraard fors toegenomen en maakt vooral 's avonds en in het weekend van de Q.A. Nederpelstraat een drukke, volgeparkeerde, smalle straat. Indien de Escamplaan-toegang naar het nieuwe wijkje wordt afgesloten, dan gaat dus al het inkomende en uitgaande verkeer van en naar dit wijkje door onze smalle straat. Ook grote vrachtwagens van tuincentra, meubelleveranciers enz. zullen geen andere keuze hebben dan door onze straat te rijden. Men moet een omslachtige omweg door een kleine, drukke straat maken, telkens als men in dit nieuwe wijkje moet zijn. Niet erg efficiënt, uiteraard. Temeer niet, daar er een veel betere en voor de hand liggende oplossing binnen handbereik ligt, n.l. gebruik maken van de bestaande toegang aan de Escamplaan. Ook de even verderop gelegen vestiging van de Gamma en een autowasserij zijn vanaf de Escamplaan bereikbaar. Daar hoeft niemand voor om te rijden. Als zoiets daar kan, dan kan het zo'n 100 meter terug evengoed.

Samen met de andere bewoners hier vrees ik, dat onze toch al redelijk drukke straat (het is een van de weinige toegangswegen tot Houtwijk) gaat verworden tot een soort Laan van Meerdervoort in mini-formaat. Een veel te smalle straat als 'slagader' van twee wijken, waar de te verwachten verkeersintensiteit juist een brede toegangsweg zou rechtvaardigen. Even een beeld ter vergelijking: als u aan de pomp uw auto voltankt, dan doet u dat toch niet met een slang zo dun als een limonade rietje? Voor zoiets wordt een behoorlijk formaat slang gebruikt. En tankauto's die grotere hoeveelheden moeten lozen, gebruiken een nog aanzienlijke dikkere slang!! De verhouding tot wat er doorheen moet bepaalt immers de dikte! Geachte gemeenteraad, wij als bewoners zien heel graag dat de toegangsweg aan de Escamplaan gewoon open blijft. Zowel hulpdiensten, leveranciers als de bewoners van de Q.A. Nederpelstraat en die van de nieuwe wijk zullen daarmee zeer gebaat zijn! Ik hoop dat u, alvorens definitief te beslissen, de wensen van de huidige bewoners nog eens goed in uw overwegingen wilt betrekken.”

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 207/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Als bewoners van de Q.A. Nederpelstraat 178 willen wij bezwaar maken en onze onrust kenbaar maken over het Ontwerp-bestemmingsplan Escamplaan. Het gaat ons voornamelijk om de ontsluitingen die de gemeente wil gaan doorvoeren:
Feit blijft dat er jaren lang aan de Escamplaan een ontsluiting was, waar de vele voormalige woonwagencampbewoners gebruik van maakten, zonder dat dit tot overlast leidde en dat deze nu zonder steekhoudende argumenten dreigt te worden opgegeven ten koste van ons als bewoners in de achterliggende straten. Het verkeer dat via deze bestaande ontsluiting de Escamplaan op kan, kan gelijk vaart maken tot 50km en snel van A naar B. Als de nieuwe bewoners zijn aangewezen op de ontsluiting via de achterliggende Q.A. Nederpelstraat, moet men zich met 30km een weg banen door de straten met onoverzichtelijke bochten en gevaarlijke kruisingen. Wat nu al gevaarlijke situaties brengt voor het verkeer, de bewoners, spelende kinderen en de hulpdiensten enz. enz. Het is vooral voor de hulpdiensten als brandweer, ambulance en politie zeer lastig om bij ongelukken of calamiteiten in de nieuwe woonwijk snel en met beperkt risico te arriveren. In het huidige voorstel (zonder ontsluiting aan de Escamplaan), zullen zij zich door de bochtige, onoverzichtelijke Q.A. Nederpelstraat moeten banen, terwijl de Escamplaan de mogelijkheid biedt om dit terrein snel en zonder risico te bereiken.

In het bestemmingsplan hebben wij gezien dat ze direct tegenover onze woning een ontsluiting willen gaan maken, waar wij als bewoner ons zorgen over maken i.v.m. de veiligheid van onze kinderen en wij er ook niet op zitten te wachten om iedere dag tientallen koplampen de kamer in gericht te krijgen. Waarom wordt deze ontsluiting niet gemaakt tegenover de A. v/d Tangstraat of in de hoek Q.A. Nederpelstraat, het verlengde van de P.C. Valentijnstraat. Dit zal ook een betere doorstroming hebben naar de Margretha van Hennebergweg. Het beste voor iedereen en de buurt, blijft natuurlijk om de ontsluiting aan de Escamplaan te behouden! Wij begrijpen daarom niet waarom er 3 jaar na het eerste plan, er niets is gedaan met het voorstel om de bestaande ontsluiting aan de Escamplaan gewoon te handhaven. Nadat we maandag 19 september j.l. op de inloopavond in Loosduinen zijn geweest gingen wij met de conclusie weg dat het enige wat voor de gemeente schijnt te tellen dat de ontsluiting via onze straten past binnen de normen. Andere oplossingen en met name de meest voor de hand liggende (handhaven van de huidige ontsluiting aan de Escamplaan) worden stevast genegeerd en met loze argumenten weggewimpeld. Het plan op papier, gaat in de praktijk geen succes worden. En het zou prettig zijn als de gemeente ook naar de bewoners gaat luisteren die met argumenten komen, dit omdat wij het dagelijks meemaken in onze buurt. Je krijgt geen goed beeld van het hoe en wat als je soms een half uurtje of een uurtje staat te posten en navraag doet bij verschillende instanties. Het is de praktijk die je de waarheid verteld: de bewoners! Wij, als bewoners van de Q.A. Nederpelstraat 178, gaan NIET akkoord met het Ontwerp-bestemmingsplan Escamplaan."

Reactie van het college:

Ten aanzien van de opmerkingen over de Escamplaan en de veiligheid van de Q.A. Nederpelstraat wordt verwezen naar de reactie van het college onder 'algemeen'. *De locatie van de ontsluiting is overgenomen van de huidige stedenbouwkundige opzet. Deze stedenbouwkundige opzet kan in het kader van de verdere bouwplanprocedure nog nader aangepast worden. Om een dergelijke aanpassing mogelijk te maken zal de functieaanduiding 'ontsluiting' worden vergroot (tot en met de A. van der Tangstraat). In de regels zal een maximale breedte van de ontsluiting worden opgenomen. De exacte locatie van de ontsluiting zal in het kader van het bouwplan/verkaveling nader worden bekeken.*

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze:

- gedeeltelijk gegrond voor wat betreft de locatie van de ontsluiting bij de A. van der Tangstraat. Het gebied met de aanduiding 'os' zal worden vergroot tot en met de A. van der Tangstraat. Binnen deze zone mag één ontsluiting worden gerealiseerd met een maximale breedte van 10 m;
- en voor het overige ongegrond.

Ra 208/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Na de bijeenkomst van maandag 19 sept 2011 is mij niet duidelijk geworden waarom er geen doorgang naar de Escamplaan kan blijven bestaan.

Alle argumenten dat er slechts weinig verkeersdruk voor de wijk bij komt, gelden net zo goed voor de Escamplaan. Als er een ingang/ uitgang naar de nieuwe wijk komt (hij is er al en was in gebruik !) zonder afslag richting stad, dus alleen rechtsaf richting Westland, dan heeft het verkeer op de Escamplaan er geen enkele last van. Voor het verkeer de stad in maakt het niets uit en voor het verkeer de stad uit ook niet vanwege de stoplichten op de kruising Zichtenburg. Dus voor aanrijden hulpdiensten oude en nieuwe bewoners van Houtwijk, kan dit alleen maar voordelen opleveren. Het plan verder, daar heeft volgens mij niemand problemen mee, ook niet met de aansluitingen op de Nederpelt straat. (als er ook een uitgang Escamplaan is)"

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 209/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Hierbij doe ik u mijn 'Zienswijze' toekomen ten aanzien van genoemd bestemmingsplan. Ik verzoek u terdege kennis te nemen van mijn bezwaren tegen het ontwerp-bestemmingsplan; tot de conclusie te komen dat ze gegrond zijn, en het plan zodanig te verbeteren dat deze bezwaren worden ondervangen. Dat kan middels de hieronder genoemde mogelijkheden.

Het eerste wat natuurlijk opviel is dat de ontsluiting nog op de oorspronkelijke geplande plaatsen zit, zoals op de presentatie op het Stadhuis voor de omwonenden was voorgesteld.

I) Ik heb ook de argumenten van DSO ter verdediging daarvan gezien; Toegegeven; DSO heeft het uitgebreid met veel 'harde' cijfers onderbouwd. Meer veel dan hard.

Daarover heb ik toch wel een paar belangrijke kanttekeningen:

1) statistieken (kunnen) liegen

2) op basis van de normen wordt aan alle eisen voldaan; echter, m.i. is de praktijk niet bepaald 'wiskunde'; ik mis de dosis 'gezond verstand', of ervaring/inzicht die vaak noodzakelijk is.

statistieken kunnen liegen:

Ik geloof dat mensen echt wel zelf snel kunnen rekenen bij aanrijdingen, of het nodig en in voordeel beider partijen, is om het via de verzekeringen af te wikkelen, en/of het nodig is om politie PV te laten opmaken.

DUS: JE MOET BESEFFEN DAT ONGEVALSSTATISTIEKEN EEN ONDERSCHATTING ZIJN VAN DE WERKELIJKE SITUATIE.

Verder is de conclusie van DSO voorbarig; dat aard en aantal ongevallen reuze meevallen, en dat ook na de berekende toename van verkeersbewegingen zullen blijven doen.

Ook ten aanzien hiervan heeft DSO wiskundig wel gelijk, maar in de praktijk niet. Veel mensen getuigen ervan dat ze de huidige situatie al vinden, of zelf gevaarlijke situaties hebben meegemaakt.

- DSO gaat er aan voorbij dat deze mensen toch een duidelijk signaal afgeven.

- Ook mis ik het inzicht van DSO dat - gezien de 2 delen van de route die DSO ook zelf als bottle-necks aanwijst — daarom gewerkt moet worden met EEN CORRECTIE VAN DE GEMIDDELDE STATISTIEKEN.

Het kan best zijn dat vanwege deze bottle-necks de straat al tegen/op/over het 'kritische punt' zit; en een (beetje) erbij te veel zal blijken.

Reactie van het college:

In deze reactie wordt aangegeven dat veel mensen aangeven dat de huidige situatie al onaangenaam is of zelf gevaarlijke situaties hebben meegemaakt. Over gevaarlijke situaties in de Q.A.

Nederpelstraat zijn bij de wegbeheerder geen klachten bekend. Wel is bekend dat er een hoge parkeerdruk is waardoor auto's op plekken staan die niet zijn ingericht voor parkeren hetgeen de overzichtelijkheid van de weg verminderd en de doorstroming wordt belemmerd. Ten aanzien van de verkeersveiligheid in de Q.A. Nederpelstraat wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje algemeen.

II) Het is mij opgevallen dat DSO zichzelf tegensprekt. De redenering klopt niet, DSO stelt dat via de Escamplaan wordt afgewezen, want die moet vlot (blijven) doorstromen; en het aantal berekende verkeersbewegingen zou al zoveel zijn dat de doorstroming wordt gehinderd.

En: met dezelfde cijfer stelt DSO desondanks dat de Nederpelstraat die hoeveelheid verkeersbewegingen er nog prima bij kan hebben!!

Reactie van het college:

Dit is een onjuiste weergave van het standpunt van DSO. Vanwege de functie van de Escamplaan is een goede doorstroming essentieel voor de bereikbaarheid en ontsluiting van de stad. Om deze reden zijn een aantal wegen in de stad aangewezen als Stedelijke Hoofdweg. Om een goede doorstroming te waarborgen zijn op deze wegen zo min mogelijk ontsluitingen wenselijk. Het gaat niet om het aantal verkeersbewegingen maar om de locatie van de ontsluiting van deze verkeersbewegingen. De verkeersbewegingen van de nieuwe wijk zullen gebruik gaan maken van huidige ontsluitingen. Op deze wijze wordt de doorstroming niet gehinderd.

III) Ik meen dat de provincie heeft geëist dat DSO toch eerst serieus de mogelijkheid van ontsluiting via Dekkershoek onderzoekt.

Mij is uit niets gebleken dat DSO die mogelijkheden goed heeft bekeken. Integendeel, ma. j.l. werd mij gezegd dat dat niet kon! OMDAT DAT DIE GROND VAN EEN ANDERE EIGENAAR IS. (Zal wel, zou die eigenaar belangen nastreven die niet overeenkomen met die van de gemeente, of daar niet mee verenigbaar zijn?).

De watergang zal waarschijnlijk onder beheer vallen van het Waterschap Delfland. Dan moeten de belangen gelijk opgaan of in ieder geval toch verenigbaar blijven.

Het lijkt mij niet dat de straten in de Dekkershoek onder beheer vallen van de VvE, maar wel bij de gemeente Den Haag. Ook hier is dan dus geen probleem om tot overeenstemming te komen.

Aan punt III) wil ik hier toevoegen dat de tegenwerpingen die DSO hiertegen noemt, zoals ma. jl. werd geantwoord op mijn vraag, (ook) niet erg geloofwaardig zijn.

- 1) Woonfunctie en bedrijfsterrein zouden onverenigbaar zijn.
- 2) De geplande ontsluiting zou zo goed zijn voor de verbinding met de wijk.
- 3) Dan zouden auto-, fietsers- en brommer-stromen teveel door elkaar lopen.
- 4) De ambtenaren zeiden mij dat de straten in Dekkershoek te druk zijn, te veel zwaar verkeer heeft.

ad.1) Dat is niet overeenkomstig met het eigen DSO-beleid inzake ZKD:

ref: Kadernota Openbare Ruimte; Programma van Wensen resp. 'Convenant ZKD 13/4/11'.

'moderniseren, verbinden met blauw-/groen, verduurzamen', e.d.,

Dat in uitvoering gebracht neemt juist de bezwaren tegen verbinden weg.

Het opmerkelijke is te lezen in het convenant van 13/4/11 dat n.b. Dekkershoek uit het project is geschrapt

ad. 2) Juist mensen in hun auto hebben geen contact met de omgeving. Een voetgangers-/fietsbruggetje bij de v.d. Tangstr. is wat dat betreft (ook) gewenst. Met de fiets naar de winkelcentra ipv. met de auto. Overigens, ik vind het heel jammer dat het oorspronkelijke ontwerp, waarbij alle huizen aan de watergang een bruggetje naar de Nederpelstraat zouden krijgen, is geschrapt.

M.i. was dat een charmante hint naar de oorspronkelijke bestemming als tuinbouwgebied. En perfect voor verbinding met de omliggende wijk!

ad. 3) Onzin; dat heb je in iedere straat. In de bebouwde kom moeten brommers sowieso over de rijbaan.

ad. 4) De doorgaande routes op Dekkershoek zijn vrijwel nooit druk, en zelden door vrachtauto's geblokkeerd. Dat geldt ook voor de straat achter de Car Wash. Als DSO vindt dat de Nederpelstraat de verkeersbewegingen en wel bij kan hebben, is dat voor deze optie (ontsluiting via bestaande bestrating Dekkershoek, m.n. de brede achter de car wash, al helemaal geen probleem. Bijkomend voordeel is de sociale controle op Dekkershoek.

Reactie van het college:

Voor de mogelijkheid tot het wel of niet ontsluiten via Dekkershoek wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

IV) Ik snap dat de gemeente niet teveel zijwegen aan de Escamplaan wil. Afdraaien hindert de doorstroming sowieso nauwelijks of niet; een uitvoegstrookje van ca. 10 meter volstaat. Opdraaiend verkeer moet sowieso voorrang verlenen; dus ook dat hindert niet. Al met al denk ik dat het liet meest optimale is in/uit via de Presser-/Nederpelstr., én een brug naar de bestaande bestrating van Dekkershoek, achter de car wash. De straat is daar al breed en overzichtelijk.

Reactie van het college:

Ten aanzien van het afdraaiend en opdraaiend verkeer alsmede voor de mogelijkheid tot het wel of niet ontsluiten via Dekkershoek wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Tenslotte, alhoewel de hulpdiensten hun ontwerp-plan van DSO wel veilig vinden; als er nu een ladderwagen door de staat moet - vergt dat dan geen extra oplettendheid van de chauffeur, of extra manoeuvreerwerk? Zo is bij mij voor de deur no. 216 de bocht nog wel redelijk ruim - maar een

gehaaste chauffeur zou wellicht toch een probleem krijgen met de boom, en de lantaarnpaal op 10 meter, in de bocht. Kan dat wel?; indraaien voor een ladderauto vanaf de Hennebergweg uit richting Loosduinen. En de draai bij de brievenbus, richting de Hennebergweg? Zo zitten er nog 2 haakse bochten in die zeker niet zonder (onverantwoord) risico zijn voor grote voertuigen (zoals bv. een ladderwagen).

Het betreft dan wel de reeds ruim 20 jaar bestaande situatie, maar iedereen ziet dat de situatie niet normaal is. Dat er extra risico's zijn. Mogelijk onverantwoorde (normen/wiskunde alleen niet oké). Daarbij komt nog dat met iets meer verkeerbewegingen het risico op vaker genoemde congestie direct toeneemt. Ook mbt. dit wordt mogelijk het kritische punt direct overschreden. Ik verzoek ik bovengenoemde argumenten over te brengen aan de betrokken Raadsleden en bij de discussies in de Raad te betrekken. Met belangstelling zie ik de uitkomst van de besluitvorming tegemoet."

Reactie van het college:

Voor de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 210/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Als bewoner van de Nederpelstraat, maak ik me grote zorgen over het bovengenoemde ontwerp-bestemmingsplan. De ontsluiting van dit plan via de Q.A.Nederpelstraat zal veel problemen gaan opleveren voor de nu al drukke straat. Deze straat met zijn vele bochten en geparkeerde auto's is totaal ongeschikt als ontsluiting voor de nieuwe bewoners. Het verkeer zal vast gaan lopen en de veiligheid van de bewoners komt in gevaar, wanneer ambulance en brandweer door de straat moeten. Ook de luchtvervuiling zal door deze ontsluiting verder toenemen. Wij als huidige bewoners worden met dit voorstel, geconfronteerd met al deze problemen en gaan dus niet akkoord. De ontsluiting van het ontwerp-bestemmingsplan zal zoals het voorheen ook was, via de Escamplaan moeten gaan. Dit is mijn zienswijze en met mij meerdere bewoners van de Q.A.Nederpelstraat."

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Voor de reactie op de luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 7.3.5 van de toelichting.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 211/2011

hebben de volgende zienswijze (geciteerd):

"Middels deze brief delen wij u graag onze zienswijze mee met betrekking tot het Ontwerp bestemmingsplan Escamplaan. Wij wonen aan de Q.A. Nederpelstraat en kijken uit over het braakliggende terrein waarover dit bestemmingsplan gaat. Tevens maken we veelvuldig gebruik van belde ontsluitingen van de Q.A. Nederpelstraat, namelijk die aan de Escamplaan en die aan de Margaretha van Hennebergweg. Al eerder hebben wij als buurtbewoner via het Wijkberaad Houtwijk gereageerd op het bestemmingsplan. Met verbasdheid hebben we kennisgenomen van de reactie van de gemeente Den Haag hierop. Ook zijn we aanwezig geweest op de inloopavond in het Stadsdeelkantoor van Loosduinen. In de reactie van de gemeente verdedigt de gemeente zich een aantal keer met de constatering dat een en ander voldoet aan de wettelijke normen. De buurtbewoners hebben volgens ons nooit gezegd dat de plannen niet zouden voldoen aan die normen. In dit soort inspraakrondes gaat het er toch om draagvlak te creëren en bezwaren weg te nemen? Dat de plannen voldoen aan de wettelijke normen, daar twijfelen we niet zozeer aan.

Huidige situatie

Hoofdpunt is dat de Q.A. Nederpelstraat door ons en een groot aantal bewoners op dit moment al als verkeersonveilig wordt ervaren. Feit is dat in ons gedeelte (waar auto's door te weinig parkeervakken op de weg parkeren) in korte tijd meerdere autospiegels (waaronder de onze) zijn kapotgereden. Bij diverse bochten blijkt regelmatig dat je met je auto achteruit moet rijden omdat er in de verte een tegenligger aan komt, en omdat er tot die aanrijdende auto geen plek is om je auto aan de kant te zetten. Dit is vooral zo op het eerste stuk van de Q.A. Nederpelstraat vanaf de M. v. Hennebergweg en het gedeelte tussen de twee geplande ontsluitingen van de nieuwe wijk. Het inrijden van de straat

vanaf de M. v. Hennebergweg ervaren wij regelmatig als lastig. Het fietspad op die weg grenst bij de ingang van de straat direct aan de M. v. Hennebergweg. Je moet letten op fietsers, je rijdt de straat in waarbij vaak al meteen auto's aan de rechterkant van de weg geparkeerd staan. Het is recentelijk een paar keer gebeurd dat ik achteruit het fietspad en de M. van Hennebergweg op moest rijden omdat er een tegenligger bleek aan te komen.

Deze dingen laten zien dat de Q.A. Nederpelstraat op dit moment al, in elk geval vanaf de M.v. Hennebergweg, een te drukke en onoverzichtelijke weg is. In de reactie van de gemeente gaat het over minimummaten van erftoegangswegen. Doordat een groot gedeelte van de straat vanaf de M. v. Hennebergweg in de praktijk een eenbaansweg is van minder dan 4 meter breed, voldoet de weg nu al niet. Tevens zeggen die richtlijnen niets over bochten. De toegang tot de wijk Houtwijk verloopt doorgaans via zeer kronkelende toegangswegen die aan de ene kant speels lijken, maar, zeker door de vele bochten en de huidige drempels (die er enkele jaren geleden om begrijpelijke redenen zijn gekomen) door veel bewoners en door de meeste gasten die ik spreek als onprettig en onveilig wordt ervaren. Graag zouden wij de gemeente willen verzoeken om nu reeds wat te doen aan deze situatie. In enkele delen van de straat kunnen meer parkeervakken worden aangebracht, in elk geval in het gedeelte van de straat welke direct grenst aan het bedrijventerrein Dekkershoek waar er tussen dat terrein en de weg een brede groenstrook is.

Op het gedeelte tussen de beide toekomstige aansluitingen op de nieuwe wijk zou een in de praktijk tweebaansweg kunnen worden gerealiseerd door ten eerste aan de huizenkant volwaardige parkeervakken te maken en ten tweede aan de andere kant van de weg (de kant van het te bebouwen gebied) de bestaande parkeervakken wat meer richting de nieuwe bebouwing te verplaatsen. Daarvoor wordt de groenstrook of sloot iets smaller, maar niet zoveel. Naast de parkeervakken ligt nu nog een stoepje dat nu niet echt gebruikt wordt doordat het overwoekerd is door struikgewas. Het stoepje kan ook wel iets smaller. Het gevolg is dat de weg weergewoon tweebaans wordt, zoals het oorspronkelijk is bedoeld.

Ontsluiting van het nieuwe wijkje

Aangezien de huidige situatie al lang niet prettig is, vallen de nu geplande ontsluitingen van het nieuwe wijkje op de Q.A. Nederpelstraat ons rauw op het dak. Hoewel de ene uitgang van de Q.A. Nederpelstraat wat ruimte betreft voldoet (hoewel de bochten de situatie onveilig en onprettig maken), de andere uitgang voldoet zeer zeker niet. Wij zijn niet tegen de twee geplande verbindingswegen tussen het nieuwe wijkje en de rest van Houtwijk. Natuurlijk moet het nieuwe wijkje geïntegreerd worden in Houtwijk en geen apart gedeelte gaan vormen. Maar een nieuwe ontsluiting lijkt ons op dit moment al erg nodig, laat staan met de nieuwe wijk erbij.

Dekkershoek

Hoe kan de gemeente zich verweren met het argument dat ontsluiting via Dekkershoek een ongewenste vermenging van woonverkeer met vrachtverkeer geeft? Die vermenging zou ongewenst zijn omdat het onveilige situaties met zich meebrengt. Ik hoop hierboven voldoende te hebben aangetoond dat de huidige situatie aan die kant van de wijk Houtwijk (namelijk de huidige ontsluiting van de Q.A. Nederpelstraat aan de M. v. Hennebergweg) al onveilig is! Het is maar de vraag of de situatie er onveiliger op wordt, met een nieuwe ontsluiting via Dekkershoek. Vinden bewoners de uitgang via Dekkershoek onveilig door het vrachtverkeer, dan kunnen zij alsnog, door de verbindingsweg, kiezen voor de bestaande uitgang op de M. v. Hennebergweg. Op de inloopavond werd gesteld dat kleine kinderen gemakkelijk Dekkershoek op zouden gaan. Misschien is de weg (en stoep, of juist geen stoep) zo in te richten dat dat ontmoedigd wordt. Tevens zijn ouders met kinderen zelf verantwoordelijk voor de keuze om niet dicht bij deze uitgang van de wijk te gaan wonen. Als de ontsluiting wordt gerealiseerd vlak langs de Escamplaan, en aangesloten op de straat rechts van het terrein van het autowasbedrijf, dan komt men uit op de weg voor het parkeerterrein van Gamma. Dat lijkt ons niet zo onveilig omdat daar niet zoveel (misschien wel geen) vrachtverkeer van Knijenburg rijdt

Escamplaan

De bestaande uitgang van het voormalige woonwagenterrein aan de Escamplaan heeft nooit tot problemen geleid. Wij begrijpen goed de wens om, als het niet hoeft, geen extra aansluitingen te maken op deze stedelijke hoofdweg. Daarom pleiten wij ook voor aansluiting op het terrein van Dekkershoek. Wel zou ik in dit geval de bezwaren tegen het handhaven van de bestaande aansluiting van het voormalig woonwagenterrein willen wegnemen. Destijds heeft het verkeer van de 60 (officieel) woonwagens en aanwezige (auto)handel nooit tot problemen geleid. Straks gaat het om 90 huizen, waarvan ook niet volstrekt iedereen deze eigenlijk al bestaande aansluiting gaat gebruiken omdat een deel de verbindingswegen met de rest van Houtwijk kiest. Alleen de bewoners van de huizen rondom het nieuwe woongebied en een klein deel van de rest van Houtwijk zal de voor hen nieuwe ontsluiting gebruiken. Het overgrote deel van Houtwijk heeft zijn eigen ontsluiting en de rest van de Q.A. Nederpelstraat kiest voor de bestaande ontsluitingen omdat die dichterbij liggen voor hen.

Het zal in de nieuwe situatie niet om substantieel meer verkeer gaan dan voorheen tijdens de woonwagenperiode. Door de kruispunten met stoplichten aan beide zijden van de Escamplaan, rijdt het verkeer er gedoseerd. Er is regelmatig voldoende tijd om de weg op te rijden. Als er dan ook nog een oprit naar rechts wordt gemaakt en op de Escamplaan van beide kanten een afslagstrook (zodat rechtdoor rijdend verkeer niet gehinderd wordt), is er dan nog werkelijk een probleem? Eventueel moet het maar zo zijn dat het verkeer alleen rechtsaf de Escamplaan op kan rijden. Dan zal deze uitgang vanuit de rest van de wijk Houtwijk niet echt aantrekkelijk zijn. Willen de bewoners van het nieuwe wijkje de andere kant op dan kunnen zij via een van de nieuwe verbidingsbruggen de Q.A. Nederpelstraat oprijden richting die kant. Wij hopen van harte dat u genoemde overwegingen mee wilt nemen in uw besluitvorming en dat het zal leiden tot een bestemmingsplan dat werkelijk iets zal toevoegen aan de wijk Houtwijk, zonder afbreuk te doen aan de leefbaarheid en het welzijn van haar bewoners."

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 213/2011

hebben de volgende zienswijze (geciteerd):

"Op 1 juli werd de afdeling DSO, via de Comm Loosduinen uitgebreid en in detail geïnformeerd over de grote onrust die het huidige ontwerp bestemmingsplan Escamplaan bij alle bewoners van de achterliggende straten te weeg brengt, omdat al het verkeer van de nieuwe wijk via de nauwe straten wordt ontsloten. Vrijwel alle respondenten verzetten zich hevig tegen het voorgestelde plan. U kunt de reactie van iedere bewoner bij de voorzitter Wijkberaad Houtwijk opvragen,

Als reactie op onze grote zorgen, werd elk van onze argumenten ontkracht door te refereren aan bestaande normen en regelgeving. De reactie kunt lezen op:

http://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-40ON/t_NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-40ON_7.3.html

Feit blijft dat er jaren lang aan de Escamplaan een ontsluiting was, waar de vele voormalige woonwagenkambewoners gebruik van maakten, zonder dat dit ooit tot overlast heeft geleid! Dat deze ontsluiting nu zonder steekhoudende argumenten dreigt te worden opgegeven ten koste van de bewoners in de achterliggende straten, vinden wij onbegrijpelijk. Wetende dat er meer dan 90 woonwagens op dit kamp gehuisvest waren (legaal en illegaal) en er nooit verkeersproblemen op de Escamplaan zijn ontstaan bij deze ontsluiting. Het verkeer dat via deze bestaande ontsluiting de Escamplaan op kan, kan gelijk vaart maken tot 50km en snel en zonder gevaar van A naar B. Als de nieuwe bewoners van de woonwijk zijn aangewezen op de ontsluiting, welke in uw huidige plan staan aangegeven, via de achterliggende Q.A. Nederpelstraat, moet men zich met 30km een weg banen door straten met onoverzichtelijke bochten en gevaarlijke kruispunten, waar nu al zwaar over geklaagd wordt omdat ze leiden tot vertragingen en stress. En pas dan komt men op de route waar 50km zonder gevaar gereden kan worden. Het voorstel leidt dus tot meet kilometers en meer luchtvervuiling dan nodig is en tegelijkertijd worden de huidige bewoners belast met "nieuw" verkeer dat er eigenlijk helemaal niet hoeft te zijn.

Daarnaast hebben we grote twijfels m.b.t. de veiligheid voor de bewoners, wanneer ambulance en brandweer door de straat moeten. Eigenlijk geloven we niet dat deze diensten voor dit voorstel - zonder ontsluiting op de Escamplaan - ooit toestemming zouden geven. Wij gaan in ieder geval NIET akkoord. Voor de hulpdiensten zoals brandweer, ambulance en politie wordt het zeer lastig om bij ongelukken of calamiteiten in de nieuwe woonwijk snel en met beperkt risico te arriveren. In uw huidige voorstel (zonder ontsluiting aan de Escamplaan), zullen zij zich door de bochtige, onoverzichtelijke Q.A. Nederpelstraat straat moeten banen, terwijl de Escamplaan de mogelijkheid biedt om dit terrein snel en zonder risico te bereiken. Tevens verbaast het ons dat de nieuwe woonwijk in uw huidige voorstel, maar 1 toegang heeft tot de nieuwe woonwijk, via een brug. Wat ons zeker ernstig zorgen baart. De burger die kwaad wil kan deze afsluiting dichtgooien / afzetten (denk aan Oud&Nieuw) en er kan geen hulpdienst, zoals politie/brandweer of ambulance meer tot de plaats van bestemming komen, zonder dat deze ernstig belet wordt. U creëert een soort "eiland" waarvan wij ons niet kunnen voorstellen dat hulpdiensten hier mee akkoord zijn gegaan. De halsstarrigheid waarmee DSO op dit onderwerp inzet, doet vermoeden dat er belangen spelen die men niet met ons wilt delen. Het enige dat schijnt te tellen is dat de ontsluiting via de achterliggende straten past binnen de normen. Andere oplossingen en met name de meest voor de hand liggende (handhaven van de huidige ontsluiting aan de Escamplaan) worden stevast genegeerd en met loze argumenten weggewimpeld.

Graag dienen wij bij deze de zienswijze in. Wij hopen dat u bovenstaande in acht zal nemen en nogmaals een heroverweging zal nemen mbt de ontsluiting van de Escamplaan te Den Haag, het voormalige woonwagenveld.

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen en de instemming van de hulpdiensten wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Het plangebied zal worden ontsloten door twee ontsluitingen. Het onderste plandeel (gelegen langs de Escamplaan) heeft één ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Echter dit deel zal met een langzaamverkeer-verbinding zowel van de Escamplaan als het bovenste deel van het plangebied ook bereikbaar blijven.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 214/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerpbestemmingsplan Escamplaan. Het valt mij op dat u in het plan geen rekening houdt met het meedenken van bewoners die al jaren in de wijk wonen en die u diverse suggesties hebben geleverd om het bestemmingsplan beter te laten aansluiten bij het bestaande deel van de buurt. Het is wel onze buurt en als het woongenot daalt, dan gaat de buurt achteruit. Een erg belangrijk punt is gewoon dat de bestaande straten een toename van autoverkeer slecht verdragen. Het stratenplan is bochtig en nauw en zal onvermijdelijk overlast geven. In de spitsuren is het nu al vaak lastig manoeuvreren en erg druk. In geval van nood kan een voertuig van de hulpdiensten op die momenten niet zomaar passeren. Het voornemen om de uitgang aan de Escamplaan af te sluiten zal best het woongenot in het plan zelf verhogen, maar het is wel heel erg bezwarend voor de rest van de buurt. De Escamplaan nodigt uit om door te rijden schrijft u. Dat klopt: met grote regelmaat wordt dit wegdeel door auto's en motoren gebruikt om te racen. Blijkbaar wilt u dat stimuleren. Juist de aanleg van een rotonde of het creëren van een enkele rijbaan zou de Escamplaan veel veiliger maken en het gevaar en de overlast van het racen weghalen. En tenslotte, aan de Escamplaan vrijwel tegenover het terrein is een bushalte, waar zeker in de spits frequente busdiensten rijden. De toekomstige bewoners moeten een heel eind wandelen om daar te komen. Zij gaan niet met OV? U wilt autoverkeer stimuleren in tijden dat de aandacht voor het milieu en klimaat bij eenieder op het netvlies staan."

Reactie van het college:

Ten aanzien van de locatie van de ontsluitingen, de instemmende reactie van de hulpdiensten, de aanleg van een rotonde of enkele rijbaan wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Bij de uitwerking van het plangebied zal rekening worden gehouden met een langzaam verkeer ontsluiting naar de Escamplaan. Via dit pad zal het openbaar vervoer op de Escamplaan binnen loopafstand van het plangebied zijn.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 215/2011

(Q.A. Nederpelstraat [nr.] hebben een zienswijze ingediend waarbij een bijlage is gevoegd met 64 namen en handtekeningen van buurtbewoners. Volgens de zienswijze

e.a. hebben de volgende zienswijze (geciteerd):

"Bij deze willen wij graag een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag. Wij zullen in onderstaande zienswijze puntsgewijs ingaan op de verschillende onderdelen van onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

Ontsluiting plangebied en gevolgen voor verkeerssituatie omgeving

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van plm. 80 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De gemeente Den Haag rekent normaal gesproken met 4,5 verkeersbeweging per woning per etmaal. Dit betekent dat met 80 woningen een toename van 360 verkeersbewegingen per etmaal ontstaan vanuit het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan worden deze verkeersbewegingen volledig afgewenteld op de Q.A. Nederpelstraat. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij dit ontwerp bestemmingsplan, blijkt dat op de Q.A. Nederpelstraat gemiddeld 940 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. In het geval van 360 extra verkeersbewegingen op de Q.A. Nederpelstraat is dat een toename van bijna 40%.

In het ontwerp bestemmingsplan zijn 2 auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Neder 247. In het plan is tevens aangegeven dat de Q.A. Nederpelstraat op meerdere plekken niet voldoet aan de minimummaat voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte van 4,5 meter. In feite is de Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg voor het overgrote deel smaller dan 4 meter (vanwege parkeren aan beide kanten van de weg). Dit deel van Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersbewegingen sterk toenemen, maar duurt het ook lang om op een andere weg te komen. Dit zal in de praktijk betekenen dat de ontsluiting ter hoogte van de Van der Tangstraat niet of nauwelijks door auto's gebruikt zal gaan worden en dat deze ontsluiting bovendien geheel ongeschikt is voor toegang door hulpdiensten. Deze ontsluiting zal in de praktijk alleen gebruikt worden door fietsers en wandelaars.

In feite is er voor auto's in dit plan maar één ontsluiting en die is vanaf de Q.A. Nederpelstraat nr. 247 naar de dr. Presserstraat. Alle verkeersbewegingen zullen dus over dit stuk weg komen. Dit levert de volgende problemen op:

1. De Q.A. Nederpelstraat voldoet op dit traject weliswaar aan de maten voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte, maar door de vele bochten in de weg is de effectieve breedte van de weg in deze bochten veel kleiner;
2. Waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersbewegingen sterk toenemen dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.
3. Toename geluidshinder voor huizen die aan dit deel van de Q.A. Nederpelstraat staan (zie hieronder bij akoestisch onderzoek);

De voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt dus voor onveilige situaties en overlast die bovendien niet voldoende onderzocht zijn in het kader van dit plan. Bovendien worden in het plan geen concrete maatregelen voorgesteld om deze onveilige situaties en overlast te compenseren. Er zijn echter meerdere, veel betere alternatieven voor de ontsluiting van het plangebied.

Alternatieven

1. Ontsluiting via de Escamplaan

Het voormalige woonwagenkamp is decennia lang ontsloten geweest via de Escamplaan. Dit heeft nooit voor verkeersonveilige situaties geleid. Het argument dat de doorstroming van de Escamplaan vermindert is daardoor simpel te weerleggen, omdat hier de afgelopen decennia ook geen problemen mee zijn geweest. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten. De argumenten van de gemeente om deze ontsluiting niet te handhaven vinden wij niet overtuigend en de indruk ontstaat dat de gemeente het belangrijkste argument bewust niet noemt. Namelijk dat door het handhaven van deze ontsluiting minder woningen gebouwd kunnen worden direct naast de Escamplaan (door grotere geluidshinder als de geluidswal niet doorgetrokken kan worden). De indruk ontstaat daardoor dat de gemeente het aantal woningen belangrijker vindt dan een veilige en goede ontsluiting van het plangebied.

2. Ontsluiting via de Dekkershoek

De Dekkershoek is zeer geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer vanuit het plangebied. De weg is breed en overzichtelijk en zorgt voor een goede en snelle afwikkeling van het autoverkeer vanuit het plangebied. In de toelichting van het plan is én nadeel genoemd van deze ontsluiting, namelijk dat de aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Deze ontsluiting zal in de praktijk echter niet gebruikt worden door fietsers en wandelaars, aangezien in het plan is aangegeven dat er vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal worden gerealiseerd. Als daarnaast een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat wordt gerealiseerd, zullen wandelaars en fietsers deze ontsluitingen gebruiken omdat deze veel gunstiger liggen voor het bereiken van voorzieningen, fietspaden en verbindingswegen dan de Dekkershoek. Dit bezwaar is dus gemakkelijk te verhelpen. Nog even los van het feit dat de Dekkershoek veel breder en overzichtelijker is dan de Q.A. Nederpelstraat die met de extra verkeersbewegingen mogelijk veel gevaarlijker is voor langzaam verkeer dan de Dekkershoek.

Concluderend

Bezien vanuit verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten komen we dan logischerwijs op de volgende voorkeursvolgorde voor ontsluiting van het plangebied:

1. Ontsluiting via de Escamplaan (zoals decennia lang het geval is geweest) en een fietsontsluiting naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat. Eventueel kan ook nog een tweede ontsluiting naar de Dekkershoek gerealiseerd worden.
2. Ontsluiting van het plangebied via de Dekkershoek en fietsontsluitingen naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en naar de Escamplaan.
3. Wanneer bij optie 2 de Dekkershoek teveel belast wordt dan kan optie 2 worden uitgebreid met een ontsluiting voor auto's naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van nr. 247. Hiermee wordt de verkeersbelasting op de Q.A. Nederpelstraat sterk beperkt ten opzichte van het huidige plan, omdat een groot deel van het autoverkeer gebruik zal maken van de ontsluiting aan de Dekkershoek.

Wij willen de gemeenteraad van Den Haag dan ook oproepen om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en voor de ontsluiting van het plangebied te kiezen voor één van de voorgestelde alternatieven.

Reactie van het college:

In het geluidsonderzoek zijn in de bijlagen verkeersintensiteiten opgenomen. De door bewoners gemaakte berekening dat als gevolg van de planontwikkeling het verkeer met bijna 40% toeneemt, is echter niet juist.

De toename van het verkeer wordt vanuit het plangebied door de 2 ontsluitingen verspreid over de Q.A. Nederpelstraat. Dit betekent dat het verkeer vanuit het plangebied zijn weg vervolgt of richting de M. van Hennebergweg of richting de Escamplaan.

Ook het door de bewoners genoemde gemiddelde aantal verkeersbewegingen van 940 op de Q.A. Nederpelstraat is niet correct. Voor het verkeersonderzoek is uitsluitend het gedeelte van de Q.A. Nederpelstraat onderzocht dat in het kader van geluid effect kan hebben op het plangebied. Om deze reden heeft er onderzoek plaatsgevonden op het gedeelte van de weg tussen de M. van Hennebergweg en de P.C. Valentinstraat en op de A. van der Tangstraat tussen de Q.A. Nederpelstraat en de CA van Beverenstraat (zie de eerste tabellen in bijlage 1). Voor het geluidsonderzoek is er vervolgens van uitgegaan dat het stuk van de Q.A. Nederpelstraat tot de J.C. vd Lansstraat een voortzetting is van de weg tussen de M. van Hennebergweg en de P.C. Valentinstraat. Verkeersbewegingen behorende bij de woningen in de J.C. van der Lansstraat, de Dr. L.J. Rogierstraat, de Dr. R.J. Fruinstraat en de Dr. R.J. Fruinplantsoen zijn hierbij niet betrokken voorzover zij gebruik maken van de Q.A. Nederpelstraat richting de Escamplaan. Gezien de kortere afstand tot deze ontsluiting is echter de verwachting dat deze bewoners ook gebruik zullen maken van deze ontsluiting van de wijk.

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'.

Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. In de paragraaf hierboven is echter geconstateerd dat in het huidige ontwerp bestemmingsplan op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, er sprake is van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Reactie van het college:

In de reactie op de voorgaande alinea is nader ingegaan op de door bewoners gestelde significante toename van 45%. Een geluidsonderzoek wordt uitgevoerd als sprake is van de aanleg van een weg, de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een weg of bij de reconstructie-/wijziging van een bestaande weg. Voor wegen die zijn gelegen binnen een woonerf en voor 30 km-wegen gelden geen zones en is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Dit vanwege het feit dat deze wegen meestal geen geluidsbelastingen veroorzaken boven de voorkeursgrenswaarde. In bepaalde gevallen (zoals een klinkerweg of relatief veel verkeer) is in de jurisprudentie bepaald dat deze wegen toch in het akoestisch onderzoek dienen te worden betrokken. Dit is ook aangegeven in het akoestisch onderzoek (blz. 7). Dit gaat echter dan wel om de invloed die deze wegen hebben op het gecumuleerde geluidsniveau op de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Dat 30 km-wegen meestal niet boven de voorkeursgrenswaarde komen blijkt overigens ook uit het uitgevoerde akoestische onderzoek. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB (exclusief de aftrek van 5 dB op basis van art. 110g Wet geluidhinder). Uit bijlage 4 blijkt dat de hoogste geluidsbelasting 46,49 dB inclusief de aftrek bedraagt. De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van deze ontwikkeling zal echter niet leiden tot een geluidstoename van circa 6,5 dB.

Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat

In de plankaart en de regels van het plan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak 'wonen' op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat dit bezonningsonderzoek uitging van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet dit bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen.

Wij zijn van mening dat dit onderzoek alsnog moet worden uitgevoerd of dat in de bestemmingsvlakken 'wonen' bebouwingsvrije zones worden opgenomen aan de randen die ondersteund worden door bezonningsonderzoek. In beide gevallen zijn wij van mening dat dit bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige situatie sprake is van planschade vanwege de geringe afstand tussen de plek waar de woningen gebouwd kunnen worden de hoogte van deze woningen en de ligging van de huizen aan Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259).

Reactie van het college:

Het bebouwingsvlak waarbinnen woningen tot een hoogte van 19 meter mogelijk zijn, is op een kortste afstand van circa 31 meter gelegen van de dichtstbijzijnde woning, het bebouwingsvlak waarbinnen woningen tot een hoogte van 10 meter mogelijk zijn, is circa 14 meter gelegen van de dichtstbijzijnde woning. In Den Haag wordt voor wat betreft de bezonning gewerkt met een Haagse bezonningsnorm. Deze norm gaat van een ondergrens van tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van meer dan 10 graden. De bezonning van gevels is hierbij maatgevend. Bij de verdere uitwerking van het plan zal rekening worden gehouden met de Haagse bezonningsnorm. Op grond van art. 6.1 Wro kan een aanvraag om een tegemoetkoming in de planschade binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van een bestemmingsplan worden ingediend. In deze procedure worden verschillende aspecten beoordeeld, bezonning is daar één van. Of sprake is van schade die het maatschappelijk risico (van 2% van de waarde van de woning) overschrijdt wordt advies ingewonnen bij een onafhankelijk adviesbureau.

Benodigd Flora- en Faunawet onderzoek

Dit ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vastgelegde vereisten voor onderzoek en eventuele maatregelen in het kader van de Flora- en Faunawet. In de toelichting op het bestemmingsplan is namelijk aangegeven dat de locatie in 2007 is onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van het terugplaatsen van groen op het talud aan de perceelzijde van het woonwagencentrum (en slechts aan één kant van de waterkant en groenzone). Daarbij is de gemeente van mening dat er op flora- en faunagebied niets noemenswaardigs is gevonden en voldoende onderzoek is gedaan in het kader van de Flora- en Faunawet. Tevens is verzuimd om dit onderzoek als bijlage aan dit ontwerp bestemmingsplan toe te voegen. Echter, meer dan twee jaar geleden is het voormalige woonwagencentrum volledig verwijderd en is een braakliggend terrein ontstaan dat inmiddels gekoloniseerd is door verschillende planten, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen. Het uitgevoerde Flora- en Faunawet onderzoek is dus niet alleen verouderd maar ook onvolledig. Gezien de huidige staat van het terrein zal het gehele terrein onderzocht moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Kortom, wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Reactie van het college

Uit het onderzoek blijkt dat op het plangebied niets noemenswaardig is gevonden op het gebied van flora en fauna. Dit in combinatie met de steenachtige omgeving (volledig ontsloten door een drukke doorgaande weg (Escamplaan), het bedrijventerrein Dekkershoek en de woonwijk) is naar verwachting geen ontheffing van de Flora- en Faunawet nodig en kan worden volstaan met toetsing aan de flora- en faunawet bij de vergunningverlening. Wel zal in het kader van het bouwplan een inventarisatie van de aanwezige soorten op het volledige terrein plaatsvinden. Aan de hand daarvan kan worden vastgesteld of in voorkomende gevallen toch een ontheffing nodig is. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden dient ook voldaan te worden aan de zorgplicht die de Flora- en faunawet oplegt. Indien gewerkt wordt volgens een door het ministerie goedgekeurde gedragscode is ontheffing niet noodzakelijk.

Parkeren in het plangebied

De vereisten voor het minimum aantal parkeerplaatsen zijn weliswaar opgenomen in de toelichting

bij het plan, maar deze zijn nergens vastgelegd in de juridisch bindende delen van het Ontwerp Bestemmingsplan (zijnde de regels en de plankaart). Hierdoor kan op basis van dit plan het plangebied ontwikkeld worden zonder dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied en de parkeerproblematiek dus volledig afgewenteld wordt op de omliggende wijken. Wij willen de gemeenteraad dan ook verzoeken om alsnog te regelen dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied ook echt vastgelegd worden in de regels en/of plankaart in dit plan.

Reactie van het college:

De parkeernormen zijn als bijlage in de regels opgenomen. In de algemene gebruiksregels (deze regels gelden voor het hele plan) is in sub c verwezen naar deze parkeernormen en bijbehorende kaart. Op deze wijze zijn de parkeernormen bindend in de regels opgenomen.

Grens plangebied en ontsluitingspad woningen Q.A. Nederpelstraat

In de toelichting bij het plan wordt onterecht aangegeven dat dit plan alleen het gebied betreft van het voormalige woonwagencentrum en de omgelegen sloot. Er zit namelijk ook een ontsluitingspad voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat binnen het plangebied. Wij stellen voor om ofwel dit ontsluitingspad buiten het plangebied te houden ofwel dit ontsluitingspad positief te bestemmen voor verkeersdoeleinden zodat deze met zekerheid behouden blijft.

Wij hopen met deze zienswijze wederom een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan (de discussie over) dit bestemmingsplan en worden graag op de hoogte gehouden van de besluitvorming over dit bestemmingsplan.

Reactie van het college:

Het ontsluitingspad is opgenomen in de bestemming "Groen". Binnen deze bestemming zijn voet- en fietspaden mogelijk. Het ontsluitingspad past binnen deze bestemming en zijn er geen plannen om dit pad op te heffen.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 216/2011

Wahb hebben de volgende zienswijze (geciteerd):

"Bij deze wil ik graag mijn zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 80 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan zijn twee auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Nederpelstraat 247. De Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg is voor het overgrote deel het smalste gedeelte. Dit gedeelte van de Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersdruk sterk toeneemt. Daar komt bij dat het ook langer zal duren om op een andere weg te komen. Dit is namelijk nu al het geval. Door het parkeren van auto's is de straat in dit gedeelte ontzettend smal en onoverzichtelijk. Vaak moet worden gewacht met meerdere auto's tegelijk op tegenliggers. Wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Denk daarbij ook aan in en uit parkerende auto's. Daar komt bij dat dit tevens een onveilige situatie voor fietsers, wandelaars met honden en naar schoolgaande kinderen oplevert.

Veel automobilisten zullen daardoor toch voor de andere ontsluiting kiezen bij het gedeelte waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan. Echter, hier is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersdruk sterk toeneemt dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Tevens wil ik u hier wijzen op het feit dat er in het verleden zeer ernstige ongelukken op deze kruising hebben plaatsgevonden. Door toename van de verkeersdruk zal het op deze kruising niet veiliger worden. Sterker nog de verkeersveiligheid zal drastisch verminderen op deze kruising. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.

Tevens wil ik u wijzen op de toename van geluidshinder. Mijn slaapkamer is aan de straatkant en het is hier in de ochtend al een komen en gaan van auto's. Als u vasthoudt aan uw plan om slechts voor twee auto-ontsluitingen te kiezen dan zal de geluidshinder drastisch toenemen langs mijn huis doordat 80 huishoudens meer in de ochtend langs zullen rijden. Kortom de door u voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt voor onveilige situaties en voor geluidsoverlast. Ik ben van mening dat u deze situaties onvoldoende heeft onderzocht in het kader van dit plan. Daar komt bij dat in het plan geen concrete maatregelen zijn voorgesteld om deze onveilige situaties en geluidsoverlast te compenseren.

Gelet op voorgaande stel ik daarom voor om de ontsluiting van het voormalige woonwagenkamp gewoon open te laten. Dit is jaren zo geweest en heeft nooit tot onveilige verkeerssituaties geleid. Bovendien is het een zeer rustig stuk op de Escamplaan en er heeft nooit enige verkeersdruk op dit stuk bestaan. Ik zie het probleem daarom niet. Het lijkt mij juist de beste en meest logische oplossing. Ook voor toekomstige bewoners van de 90 woningen is het de meest efficiënte oplossing. Zij zullen immers veel sneller en veiliger de wijk kunnen verlaten."

Reactie van het college:

Voor wat betreft de locatie van de ontsluitingen en de gestelde onveiligheid wordt verwezen naar het kopje 'algemeen'. Ten aanzien van de geluidsoverlast wordt verwezen naar de reactie van het college bij Ra 215/2011 [REDACTED] e.a. onder het kopje 'Akoestisch onderzoek'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 222/2011 [REDACTED]

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Bij deze wil ik graag mijn zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 80 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan zijn twee auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Nederpelstraat 247. De Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg is voor het overgrote deel het smalste gedeelte. Dit gedeelte van de Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersdruk sterk toeneemt. Daar komt bij dat het ook langer zal duren om op een andere weg te komen. Dit is namelijk nu al het geval. Door het parkeren van auto's is de straat in dit gedeelte ontzettend smal en onoverzichtelijk. Vaak moet worden gewacht met meerdere auto's tegelijk op tegenliggers. Wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Denk daarbij ook aan in en uit parkerende auto's. Daar komt bij dat dit tevens een onveilige situatie voor fietsers, wandelaars met honden en naar schoolgaande kinderen oplevert.

Veel automobilisten zullen daardoor toch voor de andere ontsluiting kiezen bij het gedeelte waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan. Echter, hier is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersdruk sterk toeneemt dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Tevens wil ik u hier wijzen op het feit dat er in het verleden zeer ernstige ongelukken op deze kruising hebben plaatsgevonden. Door toename van de verkeersdruk zal het op deze kruising niet veiliger worden. Sterker nog de verkeersveiligheid zal drastisch verminderen op deze kruising. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.

Tevens wil ik u wijzen op de toename van geluidshinder. Mijn slaapkamer is aan de straatkant en het is hier in de ochtend al een komen en gaan van auto's. Als u vasthoudt aan uw plan om slechts voor twee auto-ontsluitingen te kiezen dan zal de geluidshinder drastisch toenemen langs mijn huis doordat 80 huishoudens meer in de ochtend langs zullen rijden.

Kortom de door u voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt voor onveilige situaties en voor geluidsoverlast. Ik ben van mening dat u deze situaties onvoldoende heeft onderzocht in het kader van dit plan. Daar komt bij dat in het plan geen concrete maatregelen zijn voorgesteld om deze onveilige situaties en geluidsoverlast te compenseren.

Gelet op voorgaande stel ik daarom voor om de ontsluiting van het voormalige woonwagenkamp gewoon open te laten. Dit is jaren zo geweest en heeft nooit tot onveilige verkeerssituaties geleid. Bovendien is het een zeer rustig stuk op de Escamplaan en er heeft nooit enige verkeersdruk op dit stuk bestaan. Ik zie het probleem daarom niet. Het lijkt mij juist de beste en meest logische oplossing. Ook voor toekomstige bewoners van de 90 woningen is het de meest efficiënte oplossing. Zij zullen immers veel sneller en veiliger de wijk kunnen verlaten."

Reactie van het college:

Voor wat betreft de locatie van de ontsluitingen en de gestelde onveiligheid wordt verwezen naar het kopje 'algemeen'. Het kruispunt Dr. J. Presserstraat/Escamplaan is voorzien van verkeerslichten om de afwikkeling van verkeer op een veilige manier af te handelen. De afhandeling van het verkeer zal door de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het plan hier geen wezenlijke verandering in brengen. Ten aanzien van de geluidsoverlast wordt verwezen naar de reactie van het

college bij Ra 215/2011 [redacted] e.a. onder het kopje 'Akoestisch onderzoek'.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:
Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 223/2011 [redacted]

[redacted] hebben de volgende zienswijze (geciteerd):

"Na nadere bestudering van zowel de regels als de toelichting van het bestemmingsplan Escamplaan op de site van de gemeente Den Haag maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Ontsluiting van de locatie.

In de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan wordt zeer specifiek gesproken over twee ontsluitingen (bruggen of duikers) naar de Q.A. Nederpelstraat. Op het moment is er reeds een grote belasting van de Q.A. Nederpelstraat (doorgaande weg) vanwege het woon-werk verkeer (vroeg in de ochtend en aan eind van de middag) en tijdens de haal- en brengtijden van de kinderen naar de scholen in de wijk. Doordat deze weg erg smal is en de bochten erg onoverzichtelijk zijn, is het erg verkeersonveilig, met name voor (fietsende) kinderen. Er zijn voldoende argumenten, die ik verder niet zal noemen maar door vele andere bezwaarmakers wel worden aangehaald, om hier serieus naar te kijken.

Naar onze mening is het hierdoor onwenselijk dat het plangebied op twee plaatsen wordt ontsloten naar de Q.A. Nederpelstraat. Ons voorstel is om in de regels van het bestemmingsplan slechts één ontsluiting op te nemen, naar de Escamplaan. Daarnaast een tweede ontsluiting te bestemmen, via een fiets-/voetpad met afsluiting voor auto's, naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat welke alleen gebruikt kan worden door hulpdiensten. Het is dan niet nodig om twee ontsluitingen binnen 100 meter op de Escamplaan te realiseren zoals in de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan" op pagina 13 en 44 wordt gesteld. Door slechts één ontsluiting richting Escamplaan blijft de gemiddelde snelheid op de Escamplaan gewaarborgd zodanig dat het een "(boven)regionale wegverbinding" c.q. "stedelijke hoofdweg" blijft. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten.

We willen hierbij ook nog opmerken dat het voormalige woonwagenveld decennia lang ontsloten is geweest via de Escamplaan en dit heeft ook nimmer tot verkeersonveilige situaties geleid of tot vermindering van de doorstroming. Verder kan opgemerkt worden dat eenzelfde situatie ook aanwezig is bij de wijk "Ockenrode". Die wijk heeft ook één ontsluiting voor auto's en wel aangesloten op de Monsterseweg. Hier kunnen de twee fiets-/voetpaden ook door de hulpdiensten gebruikt worden. Mocht uw raad toch een tweede normale wegontsluiting (dan bovengenoemd fiets-/voetpad) noodzakelijk achten, dan zou deze naar Dekkershoek kunnen worden gerealiseerd. Deze zal dan wel sporadisch worden gebruikt omdat de ontsluiting via de Escamplaan voor automobilisten de meest logische is.

In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan wordt als nadeel van deze ontsluiting naar Dekkershoek genoemd dat de aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Dit nadeel is niet opportuun. Dit omdat in ons voorstel (1) vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal zijn en (2) daarnaast één of twee ontsluitingen voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat worden gerealiseerd. Voor fietsers en wandelaars zal dan wel in de regels van het bestemmingsplan, naast de ontsluiting naar de Escamplaan, ook een ontsluiting moet worden bestemd naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en als optie een tweede naar Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van huisnummer 247. Wandelaars en fietsers zullen de ontsluiting naar Dekkershoek dus vrijwel niet gebruiken. Wethouder Norder van de gemeente Den Haag heeft in 2008 aangegeven dat de ontsluiting naar Dekkershoek al onderzocht is. Het terrein is in private handen en hierdoor zouden er geen mogelijkheden zijn om dit uit te voeren. Hij is echter wel van mening dat dit wel een goede ontsluiting is van het plangebied. Wij kunnen ons niet voorstellen dat in goed overleg met de eigenaar van Dekkershoek, geen oplossing kan worden gevonden. Ook de Raad van State geeft in haar uitspraak waarbij het vorige besluit van het ontwerp-bestemmingsplan Escamplaan is vernietigd, aan dat de

alternatieve ontsluiting van het plangebied via het bedrijventerrein Dekkershoek nog moet worden onderzocht op haalbaarheid.

Reactie van het college:

Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Ten aanzien van het gestelde dat de Raad van State heeft aangegeven dat de alternatieve ontsluiting van het plangebied via het bedrijventerrein Dekkershoek nog moet worden onderzocht op haalbaarheid wordt het volgende opgemerkt. De vernietiging van de Raad van State is niet het gevolg van het feit dat een ontsluiting via het bedrijventerrein Dekkershoek nog moet worden onderzocht op haalbaarheid. De Raad van State geeft aan dat door de functie "wegen" uit de bestemmingsomschrijvingen te schrappen is voorzien in een nieuwe woonwijk zonder dat daarvoor in planologisch opzicht de mogelijkheid bestaat deze voor motorvoertuigen aan te sluiten op het bestaande wegennet. Hiermee is de te maken ruimtelijke afweging over de ontsluitingswegen ten onrechte verdeeld over verschillende besluiten, daar waar een integrale afweging had moeten plaatsvinden.

Hierbij achtte de Afdeling van belang dat de voortzetting van het gebruik van de bestaande ontsluiting op de Escamplaan door de raad niet wenselijk wordt geacht, zodat aannemelijk is dat voor een of meer andere ontsluitingsmogelijkheden gekozen zal moeten worden.

De zin in de uitspraak van de Raad van State onder r.o. 2.9.1 'Daarbij heeft de raad voorts overwogen dat een alternatieve ontsluiting van het plangebied via het bedrijventerrein Dekkershoek wordt onderzocht op haalbaarheid' verwijst overigens naar de reactie van de gemeenteraad op een zienswijze in het eerdere raadsvoorstel en niet naar het standpunt van de Raad van State (zie ook onder 1. Procesverloop waarbij naar de gemeenteraad als 'raad' wordt verwezen).

De situatie van de wijk Ockenrode is niet vergelijkbaar met onderhavige situatie. In het onderhavige plangebied wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur. De Q.A. Nederpelstraat is namelijk een bestaande weg welke al een functie als buurtontsluitingsweg heeft. De wijk Ockenrode is gesitueerd tussen de Monsterseweg en Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen. In dit gebied is geen sprake van een bestaande infrastructuur en vanwege de natuurwaarden was aanleg daarvan was niet wenselijk c.q. mogelijk.

2. Toename van verkeersoverlast.

In het ontwerp-bestemmingsplan is onvoldoende onderzocht wat de invloed is van de toename van de verkeersdruk op de verkeersveiligheid, geluidsoverlast en milieubelasting. In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. Bij de uitvoering van het ontwerp-bestemmingsplan, zal op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, sprake zijn van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Reactie van het college:

Ten aanzien van de geluidsoverlast wordt verwezen naar de reactie van het college bij Ra 215/2011 [redacted] e.a. onder het kopje 'Akoestisch onderzoek'.

3. Parkeerproblemen in wijk.

Momenteel is er een tekort aan parkeergelegenheid aan de Q.A. Nederpelstraat. Mede daarom dient in de regels van het bestemmingsplan het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de te bouwen woningen te worden opgenomen. Tevens dient daarom te worden opgenomen dat de toegang tot de woningen van deze locatie niet aansluiten op de Q.A. Nederpelstraat.

Reactie van het college:

Ten aanzien van parkeren wordt verwezen naar de reactie van het college bij Ra 215/2011 [redacted] a. onder het kopje 'Parkeren in het plangebied'.

4. Minimale afstand tot de huidige bebouwing.

In de plankaart en de regels van het ontwerp-bestemmingsplan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak wonen op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er een bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat het bezonningsonderzoek toen

uitgang van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet er een bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak, aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen. Wij zijn van mening dat tevens een bezonningsonderzoek moet worden uitgevoerd met in acht name van bebouwingsvrije zones (minimaal 15 meter) tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. In beide gevallen zijn wij van mening dat het bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige ontwerp-bestemmingsplan sprake is van planschade vanwege de hoogte van de geplande woningen en de geringe afstand tussen de plek waar deze woningen gebouwd kunnen worden en de huidige bebouwing in de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259). Vanwege het behouden van het woongenot, grotendeels bepaald door het Vrije uitzicht op het groen en de lucht evenals door het aantal zonuren in de tuin, stellen wij ook voor dat de te bouwen woningen worden geplaatst in het verlengde van de huidige woningen aan de Q.A. Nederpelstraat (247 en verder) en dit in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.

De plaatsing van de woningen langs de Escamplaan dienen zodanig geplaatst te worden dat privacy van de huidige woningen wordt behouden en er geen zichtbeperking en/of zonbeperking ontstaat. Dit betekent dat deze woningen geplaatst dienen te worden vanaf de huidige sloot aan de kant van het bedrijventerrein Dekkershoek, en niet verder noordelijk dan de huidige uitgang van het woonwagenveld.

Reactie van het college:

Ten aanzien van de bezonning en planschade wordt verwezen naar de reactie van het college bij Ra 215/2011 [REDACTED].a. onder het kopje 'Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat'. Het bestemmingsplan is globaal van opzet en is om deze reden ook niet voorzien van bouwvlakken. Voor dit plan is een (herzien) project-document opgesteld (RIS 181342). Hierbij is ook een stedenbouwkundig model opgenomen. Zoals in eerdere reacties is aangegeven bij onder meer de reactie op Ra 201/2011, kan deze opzet nog wijzigen.

5. Hoogte van de bebouwing langs de Escamplaan.

In de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangegeven dat de maximumhoogte voor de gebouwen langs de Escamplaan 19 meter mag bedragen. Hetgeen neerkomt op maximaal 6 woonlagen. Uw raad heeft echter tijdens de openbare vergadering van de commissie SRO in februari 2009 van de wethouder, de heer Norder, te horen gekregen dat "Wat hem betreft houdt het college een lijn van vijf bouwlagen aan." en dat "Hij wil zich echter houden aan de toezegging van vijf bouwlagen." Wij willen graag dat nogmaals duidelijk wordt vastgelegd dat er sprake is van maximaal vijf woonlagen.

Reactie van het college:

De bouwhoogte van de bebouwing bedraagt op basis van dit bestemmingsplan maximaal 19 meter. Deze hoogte komt overeen met 6 bouwlagen. Op basis van de stedenbouwkundige opzet is sprake van parkeren op de begane grond met daarboven 5 bouwlagen met woningen, waarbij de bovenste bouwlaag terugliggend is gepositioneerd. Op basis van het oude plan (inclusief binnenplanse ontheffing) was ook bebouwing mogelijk tot 18,9 meter.

6. Blijkbaar ligt voor de plankaart een onderliggend stedenbouwkundig plan ten grondslag. Niet voor niets zijn de twee ontsluitingen op de betreffende plaatsen (ter hoogte van de Van der Tangstraat en ter hoogte van de Q.A. Nederpelstraat 247) getekend. Ons is dit onderliggende stedenbouwkundige plan echter niet bekend en daardoor is het onduidelijk waarom deze ontsluitingen op deze plaatsen zouden moeten worden gerealiseerd. In het belang van de verkeersveiligheid zou het veel logischer zijn om de ontsluiting bij de Q.A. Nederpelstraat 247 niet in het verlengde van deze straat te laten lopen, maar met een S-bocht (dus een tiental meters verplaatst naar het noorden). Blijkbaar is de indeling van het plangebied (in concept) reeds bekend. Dit bevrijdt ons zeer en we zouden graag de beschikking hierover willen hebben. Ook gezien het nog uit te voeren bezonningsonderzoek.

Reactie van het college:

De locaties van de ontsluitingen is overgenomen van de huidige stedenbouwkundige opzet. Deze stedenbouwkundige opzet kan in het kader van de verdere bouwplanprocedure nog nader aangepast worden. Om een dergelijke aanpassing mogelijk te maken zal de functieaanduiding 'os' worden vergroot (tot en met de nummers 236/240/244). In de regels zal een maximale breedte van de ontsluiting worden opgenomen. De exacte locatie van de ontsluiting zal in het kader van het bouwplan/verkeersplan nader worden bekeken. Tijdens de informatieavond was de stedenbouwkundige opzet beschikbaar op een kaart. Deze kaart is ook te bekijken op www.denhaag.nl bij bestuurlijke stukken (RIS 181341).

7. Planschade.

Ondergetekenden zullen de gemeente aansprakelijk stellen voor waardevermindering van onze woning, voortkomend uit de nadelige gevolgen van de bebouwing op de locatie. Evenals voor vermindering van woongenot, zon en/of zichtvermindering, etc., etc.

Reactie van het college:

Een verzoek om een tegemoetkoming in planschade kan worden ingediend binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. De hierboven genoemde aspecten worden in de beoordeling van het verzoek betrokken.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp-Bestemmingsplan Escamplaan. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u, met inachtneming van onze zienswijze, het ontwerp Bestemmingsplan niet vast te stellen, althans gewijzigd vast te stellen. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt."

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze:

- gedeeltelijk gegrond voor wat betreft de locatie van de ontsluiting aan de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van nr. 247. Het gebied met de aanduiding 'os' zal worden vergroot tot en met de nummers 236/240/244. Binnen deze zone mag één ontsluiting worden gerealiseerd met een maximale breedte van 10 m,
- en voor het overige ongegrond.

Ra 224/2011

hebben de volgende zienswijze (geciteerd):

"Bij deze willen wij graag een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag. Wij zullen in onderstaande zienswijze puntsgewijs ingaan op de verschillende onderdelen van onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

Ontsluiting plangebied en gevolgen voor verkeerssituatie omgeving

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 90 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De gemeente Den Haag rekent normaal gesproken met 4,5 verkeersbeweging per woning per etmaal. Dit betekent dat met 90 woningen een toename van 405 verkeersbewegingen per etmaal ontstaan vanuit het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan worden deze verkeersbewegingen volledig afgewenteld op de Q.A. Nederpelstraat. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij dit ontwerp bestemmingsplan, blijkt dat op de Q.A. Nederpelstraat gemiddeld 940 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. In het geval van 405 extra verkeersbewegingen op de Q.A. Nederpelstraat is dat een toename van bijna 45%.

In het ontwerp bestemmingsplan zijn 2 auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Neder 247. In het plan is tevens aangegeven dat de Q.A. Nederpelstraat op meerdere plekken niet voldoet aan de minimummaat voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte van 4,5 meter. In feite is de Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg voor het overgrote deel smaller dan 4 meter (vanwege parkeren aan beide kanten van de weg). Dit deel van Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersbewegingen sterk toenemen. Ook duurt het langer om op een andere weg te komen. Dit zal in de praktijk betekenen dat de ontsluiting ter hoogte van de Van der Tangstraat niet of nauwelijks door auto's gebruikt zal gaan worden en dat deze ontsluiting bovendien geheel ongeschikt is voor toegang door hulpdiensten. Deze ontsluiting zal in de praktijk alleen gebruikt worden door fietsers en wandelaars.

In feite is er voor auto's in dit plan maar één ontsluiting en die is vanaf de Q.A. Nederpelstraat nr. 247 naar de dr. Presserstraat. Alle verkeersbewegingen zullen dus over dit stuk weg komen. Dit levert de volgende problemen op:

1. De Q.A. Nederpelstraat voldoet op dit traject weliswaar aan de maten voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte, maar door de vele bochten in de weg is de effectieve breedte van de weg in deze bochten veel kleiner;
2. Waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersbewegingen sterk toenemen dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.
3. Toename geluidshinder voor huizen die aan dit deel van de Q.A. Nederpelstraat staan (zie hieronder bij akoestisch onderzoek);

De voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt dus voor onveilige situaties en overlast die bovendien niet voldoende onderzocht zijn in het kader van dit plan. Bovendien worden in het plan geen concrete maatregelen voorgesteld om deze onveilige situaties en overlast te compenseren. Er zijn echter meerdere, veel betere alternatieven voor de ontsluiting van het plangebied.

Alternatieven

1. Ontsluiting via de Escamplaan

Het voormalige woonwagenveld is decennia lang ontsloten geweest via de Escamplaan. Dit heeft nooit voor verkeersonveilige situaties geleid. Het argument dat de doorstroming van de Escamplaan vermindert, is daardoor simpel te weerleggen, omdat hier de afgelopen decennia ook geen problemen mee zijn geweest. Bovendien is iedere keer dat het verkeerslicht bij de uitgang dr. Presserstraat het verkeer op de Escamplaan tegenhoudt, de weg vrij voor de auto's vanuit deze ontsluiting, omdat het nog even duurt voordat de auto's die vanuit de dr. Presserstraat de Escamplaan op draaien, deze ontsluiting hebben bereikt. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten. De argumenten van de gemeente om deze ontsluiting niet te handhaven vinden wij niet overtuigend en de indruk ontstaat dat de gemeente het belangrijkste argument bewust niet noemt. Namelijk dat door het handhaven van deze ontsluiting minder woningen gebouwd kunnen worden direct naast de Escamplaan (door grotere geluidshinder als de geluidswal niet doorgetrokken kan worden). De indruk ontstaat daardoor dat de gemeente het aantal woningen belangrijker vindt dan een veilige en goede ontsluiting van het plangebied.

2. Ontsluiting via de Dekkershoek

De Dekkershoek is zeer geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer vanuit het plangebied. De weg is breed en overzichtelijk en zorgt voor een goede en snelle afwikkeling van het autoverkeer vanuit het plangebied. In de toelichting van het plan is één nadeel genoemd van deze ontsluiting, namelijk dat de aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Deze ontsluiting zal in de praktijk echter niet gebruikt worden door fietsers en wandelaars, aangezien in het plan is aangegeven dat er vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal worden gerealiseerd. Als daarnaast een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat wordt gerealiseerd, zullen wandelaars en fietsers deze ontsluitingen gebruiken omdat deze veel gunstiger liggen voor het bereiken van voorzieningen, fietspaden en verbindingswegen dan de Dekkershoek. Dit bezwaar is dus gemakkelijk te verhelpen. Nog even los van het feit dat de Dekkershoek veel breder en overzichtelijker is dan de Q.A. Nederpelstraat die met de extra verkeersbewegingen mogelijk veel gevaarlijker is voor langzaam verkeer dan de Dekkershoek.

Concluderend

Bezien vanuit verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten komen we dan logischerwijs op de volgende voorkeursvolgorde voor ontsluiting van het plangebied:

1. Ontsluiting via de Escamplaan (zoals decennia lang het geval is geweest) en een fietsontsluiting naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat. Eventueel kan ook nog een tweede ontsluiting naar de Dekkershoek gerealiseerd worden.
2. Ontsluiting van het plangebied via de Dekkershoek en fietsontsluitingen naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en naar de Escamplaan.

Wij willen de gemeenteraad van Den Haag dan ook oproepen om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en voor de ontsluiting van het plangebied te kiezen voor één van de voorgestelde alternatieven.

Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. In de paragraaf hierboven is echter geconstateerd dat in het huidige ontwerp bestemmingsplan op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, er sprake is van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat

In de plankaart en de regels van het plan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak 'wonen' op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze

woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat dit bezonningsonderzoek uitging van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet dit bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen. Wij zijn van mening dat dit onderzoek alsnog moet worden uitgevoerd of dat in de bestemmingsvlakken 'wonen' bebouwingsvrije zones worden opgenomen aan de randen die ondersteund worden door bezonningsonderzoek. In beide gevallen zijn wij van mening dat dit bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige situatie sprake is van planschade vanwege de geringe afstand tussen de plek waar de woningen gebouwd kunnen worden de hoogte van deze woningen en de ligging van de huizen aan Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259).

Benodigd Flora- en Faunawet onderzoek

Dit ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vastgelegde vereisten voor onderzoek en eventuele maatregelen in het kader van de Flora- en Faunawet. In de toelichting op het bestemmingsplan is namelijk aangegeven dat de locatie in 2007 is onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van het terugplaatsen van groen op het talud aan de perceelzijde van het woonwagencentrum (en slechts aan één kant van de waterkant en groenzone). Daarbij is de gemeente van mening dat er op flora- en faunagebied niets noemenswaardigs is gevonden en voldoende onderzoek is gedaan in het kader van de Flora- en Faunawet. Tevens is verzuimd om dit onderzoek als bijlage aan dit ontwerp bestemmingsplan toe te voegen.

Echter, meer dan twee jaar geleden is het voormalige woonwagencentrum volledig verwijderd en is een braakliggend terrein ontstaan dat inmiddels gekoloniseerd is door verschillende planten, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen. Het uitgevoerde Flora- en Faunawet onderzoek is dus niet alleen verouderd maar ook onvolledig. Gezien de huidige staat van het terrein zal het gehele terrein onderzocht moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Kortom, wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Parkeren in het plangebied

De vereisten voor het minimum aantal parkeerplaatsen zijn weliswaar opgenomen in de toelichting bij het plan, maar deze zijn nergens vastgelegd in de juridisch bindende delen van het Ontwerp Bestemmingsplan (zijnde de regels en de plankaart). Hierdoor kan op basis van dit plan het plangebied ontwikkeld worden zonder dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied en de parkeerproblematiek dus volledig afgewenteld wordt op de omliggende wijken. Wij willen de gemeenteraad dan ook verzoeken om alsnog te regelen dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied ook echt vastgelegd worden in de regels en/of plankaart in dit plan.

Grens plangebied en ontsluitingspad woningen Q.A. Nederpelstraat

In de toelichting bij het plan wordt onterecht aangegeven dat dit plan alleen het gebied betreft van het voormalige woonwagencentrum en de omgelegen sloot. Er zit namelijk ook een ontsluitingspad voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat binnen het plangebied. Wij stellen voor om ofwel dit ontsluitingspad buiten het plangebied te houden ofwel dit ontsluitingspad positief te bestemmen voor verkeersdoeleinden zodat deze met zekerheid behouden blijft. Wij hopen met deze zienswijze wederom een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan (de discussie over) dit bestemmingsplan en worden graag op de hoogte gehouden van de besluitvorming over dit bestemmingsplan."

Reactie van het college:

De tekst van deze zienswijze is vrijwel gelijklopend met de zienswijze Ra 216/2011. De verschillen zijn deels tekstueel en deels inhoudelijk (toevoeging van argumenten voor een ontsluiting op de Escamplaan en aantal opties voor ontsluiting van het plangebied). Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Voor de beantwoording van de andere aspecten wordt verwezen naar de beantwoording bij Ra 216/2011.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 225/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Bij deze willen wij graag een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag. Wij zullen in onderstaande zienswijze puntsgewijs ingaan op de verschillende onderdelen van onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

Ontsluiting plangebied en gevolgen voor verkeerssituatie omgeving

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 90 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De gemeente Den Haag rekent normaal gesproken met 4,5 verkeersbeweging per woning per etmaal. Dit betekent dat met 90 woningen een toename van 405 verkeersbewegingen per etmaal ontstaan vanuit het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan worden deze verkeersbewegingen volledig afgewenteld op de Q.A. Nederpelstraat. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij dit ontwerp bestemmingsplan, blijkt dat op de Q.A. Nederpelstraat gemiddeld 940 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. In het geval van 405 extra verkeersbewegingen op de Q.A. Nederpelstraat is dat een toename van bijna 45%.

In het ontwerp bestemmingsplan zijn 2 auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Neder 247. In het plan is tevens aangegeven dat de Q.A. Nederpelstraat op meerdere plekken niet voldoet aan de minimummaat voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte van 4,5 meter. In feite is de Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg voor het overgrote deel smaller dan 4 meter (vanwege parkeren aan beide kanten van de weg). Dit deel van Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersbewegingen sterk toenemen, maar duurt het ook lang om op een andere weg te komen. Dit zal in de praktijk betekenen dat de ontsluiting ter hoogte van de Van der Tangstraat niet of nauwelijks door auto's gebruikt zal gaan worden en dat deze ontsluiting bovendien geheel ongeschikt is voor toegang door hulpdiensten. Deze ontsluiting zal in de praktijk alleen gebruikt worden door fietsers en wandelaars.

In feite is er voor auto's in dit plan maar één ontsluiting en die is vanaf de Q.A. Nederpelstraat nr. 247 naar de dr. Presserstraat. Alle verkeersbewegingen zullen dus over dit stuk weg komen. Dit levert de volgende problemen op:

1. De Q.A. Nederpelstraat voldoet op dit traject weliswaar aan de maten voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte, maar door de vele bochten in de weg is de effectieve breedte van de weg in deze bochten veel kleiner;
2. Waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersbewegingen sterk toenemen dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.
3. Toename geluidshinder voor huizen die aan dit deel van de Q.A. Nederpelstraat staan (zie hieronder bij akoestisch onderzoek);

De voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt dus voor onveilige situaties en overlast die bovendien niet voldoende onderzocht zijn in het kader van dit plan. Bovendien worden in het plan geen concrete maatregelen voorgesteld om deze onveilige situaties en overlast te compenseren. Er zijn echter meerdere, veel betere alternatieven voor de ontsluiting van het plangebied.

Alternatieven

1. Ontsluiting via de Escamplaan

Het voormalige woonwagenveld is decennia lang ontsloten geweest via de Escamplaan. Dit heeft nooit voor verkeersonveilige situaties geleid. Het argument dat de doorstroming van de Escamplaan vermindert is daardoor simpel te weerleggen, omdat hier de afgelopen decennia ook geen problemen mee zijn geweest. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten. De argumenten van de gemeente om deze ontsluiting niet te handhaven vinden wij niet overtuigend en de indruk ontstaat dat de gemeente het belangrijkste argument bewust niet noemt. Namelijk dat door het handhaven van deze ontsluiting minder woningen gebouwd kunnen worden direct naast de Escamplaan (door grotere geluidshinder als de geluidswal niet doorgetrokken kan worden). De indruk ontstaat daardoor dat de gemeente het aantal woningen belangrijker vindt dan een veilige en goede ontsluiting van het plangebied.

2. Ontsluiting via de Dekkershoek

De Dekkershoek is zeer geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer vanuit het plangebied. De weg is breed en overzichtelijk en zorgt voor een goede en snelle afwikkeling van het autoverkeer vanuit het plangebied. In de toelichting van het plan is én nadeel genoemd van deze ontsluiting, namelijk dat de aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Deze ontsluiting zal in de praktijk echter niet gebruikt worden door fietsers en wandelaars, aangezien in het plan is aangegeven dat er vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal worden gerealiseerd. Als daarnaast een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat wordt gerealiseerd, zullen wandelaars en fietsers deze ontsluitingen gebruiken omdat deze veel gunstiger liggen voor het

bereiken van voorzieningen, fietspaden en verbindingswegen dan de Dekkershoek. Dit bezwaar is dus gemakkelijk te verhelpen. Nog even los van het feit dat de Dekkershoek veel breder en overzichtelijker is dan de Q.A. Nederpelstraat die met de extra verkeersbewegingen mogelijk veel gevaarlijker is voor langzaam verkeer dan de Dekkershoek.

Concluderend

Bezien vanuit verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten komen we dan logischerwijs op de volgende voorkeursvolgorde voor ontsluiting van het plangebied:

1. Ontsluiting via de Escamplaan (zoals decennia lang het geval is geweest) en een fietsontsluiting naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat. Eventueel kan ook nog een tweede ontsluiting naar de Dekkershoek gerealiseerd worden.
2. Ontsluiting van het plangebied via de Dekkershoek en fietsontsluitingen naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en naar de Escamplaan.
3. Wanneer bij optie 2 de Dekkershoek teveel belast wordt dan kan optie 2 worden uitgebreid met een ontsluiting voor auto's naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van nr. 247. Hiermee wordt de verkeersbelasting op de Q.A. Nederpelstraat sterk beperkt ten opzichte van het huidige plan, omdat een groot deel van het autoverkeer gebruik zal maken van de ontsluiting aan de Dekkershoek.

Wij willen de gemeenteraad van Den Haag dan ook oproepen om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en voor de ontsluiting van het plangebied te kiezen voor één van de voorgestelde alternatieven.

Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. In de paragraaf hierboven is echter geconstateerd dat in het huidige ontwerp bestemmingsplan op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, er sprake is van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat

In de plankaart en de regels van het plan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak 'wonen' op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat dit bezonningsonderzoek uitging van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet dit bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen. Wij zijn van mening dat dit onderzoek alsnog moet worden uitgevoerd of dat in de bestemmingsvlakken 'wonen' bebouwingsvrije zones worden opgenomen aan de randen die ondersteund worden door bezonningsonderzoek. In beide gevallen zijn wij van mening dat dit bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige situatie sprake is van planschade vanwege de geringe afstand tussen de plek waar de woningen gebouwd kunnen worden de hoogte van deze woningen en de ligging van de huizen aan Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259).

Benodigd Flora- en Faunawet onderzoek

Dit ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vastgelegde vereisten voor onderzoek en eventuele maatregelen in het kader van de Flora- en Faunawet. In de toelichting op het bestemmingsplan is namelijk aangegeven dat de locatie in 2007 is onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van het terugplaatsen van groen op het talud aan de perceelzijde van het woonwagencentrum (en slechts aan één kant van de waterkant en groenzone). Daarbij is de gemeente van mening dat er op flora- en faunagebied niets noemenswaardigs is gevonden en voldoende onderzoek is gedaan in het kader van de Flora- en Faunawet. Tevens is verzuimd om dit onderzoek als bijlage aan dit ontwerp bestemmingsplan toe te voegen. Echter, meer dan twee jaar geleden is het voormalige woonwagencentrum volledig verwijderd en is een braakliggend terrein ontstaan dat inmiddels gekoloniseerd is door verschillende planten, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen. Het uitgevoerde Flora- en Faunawet onderzoek is dus niet alleen verouderd maar ook onvolledig. Gezien de huidige staat van het terrein zal het gehele terrein onderzocht moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Kortom, wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Parkeren in het plangebied

De vereisten voor het minimum aantal parkeerplaatsen zijn weliswaar opgenomen in de toelichting bij het plan, maar deze zijn nergens vastgelegd in de juridisch bindende delen van het Ontwerp Bestemmingsplan (zijnde de regels en de plankaart). Hierdoor kan op basis van dit plan het plangebied ontwikkeld worden zonder dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied en de parkeerproblematiek dus volledig afgewenteld wordt op de omliggende wijken. Wij willen de gemeenteraad dan ook verzoeken om alsnog te regelen dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied ook echt vastgelegd worden in de regels en/of plankaart in dit plan.

Grens plangebied en ontsluitingspad woningen Q.A. Nederpelstraat

In de toelichting bij het plan wordt onterecht aangegeven dat dit plan alleen het gebied betreft van het voormalige woonwagencentrum en de omgelegen sloot. Er zit namelijk ook een ontsluitingspad voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat binnen het plangebied. Wij stellen voor om ofwel dit ontsluitingspad buiten het plangebied te houden ofwel dit ontsluitingspad positief te bestemmen voor verkeersdoeleinden zodat deze met zekerheid behouden blijft.

Wij hopen met deze zienswijze wederom een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan (de discussie over) dit bestemmingsplan en worden graag op de hoogte gehouden van de besluitvorming over dit bestemmingsplan."

Reactie van het college:

De tekst van deze zienswijze is vrijwel gelijklopend met de zienswijze Ra 216/2011. De verschillen zijn tekstueel. Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Voor de beantwoording van de andere aspecten wordt verwezen naar de beantwoording bij Ra 216/2011.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 226/2011

heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

"Bij deze willen wij graag een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag. Wij zullen in onderstaande zienswijze puntsgewijs ingaan op de verschillende onderdelen van onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

Ontsluiting plangebied en gevolgen voor verkeerssituatie omgeving

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 90 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De gemeente Den Haag rekent normaal gesproken met 4,5 verkeersbewegingen per woning per etmaal. Dit betekent dat met 90 woningen een toename van 405 verkeersbewegingen per etmaal ontstaan vanuit het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan worden deze verkeersbewegingen volledig afgewenteld op de Q.A. Nederpelstraat. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij dit ontwerp bestemmingsplan, blijkt dat op de Q.A. Nederpelstraat gemiddeld 940 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. In het geval van 405 extra verkeersbewegingen op de Q.A. Nederpelstraat is dat een toename van bijna 45%.

In het ontwerp bestemmingsplan zijn 2 auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Neder 247. In het plan is tevens aangegeven dat de Q.A. Nederpelstraat op meerdere plekken niet voldoet aan de minimummaat voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte van 4,5 meter. In feite is de Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg voor het overgrote deel smaller dan 4 meter (vanwege parkeren aan beide kanten van de weg). Dit deel van Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersbewegingen sterk toenemen, maar duurt het ook lang om op een andere weg te komen. Dit zal in de praktijk betekenen dat de ontsluiting ter hoogte van de Van der Tangstraat niet of nauwelijks door auto's gebruikt zal gaan worden en dat deze ontsluiting bovendien geheel ongeschikt is voor toegang door hulpdiensten. Deze ontsluiting zal in de praktijk alleen gebruikt worden door fietsers en wandelaars.

In feite is er voor auto's in dit plan maar één ontsluiting en die is vanaf de Q.A. Nederpelstraat nr. 247 naar de dr. Presserstraat. Alle verkeersbewegingen zullen dus over dit stuk weg komen. Dit levert de volgende problemen op:

1. De Q.A. Nederpelstraat voldoet op dit traject weliswaar aan de maten voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte, maar door de vele bochten in de weg is de effectieve breedte van de weg in deze bochten veel kleiner;

2. Waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersbewegingen sterk toenemen dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.
3. Toename geluidshinder voor huizen die aan dit deel van de Q.A. Nederpelstraat staan (zie hieronder bij akoestisch onderzoek);

De voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt dus voor onveilige situaties en overlast die bovendien niet voldoende onderzocht zijn in het kader van dit plan. Bovendien worden in het plan geen concrete maatregelen voorgesteld om deze onveilige situaties en overlast te compenseren. Er zijn echter meerdere, veel betere alternatieven voor de ontsluiting van het plangebied.

Alternatieven

1. Ontsluiting via de Escamplaan

Het voormalige woonwagenkamp is decennia lang ontsloten geweest via de Escamplaan. Dit heeft nooit voor verkeersonveilige situaties geleid. Het argument dat de doorstroming van de Escamplaan vermindert is daardoor simpel te weerleggen, omdat hier de afgelopen decennia ook geen problemen mee zijn geweest. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten. De argumenten van de gemeente om deze ontsluiting niet te handhaven vinden wij niet overtuigend en de indruk ontstaat dat de gemeente het belangrijkste argument bewust niet noemt.

Namelijk dat door het handhaven van deze ontsluiting minder woningen gebouwd kunnen worden direct naast de Escamplaan (door grotere geluidshinder als de geluidswal niet doorgetrokken kan worden). De indruk ontstaat daardoor dat de gemeente het aantal woningen belangrijker vindt dan een veilige en goede ontsluiting van het plangebied.

2. Ontsluiting via de Dekkershoek

De Dekkershoek is zeer geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer vanuit het plangebied. De weg is breed en overzichtelijk en zorgt voor een goede en snelle afwikkeling van het autoverkeer vanuit het plangebied. In de toelichting van het plan is én nadeel genoemd van deze ontsluiting, namelijk dat de aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Deze ontsluiting zal in de praktijk echter niet gebruikt worden door fietsers en wandelaars, aangezien in het plan is aangegeven dat er vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal worden gerealiseerd. Als daarnaast een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat wordt gerealiseerd, zullen wandelaars en fietsers deze ontsluitingen gebruiken omdat deze veel gunstiger liggen voor het bereiken van voorzieningen, fietspaden en verbindingswegen dan de Dekkershoek. Dit bezwaar is dus gemakkelijk te verhelpen. Nog even los van het feit dat de Dekkershoek veel breder en overzichtelijker is dan de Q.A. Nederpelstraat die met de extra verkeersbewegingen mogelijk veel gevaarlijker is voor langzaam verkeer dan de Dekkershoek.

Concluderend

Bezien vanuit verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten komen we dan logischerwijs op de volgende voorkeursvolgorde voor ontsluiting van het plangebied:

1. Ontsluiting via de Escamplaan (zoals decennia lang het geval is geweest) en een fietsontsluiting naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat. Eventueel kan ook nog een tweede ontsluiting naar de Dekkershoek gerealiseerd worden.
2. Ontsluiting van het plangebied via de Dekkershoek en fietsontsluitingen naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en naar de Escamplaan.
3. Wanneer bij optie 2 de Dekkershoek teveel belast wordt dan kan optie 2 worden uitgebreid met een ontsluiting voor auto's naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van nr. 247. Hiermee wordt de verkeersbelasting op de Q.A. Nederpelstraat sterk beperkt ten opzichte van het huidige plan, omdat een groot deel van het autoverkeer gebruik zal maken van de ontsluiting aan de Dekkershoek.

Wij willen de gemeenteraad van Den Haag dan ook oproepen om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en voor de ontsluiting van het plangebied te kiezen voor één van de voorgestelde alternatieven.

Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. In de paragraaf hierboven is echter geconstateerd dat in het huidige ontwerp bestemmingsplan op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, er sprake is van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van

mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat

In de plankaart en de regels van het plan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak 'wonen' op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat dit bezonningsonderzoek uitging van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet dit bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen. Wij zijn van mening dat dit onderzoek alsnog moet worden uitgevoerd of dat in de bestemmingsvlakken 'wonen' bebouwingsvrije zones worden opgenomen aan de randen die ondersteund worden door bezonningsonderzoek. In beide gevallen zijn wij van mening dat dit bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige situatie sprake is van planschade vanwege de geringe afstand tussen de plek waar de woningen gebouwd kunnen worden de hoogte van deze woningen en de ligging van de huizen aan Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259).

Benodigd Flora- en Faunawet onderzoek

Dit ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vastgelegde vereisten voor onderzoek en eventuele maatregelen in het kader van de Flora- en Faunawet. In de toelichting op het bestemmingsplan is namelijk aangegeven dat de locatie in 2007 is onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van het terugplaatsen van groen op het talud aan de perceelzijde van het woonwagencentrum (en slechts aan één kant van de waterkant en groenzone). Daarbij is de gemeente van mening dat er op flora- en faunagebied niets noemenswaardigs is gevonden en voldoende onderzoek is gedaan in het kader van de Flora- en Faunawet. Tevens is verzuimd om dit onderzoek als bijlage aan dit ontwerp bestemmingsplan toe te voegen. Echter, meer dan twee jaar geleden is het voormalige woonwagencentrum volledig verwijderd en is een braakliggend terrein ontstaan dat inmiddels gekoloniseerd is door verschillende planten, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen. Het uitgevoerde Flora- en Faunawet onderzoek is dus niet alleen verouderd maar ook onvolledig. Gezien de huidige staat van het terrein zal het gehele terrein onderzocht moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Kortom, wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Parkeren in het plangebied

De vereisten voor het minimum aantal parkeerplaatsen zijn weliswaar opgenomen in de toelichting bij het plan, maar deze zijn nergens vastgelegd in de juridisch bindende delen van het Ontwerp Bestemmingsplan (zijnde de regels en de plankaart). Hierdoor kan op basis van dit plan het plangebied ontwikkeld worden zonder dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied en de parkeerproblematiek dus volledig afgewenteld wordt op de omliggende wijken. Wij willen de gemeenteraad dan ook verzoeken om alsnog te regelen dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied ook echt vastgelegd worden in de regels en/of plankaart in dit plan.

Grens plangebied en ontsluitingspad woningen Q.A. Nederpelstraat

In de toelichting bij het plan wordt onterecht aangegeven dat dit plan alleen het gebied betreft van het voormalige woonwagencentrum en de omgelegen sloot. Er zit namelijk ook een ontsluitingspad voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat binnen het plangebied. Wij stellen voor om ofwel dit ontsluitingspad buiten het plangebied te houden ofwel dit ontsluitingspad positief te bestemmen voor verkeersdoeleinden zodat deze met zekerheid behouden blijft. Wij hopen met deze zienswijze wederom een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan (de discussie over) dit bestemmingsplan en worden graag op de hoogte gehouden van de besluitvorming over dit bestemmingsplan."

Reactie van het college:

De tekst van deze zienswijze is vrijwel gelijklopend met de zienswijze Ra 216/2011. De verschillen zijn tekstueel. Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Voor de beantwoording van de andere aspecten wordt verwezen naar de beantwoording bij Ra 216/2011.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

“Bij deze willen wij graag een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag. Wij zullen in onderstaande zienswijze puntsgewijs ingaan op de verschillende onderdelen van onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

Ontsluiting plangebied en gevolgen voor verkeerssituatie omgeving

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 90 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De gemeente Den Haag rekent normaal gesproken met 4,5 verkeersbeweging per woning per etmaal. Dit betekent dat met 90 woningen een toename van 405 verkeersbewegingen per etmaal ontstaan vanuit het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan worden deze verkeersbewegingen volledig afgewenteld op de Q.A. Nederpelstraat. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij dit ontwerp bestemmingsplan, blijkt dat op de Q.A. Nederpelstraat gemiddeld 940 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. In het geval van 405 extra verkeersbewegingen op de Q.A. Nederpelstraat is dat een toename van bijna 45%.

In het ontwerp bestemmingsplan zijn 2 auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Neder 247. In het plan is tevens aangegeven dat de Q.A. Nederpelstraat op meerdere plekken niet voldoet aan de minimummaat voor “Erftoegangswegen” in het handboek Openbare Ruimte van 4,5 meter.

In feite is de Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg voor het overgrote deel smaller dan 4 meter (vanwege parkeren aan beide kanten van de weg). Dit deel van Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersbewegingen sterk toenemen, maar duurt het ook lang om op een andere weg te komen. Dit zal in de praktijk betekenen dat de ontsluiting ter hoogte van de Van der Tangstraat niet of nauwelijks door auto's gebruikt zal gaan worden en dat deze ontsluiting bovendien geheel ongeschikt is voor toegang door hulpdiensten. Deze ontsluiting zal in de praktijk alleen gebruikt worden door fietsers en wandelaars.

In feite is er voor auto's in dit plan maar één ontsluiting en die is vanaf de Q.A. Nederpelstraat nr. 247 naar de dr. Presserstraat. Alle verkeersbewegingen zullen dus over dit stuk weg komen. Dit levert de volgende problemen op:

1. De Q.A. Nederpelstraat voldoet op dit traject weliswaar aan de maten voor “Erftoegangswegen” in het handboek Openbare Ruimte, maar door de vele bochten in de weg is de effectieve breedte van de weg in deze bochten veel kleiner;
2. Waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersbewegingen sterk toenemen dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.
3. Toename geluidshinder voor huizen die aan dit deel van de Q.A. Nederpelstraat staan (zie hieronder bij akoestisch onderzoek);

De voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt dus voor onveilige situaties en overlast die bovendien niet voldoende onderzocht zijn in het kader van dit plan. Bovendien worden in het plan geen concrete maatregelen voorgesteld om deze onveilige situaties en overlast te compenseren. Er zijn echter meerdere, veel betere alternatieven voor de ontsluiting van het plangebied.

Alternatieven

1. Ontsluiting via de Escamplaan

Het voormalige woonwagenveld is decennia lang ontsloten geweest via de Escamplaan. Dit heeft nooit voor verkeersonveilige situaties geleid. Het argument dat de doorstroming van de Escamplaan vermindert is daardoor simpel te weerleggen, omdat hier de afgelopen decennia ook geen problemen mee zijn geweest. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten. De argumenten van de gemeente om deze ontsluiting niet te handhaven vinden wij niet overtuigend en de indruk ontstaat dat de gemeente het belangrijkste argument bewust niet noemt. Namelijk dat door het handhaven van deze ontsluiting minder woningen gebouwd kunnen worden direct naast de Escamplaan (door grotere geluidshinder als de geluidswal niet doorgetrokken kan worden). De indruk ontstaat daardoor dat de gemeente het aantal woningen belangrijker vindt dan een veilige en goede ontsluiting van het plangebied.

2. Ontsluiting via de Dekkershoek

De Dekkershoek is zeer geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer vanuit het plangebied. De weg is breed en overzichtelijk en zorgt voor een goede en snelle afwikkeling van het autoverkeer vanuit het plangebied. In de toelichting van het plan is én nadeel genoemd van deze ontsluiting, namelijk dat de

aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Deze ontsluiting zal in de praktijk echter niet gebruikt worden door fietsers en wandelaars, aangezien in het plan is aangegeven dat er vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal worden gerealiseerd. Als daarnaast een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat wordt gerealiseerd, zullen wandelaars en fietsers deze ontsluitingen gebruiken omdat deze veel gunstiger liggen voor het bereiken van voorzieningen, fietspaden en verbindingswegen dan de Dekkershoek. Dit bezwaar is dus gemakkelijk te verhelpen. Nog even los van het feit dat de Dekkershoek veel breder en overzichtelijker is dan de Q.A. Nederpelstraat die met de extra verkeersbewegingen mogelijk veel gevaarlijker is voor langzaam verkeer dan de Dekkershoek.

Concluderend

Bezien vanuit verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten komen we dan logischerwijs op de volgende voorkeursvolgorde voor ontsluiting van het plangebied:

1. Ontsluiting via de Escamplaan (zoals decennia lang het geval is geweest) en een fietsontsluiting naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat. Eventueel kan ook nog een tweede ontsluiting naar de Dekkershoek gerealiseerd worden.
 2. Ontsluiting van het plangebied via de Dekkershoek en fietsontsluitingen naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en naar de Escamplaan.
 3. Wanneer bij optie 2 de Dekkershoek teveel belast wordt dan kan optie 2 worden uitgebreid met een ontsluiting voor auto's naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van nr. 247.
- Hiermee wordt de verkeersbelasting op de Q.A. Nederpelstraat sterk beperkt ten opzichte van het huidige plan, omdat een groot deel van het autoverkeer gebruik zal maken van de ontsluiting aan de Dekkershoek.

Wij willen de gemeenteraad van Den Haag dan ook oproepen om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en voor de ontsluiting van het plangebied te kiezen voor één van de voorgestelde alternatieven.

Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. In de paragraaf hierboven is echter geconstateerd dat in het huidige ontwerp bestemmingsplan op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, er sprake is van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat

In de plankaart en de regels van het plan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak 'wonen' op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat dit bezonningsonderzoek uitging van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet dit bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen. Wij zijn van mening dat dit onderzoek alsnog moet worden uitgevoerd of dat in de bestemmingsvlakken 'wonen' bebouwingsvrije zones worden opgenomen aan de randen die ondersteund worden door bezonningsonderzoek. In beide gevallen zijn wij van mening dat dit bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige situatie sprake is van planschade vanwege de geringe afstand tussen de plek waar de woningen gebouwd kunnen worden de hoogte van deze woningen en de ligging van de huizen aan Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259).

Benodigd Flora- en Faunawet onderzoek

Dit ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vastgelegde vereisten voor onderzoek en eventuele maatregelen in het kader van de Flora- en Faunawet. In de toelichting op het bestemmingsplan is namelijk aangegeven dat de locatie in 2007 is onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van het terugplaatsen van groen op het talud aan de perceelzijde van het woonwagencentrum (en slechts aan één kant van de waterkant en groenzone). Daarbij is de gemeente van mening dat er op flora- en faunagebied niets noemenswaardigs is gevonden en voldoende onderzoek is gedaan in het kader van de Flora- en Faunawet. Tevens is verzuimd om dit onderzoek als bijlage aan dit ontwerp

bestemmingsplan toe te voegen. Echter, meer dan twee jaar geleden is het voormalige woonwagencentrum volledig verwijderd en is een braakliggend terrein ontstaan dat inmiddels gekoloniseerd is door verschillende planten, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen. Het uitgevoerde Flora- en Faunawet onderzoek is dus niet alleen verouderd maar ook onvolledig. Gezien de huidige staat van het terrein zal het gehele terrein onderzocht moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Kortom, wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Parkeren in het plangebied

De vereisten voor het minimum aantal parkeerplaatsen zijn weliswaar opgenomen in de toelichting bij het plan, maar deze zijn nergens vastgelegd in de juridisch bindende delen van het Ontwerp Bestemmingsplan (zijnde de regels en de plankaart). Hierdoor kan op basis van dit plan het plangebied ontwikkeld worden zonder dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied en de parkeerproblematiek dus volledig afgewenteld wordt op de omliggende wijken. Wij willen de gemeenteraad dan ook verzoeken om alsnog te regelen dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied ook echt vastgelegd worden in de regels en/of plankaart in dit plan.

Grens plangebied en ontsluitingspad woningen Q.A. Nederpelstraat

In de toelichting bij het plan wordt onterecht aangegeven dat dit plan alleen het gebied betreft van het voormalige woonwagencentrum en de omgelegen sloot. Er zit namelijk ook een ontsluitingspad voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat binnen het plangebied.

Wij stellen voor om ofwel dit ontsluitingspad buiten het plangebied te houden ofwel dit ontsluitingspad positief te bestemmen voor verkeersdoeleinden zodat deze met zekerheid behouden blijft. Wij hopen met deze zienswijze wederom een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan (de discussie over) dit bestemmingsplan en worden graag op de hoogte gehouden van de besluitvorming over dit bestemmingsplan."

Reactie van het college:

De tekst van deze zienswijze is vrijwel gelijklopend met de zienswijze Ra 216/2011. De verschillen zijn tekstueel. Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Voor de beantwoording van de andere aspecten wordt verwezen naar de beantwoording bij Ra 216/2011.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 228/2011

hebben de volgende zienswijze:

"Bij deze willen wij graag een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan Escamplaan van de gemeente Den Haag. Wij zullen in onderstaande zienswijze puntsgewijs ingaan op de verschillende onderdelen van onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan.

Ontsluiting plangebied en gevolgen voor verkeerssituatie omgeving

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de bouw van 90 woningen mogelijk gemaakt binnen het plangebied. De gemeente Den Haag rekent normaal gesproken met 4,5 verkeersbeweging per woning per etmaal. Dit betekent dat met 90 woningen een toename van 405 verkeersbewegingen per etmaal ontstaan vanuit het plangebied. In het ontwerp bestemmingsplan worden deze verkeersbewegingen volledig afgewenteld op de Q.A. Nederpelstraat. Uit het akoestisch onderzoek, behorende bij dit ontwerp bestemmingsplan, blijkt dat op de Q.A. Nederpelstraat gemiddeld 940 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. In het geval van 405 extra verkeersbewegingen op de Q.A. Nederpelstraat is dat een toename van bijna 45%.

In het ontwerp bestemmingsplan zijn 2 auto-ontsluitingen van het plangebied op de Q.A. Nederpelstraat opgenomen; één ter hoogte van de Van der Tangstraat en één ter hoogte van Q.A. Neder 247. In het plan is tevens aangegeven dat de Q.A. Nederpelstraat op meerdere plekken niet voldoet aan de minimummaat voor "Erfdoelwegen" in het handboek Openbare Ruimte van 4,5 meter. In feite is de Q.A. Nederpelstraat vanaf nr. 247 naar de M. van Hennebergweg voor het overgrote deel smaller dan 4 meter (vanwege parkeren aan beide kanten van de weg). Dit deel van Q.A. Nederpelstraat is daardoor onveilig, zeker als de verkeersbewegingen sterk toenemen, maar duurt het ook lang om op een andere weg te komen. Dit zal in de praktijk betekenen dat de ontsluiting ter hoogte van de Van der Tangstraat niet of nauwelijks door auto's gebruikt zal gaan worden en dat deze ontsluiting bovendien geheel ongeschikt is voor toegang door hulpdiensten. Deze ontsluiting zal in de praktijk alleen gebruikt worden door fietsers en wandelaars.

In feite is er voor auto's in dit plan maar één ontsluiting en die is vanaf de Q.A. Nederpelstraat nr. 247 naar de dr. Presserstraat. Alle verkeersbewegingen zullen dus over dit stuk weg komen. Dit levert de volgende problemen op:

1. De Q.A. Nederpelstraat voldoet op dit traject weliswaar aan de maten voor "Erftoegangswegen" in het handboek Openbare Ruimte, maar door de vele bochten in de weg is de effectieve breedte van de weg in deze bochten veel kleiner;
2. Waar de Q.A. Nederpelstraat en de dr. Presserstraat samen uitkomen op het stoplicht naar de Escamplaan is sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Wanneer de verkeersbewegingen sterk toenemen dan zal het drukker worden bij dit stoplicht, de verkeerssituatie nog onoverzichtelijker en onveiliger worden. Daar is in dit plan geen enkele aandacht aan besteed.
3. Toename geluidshinder voor huizen die aan dit deel van de Q.A. Nederpelstraat staan (zie hieronder bij akoestisch onderzoek);

De voorgestelde ontsluiting van het plangebied zorgt dus voor onveilige situaties en overlast die bovendien niet voldoende onderzocht zijn in het kader van dit plan. Bovendien worden in het plan geen concrete maatregelen voorgesteld om deze onveilige situaties en overlast te compenseren. Er zijn echter meerdere, veel betere alternatieven voor de ontsluiting van het plangebied.

Alternatieven

1. Ontsluiting via de Escamplaan

Het voormalige woonwagenkamp is decennia lang ontsloten geweest via de Escamplaan. Dit heeft nooit voor verkeersonveilige situaties geleid. Het argument dat de doorstroming van de Escamplaan vermindert is daardoor simpel te weerleggen, omdat hier de afgelopen decennia ook geen problemen mee zijn geweest. De ontsluiting aan de Escamplaan is een logische ontsluiting omdat de bewoners van het plangebied op deze wijze snel en veilig het plangebied kunnen verlaten. De argumenten van de gemeente om deze ontsluiting niet te handhaven vinden wij niet overtuigend en de indruk ontstaat dat de gemeente het belangrijkste argument bewust niet noemt. Namelijk dat door het handhaven van deze ontsluiting minder woningen gebouwd kunnen worden direct naast de Escamplaan (door grotere geluidshinder als de geluidswal niet doorgetrokken kan worden). De indruk ontstaat daardoor dat de gemeente het aantal woningen belangrijker vindt dan een veilige en goede ontsluiting van het plangebied.

2. Ontsluiting via de Dekkershoek

De Dekkershoek is zeer geschikt voor de ontsluiting voor autoverkeer vanuit het plangebied. De weg is breed en overzichtelijk en zorgt voor een goede en snelle afwikkeling van het autoverkeer vanuit het plangebied. In de toelichting van het plan is én nadeel genoemd van deze ontsluiting, namelijk dat de aanwezigheid van (zwaarder) verkeer aan de Dekkershoek gevaarlijk is voor fietsers en wandelaars. Deze ontsluiting zal in de praktijk echter niet gebruikt worden door fietsers en wandelaars, aangezien in het plan is aangegeven dat er vanuit het plangebied ook een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Escamplaan zal worden gerealiseerd. Als daarnaast een ontsluiting voor wandelaars en fietsers naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat wordt gerealiseerd, zullen wandelaars en fietsers deze ontsluitingen gebruiken omdat deze veel gunstiger liggen voor het bereiken van voorzieningen, fietspaden en verbindingswegen dan de Dekkershoek. Dit bezwaar is dus gemakkelijk te verhelpen. Nog even los van het feit dat de Dekkershoek veel breder en overzichtelijker is dan de Q.A. Nederpelstraat die met de extra verkeersbewegingen mogelijk veel gevaarlijker is voor langzaam verkeer dan de Dekkershoek.

Concluderend

Bezien vanuit verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten komen we dan logischerwijs op de volgende voorkeursvolgorde voor ontsluiting van het plangebied:

1. Ontsluiting via de Escamplaan (zoals decennia lang het geval is geweest) en een fietsontsluiting naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat. Eventueel kan ook nog een tweede ontsluiting naar de Dekkershoek gerealiseerd worden.
2. Ontsluiting van het plangebied via de Dekkershoek en fietsontsluitingen naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van de Van der Tangstraat en naar de Escamplaan.
3. Wanneer bij optie 2 de Dekkershoek teveel belast wordt dan kan optie 2 worden uitgebreid met een ontsluiting voor auto's naar de Q.A. Nederpelstraat ter hoogte van nr. 247. Hiermee wordt de verkeersbelasting op de Q.A. Nederpelstraat sterk beperkt ten opzichte van het huidige plan, omdat een groot deel van het autoverkeer gebruik zal maken van de ontsluiting aan de Dekkershoek.

Wij willen de gemeenteraad van Den Haag dan ook oproepen om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en voor de ontsluiting van het plangebied te kiezen voor één van de voorgestelde alternatieven.

Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen doorgerekend wat de geluidshinder is op de nieuwe woningen in het plangebied. In de paragraaf hierboven is echter

geconstateerd dat in het huidige ontwerp bestemmingsplan op de Q.A. Nederpelstraat, en dan vooral in het deel van nr. 247 tot de dr. Presserstraat, er sprake is van een significante toename van het aantal verkeersbewegingen met bijna 45%. De gevolgen hiervan op de geluidscontouren voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat zijn niet doorgerekend in het kader van het akoestisch onderzoek. Wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit akoestisch onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Hoogte woningbouw plangebied en gevolgen voor bezonning tuinen Q.A. Nederpelstraat

In de plankaart en de regels van het plan is opgenomen dat de woningen in het plangebied 10 meter hoog mogen zijn en langs de Escamplaan zelfs 19 meter. Bovendien mogen de woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak 'wonen' op de plankaart worden gebouwd. De gemeente heeft in 2008 mondeling aangegeven dat er bezonningsonderzoek heeft plaatsgevonden om de gevolgen van deze woningen op het aantal zonuren in de tuinen aan de Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259) te onderzoeken. Niet alleen is dit onderzoek niet als bijlage aan dit plan toegevoegd, maar mondeling is ook aangegeven dat dit bezonningsonderzoek uitging van een afstand van 15 meter van de woningen tot de rand van het bestemmingsvlak wonen. Gezien de huidige plankaart moet dit bezonningsonderzoek worden uitgevoerd uitgaande van woningen direct aan de rand van het bestemmingsvlak aangezien het op basis van dit plan mogelijk is om daar te bouwen. Wij zijn van mening dat dit onderzoek alsnog moet worden uitgevoerd of dat in de bestemmingsvlakken 'wonen' bebouwingsvrije zones worden opgenomen aan de randen die ondersteund worden door bezonningsonderzoek. In beide gevallen zijn wij van mening dat dit bezonningsonderzoek ook als bijlage aan dit plan moet worden toegevoegd. Bovendien zijn wij van mening dat er in de huidige situatie sprake is van planschade vanwege de geringe afstand tussen de plek waar de woningen gebouwd kunnen worden de hoogte van deze woningen en de ligging van de huizen aan Q.A. Nederpelstraat (met name nr. 247-259).

Benodigd Flora- en Faunawet onderzoek

Dit ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke vastgelegde vereisten voor onderzoek en eventuele maatregelen in het kader van de Flora- en Faunawet. In de toelichting op het bestemmingsplan is namelijk aangegeven dat de locatie in 2007 is onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van het terugplaatsen van groen op het talud aan de perceelzijde van het woonwagencentrum (en slechts aan één kant van de waterkant en groenzone). Daarbij is de gemeente van mening dat er op flora- en faunagebied niets noemenswaardigs is gevonden en voldoende onderzoek is gedaan in het kader van de Flora- en Faunawet. Tevens is verzuimd om dit onderzoek als bijlage aan dit ontwerp bestemmingsplan toe te voegen. Echter, meer dan twee jaar geleden is het voormalige woonwagencentrum volledig verwijderd en is een braakliggend terrein ontstaan dat inmiddels gekoloniseerd is door verschillende planten, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen. Het uitgevoerde Flora- en Faunawet onderzoek is dus niet alleen verouderd maar ook onvolledig. Gezien de huidige staat van het terrein zal het gehele terrein onderzocht moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Kortom, wij zijn van mening dat hiermee niet aan de wettelijke verplichtingen is voldaan en dat dit onderzoek alsnog uitgevoerd zal moeten worden.

Parkeren in het plangebied

De vereisten voor het minimum aantal parkeerplaatsen zijn weliswaar opgenomen in de toelichting bij het plan, maar deze zijn nergens vastgelegd in de juridisch bindende delen van het Ontwerp Bestemmingsplan (zijnde de regels en de plankaart). Hierdoor kan op basis van dit plan het plangebied ontwikkeld worden zonder dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plangebied en de parkeerproblematiek dus volledig afgewenteld wordt op de omliggende wijken. Wij willen de gemeenteraad dan ook verzoeken om alsnog te regelen dat de parkeerplaatsen binnen het plangebied ook echt vastgelegd worden in de regels en/of plankaart in dit plan.

Grens plangebied en ontsluitingspad woningen Q.A. Nederpelstraat

In de toelichting bij het plan wordt onterecht aangegeven dat dit plan alleen het gebied betreft van het voormalige woonwagencentrum en de omgelegen sloot. Er zit namelijk ook een ontsluitingspad voor de huizen aan de Q.A. Nederpelstraat binnen het plangebied. Wij stellen voor om ofwel dit ontsluitingspad buiten het plangebied te houden ofwel dit ontsluitingspad positief te bestemmen voor verkeersdoeleinden zodat deze met zekerheid behouden blijft.

Wij hopen met deze zienswijze wederom een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan (de discussie over) dit bestemmingsplan en worden graag op de hoogte gehouden van de besluitvorming over dit bestemmingsplan."

Reactie van het college:

De tekst van deze zienswijze is vrijwel gelijklopend met de zienswijze Ra 216/2011. De verschillen zijn tekstueel. Voor de reactie over de locatie van de ontsluitingen wordt verwezen naar de

beantwoording onder het kopje 'algemeen'. Voor de beantwoording van de andere aspecten wordt verwezen naar de beantwoording bij Ra 216/2011.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De voorziene ontwikkelingen in dit bestemmingsplan zijn opgenomen in de operationele grondexploitatie Escamplaan fase 2 (LO-72). Dekking voor een eventueel negatief eindsaldo is voorzien in de Voorziening Negatieve Plannen. Bij eventuele tegenvallers zullen in de loop van de ontwikkeling risico's worden opgevangen door extra stortingen uit de Reserve Grondbedrijf aan de Voorziening Negatieve Plannen. De uitvoering van het plan is op die wijze financieel gedekt en de risico's zijn geborgd. Het plan is derhalve economisch uitvoerbaar.

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Regels

- Op 26 oktober 2011 is het besluit vaststelling hogere grenswaarden (WGH2011-05) genomen. Dit besluit zal als bijlage 2 bij de regels worden toegevoegd;
- **Artikel 1.2: de naam van het GML-bestand wordt gewijzigd in: NL.IMRO.0518. BP0202AEscamplaan-42ON**

Toelichting

- In het ontwerp was de volledige reactie van de Commissie Loosduinen/Wijkberaad Houtwijk nog niet als bijlage bij de toelichting gevoegd. Deze reactie is als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen en zal tevens als bijlage 2 bij de toelichting worden toegevoegd.
- De reactie van het hoogheemraadschap Delfland in het kader van het 3.1.1. Bro-overleg is niet ontvangen. Het hoogheemraadschap heeft deze reactie in de terinzagetermijn alsnog per e-mail verzonden. Het hoogheemraadschap stemt in met het bestemmingsplan. De reactie van het hoogheemraadschap zal alsnog in hoofdstuk 7 worden opgenomen.
- In paragraaf 1.3 staat ontsloten in plaats van omsloten. Dit zal worden aangepast.
- In paragraaf 2.3.1. zal 'worden' tussen 'doorgetrokken' en 'tot' worden geschrapt.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Plankaart

- De gronden met de aanduiding 'os' zullen worden aangepast (zie kaart 'Ontwerp plus aan te brengen wijzigingen' met nr. NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-41ON);
- **De gronden met de aanduiding 'os' ter hoogte van de Q.A. Nederpelstraat 247 zullen worden aangepast (zie kaart met nr. NL.IMRO.0518. BP0202AEscamplaan-42ON).**

Regels

- **Artikel 1.2: de naam van het GML-bestand wordt gewijzigd in: NL.IMRO.0518. BP0202AEscamplaan-42ON**
- Art. 3.1 onder f wijzigen in:
'ontsluiting' tevens voor verblijfs-/woonstraten ten behoeve van de ontsluiting van de bestemming 'Wonen' voor het al dan niet gemotoriseerd verkeer, met dien verstande dat **ter plaatse van de functieaanduidingen 'os', gelegen aan de Q.A. Nederpelstraat, per functieaanduiding één ontsluiting gerealiseerd mag worden met een maximale breedte van 10 m'**;
- Art. 4.1. onder e wijzigen in:
'ontsluiting' tevens voor verblijfs-/woonstraten ten behoeve van de ontsluiting van de bestemming 'Wonen' voor het al dan niet gemotoriseerd verkeer, met dien verstande dat **ter plaatse van de functieaanduidingen 'os', gelegen aan de Q.A. Nederpelstraat, per functieaanduiding één ontsluiting gerealiseerd mag worden met een maximale breedte van 10 m'**;
- Toevoegen van bijlage 2 'besluit vaststelling hogere grenswaarden'.

Toelichting

- Toevoegen van bijlage 2 'Reactie Commissie Loosduinen/Wijkberaad Houtwijk';
 - Paragraaf 1.3; 'ontsloten' wijzigen in 'omsloten';
 - Paragraaf 2.3.1; 'worden' schrappen tussen 'doorgetrokken' en 'tot';
 - Paragraaf 7.2; '5' toevoegen tussen '3' en '13';
 - Paragraaf 7.3.6; toevoegen
 - 7.3.6 Hoogheemraadschap Delfland
- Het hoogheemraadschap kan met het bestemmingsplan instemmen. Het hoogheemraadschap heeft nog wel de volgende opmerkingen. Op de verlegging van de watergang is de beleidsregel 'dempens is

graven' van toepassing, hetgeen betekent dat de hoeveelheid oppervlaktewater niet mag afnemen als gevolg van de ontwikkeling. Voor het dempen en graven van watergangen dient een vergunning te worden aangevraagd in het kader van de Waterwet.

Reactie

De opmerkingen van het hoogheemraadschap zullen in de procedure van het bouwplan worden betrokken.

BESLUITVORMING

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 29 november 2011 (gewijzigd 17 januari 2012),

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijzen van [REDACTED] in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, gegrond te verklaren voor wat betreft de locaties van de **functieaanduidingen 'os'** bij de **Q.A. Nederpelstraat**;
- III. de overige zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. tot herziening van de op het plangebied Escamplaan betrekking hebbende bestemmingsplannen:
 - Bestemmingsplan Houtwijk, 2e herziening (integrale herziening), vastgesteld bij raadsbesluit 139, d.d. 25 mei 2000;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
 - Paraplubestemmingsplan Archeologie, vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23 september 2010.
- V. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Escamplaan, bestaande uit de kaart **NL.IMRO.0518. BP0202AEscamplaan-42ON.dgn** met ondergrond **NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-ondergrond.dgn** en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- VIII. dat bij het bestemmingsplan voor Escamplaan geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier.

De voorzitter.

Een set van de ingekomen zienswijzen, de reactie van de commissie Loosduinen/Wijkberaad Houtwijk en het Ontwerp-bestemmingsplan Escamplaan liggen ten behoeve van de raadsbehandeling voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer (map no. 64).

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Escamplaan wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van **NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-41ON** NL.IMRO.0518.**BP0202AEscamplaan-42ON** in NL.IMRO.0518.BP0202AEscamplaan-50VA