

**NOTA BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN CONCEPT VOORONTWERP ROTONDE WESTDUINWEG - SCHOKKERWEG**

**Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders d.d. 26 maart 2019**

	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
1	<p>1.1. Indiener vindt het een goed ontwerp. Een rotonde zal het kruispunt veiliger en fietsvriendelijker maken.</p> <p>1.2 Indiener stelt twee mogelijke aanpassingen van het ontwerp voor waarbij de splitsing voor fietsers wordt vervroegd. Dit voorstel wordt als volgt onderbouwd: in Nederland is op de meeste rotondes binnen de bebouwde kom de fietser in de voorrang, zo ook in dit ontwerp. Het grootste risico voor een fietser op zo'n rotonde is dat de fietser ervan uitgaat dat hij voorrang krijgt op de rotonde maar krijgt hem niet. Zo'n situatie kan voorkomen als een autobestuurder die op de rotonde rijdt en wil afslaan naar weg A denkt dat een fietser die naast hem (op het vrij liggende fietspad) rijdt ook wil afslaan naar weg A terwijl in feite de fietser de rotonde blijft volgen; dan verlaat de automobilist de rotonde en komt hij in conflict met de fietser. Het ontwerp van de rotonde heeft invloed op de kans van zo'n misverstand. Door de splitsing tussen het rotonde-volgende fietspad en het rotonde-verlatende fietspad te 'vervroegen' wordt het de automobilist eerder duidelijk welke keuze de fietser maakt. Hoe vroeger het voor automobilisten duidelijk is welke richting de fietser heeft gekozen hoe veiliger het is voor de fietser die op de rotonde blijft fietsen, en hoe eerder de automobilist kan afslaan als de fietser de rotonde verlaat. Zo kan de vervroeging van de fietspadsplitsingen de doorstroming van de rotonde verbeteren. Bijkomend voordeel is dat het fietspad minder bochtig is voor de fietsers die de rotonde verlaten.</p>	<p>Bedankt voor het compliment.</p> <p>Het voorstel tot aanpassing is, zover ruimtelijk mogelijk, overgenomen. Het ontwerp is op 2 onderdelen beperkt aangepast, te weten het verruimen van de bochtstralen van het fietspad van de rotonde af, aan beide zijden van de Westduinweg. Dit ten gunste van het fietscomfort en om het moment van afslaan van fietsers eerder zichtbaar te kunnen maken aan het autoverkeer.</p>
2	<p>Bewonersorganisatie Havenkwartier</p> <p>2.1 Indiener is van mening dat de voorgestelde uitvoering van de rotonde Schokkerweg – Westduinweg gevaarlijke situaties voor fietsers kan opleveren door dode hoeken in de spiegels van het vrachtverkeer, zoals nu bij de Rotonde Zeesluisweg - Westduinweg. Indiener is van mening dat de gemeente heeft toegezegd ook een variant met een afgeplattere vorm (ovonde) in de lengte richting van de Westduinweg te onderzoeken.</p>	<p>In eerste instantie was besloten om de nieuwe hellingbaan vanaf de Dr. Lelykade in één richting aan te sluiten op de Schokkerweg. Naar aanleiding van een brede wens uit de buurt is een studie verricht naar de mogelijkheden om de hellingbaan op de Dr. Lelykade direct op de Westduinweg aan te sluiten. Hiervoor zijn verschillende varianten onderzocht. Hierbij kwam een rotonde als enige haalbare oplossing naar voren. Deze oplossing is in maart 2016 gepresenteerd op een bijeenkomst van de Bewonersorganisatie Havenkwartier en positief ontvangen. Later kwam de wens om een rotonde in ovale vorm nader te onderzoeken. Hierbij is een ovale rotonde in de lengterichting van de Westduinweg</p>

	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
		<p>onderzocht. Deze vormgeving zorgt echter voor een grotere kans op dode hoeken en het neemt meer ruimte in beslag. Voor de extra ruimte is grond van derden nodig. Een ovale rotonde zou er tevens voor zorgen dat het hellingspercentage op de hellingbaan van de Dr. Lelykade te hoog wordt. Deze hellingbaan is dan onder meer niet meer geschikt voor fietsers. Ook zou dit een kleiner leefbaarheidsplein bij de Hennephofkerk tot gevolg hebben. In een later stadium is ook een ovale rotonde in het verlengde van de Schokkerweg onderzocht. Deze variant is afgefallen omdat hiervoor ook grond van derden nodig was. Daarnaast bleek dat deze variant ook qua verkeersveiligheid en zichtlijnen geen toegevoegde waarde had ten opzichte van een "normale" rotonde.</p>
	<p>2.2 Indiener is van mening dat het ontwerp als nadeel heeft dat een grotere rechtse bocht voor vrachtverkeer en lijnbussen vanuit Dorp in de richting van Duindorp ontstaat. Een grote naar rechts afbuigende bocht geeft een grotere dode hoek in de spiegels aan de rechter(blinde)zijde van het vrachtverkeer en levert gevaarlijke situaties op voor fietsers bij zowel de afslag richting Hellingbaan – Dr. Lelykade, als bij de afslag Westduinweg. Op deze kruising begeven zich, zeker bij mooi weer, grote aantallen fietsers die vanaf de Boulevard via de Schokkerweg de Westduinweg op willen rijden. Door die grotere bocht neemt ook de doorstromingssnelheid van het verkeer af wat tot opstopping leidt op de Westduinweg en Schokkerweg.</p>	<p>Het voorstel tot aanpassing is, zover ruimtelijk mogelijk, overgenomen. Het ontwerp is op 2 onderdelen beperkt aangepast, te weten het verruimen van de bochtstralen van het fietspad van de rotonde af, aan beide zijden van de Westduinweg. Dit ten gunste van het fietscomfort en om het moment van afslaan van fietsers eerder zichtbaar te kunnen maken aan het autoverkeer.</p>
	<p>2.3 Indiener is van mening dat verkeersveiligheid voor praktische overwegingen gaat en verzoekt om door de gemeente een stuk grond van derden te verwerven, zodat het ontwerp kan worden aangepast.</p>	<p>Een variant waarbij de rotonde meer in de as van de Westduinweg komt te liggen is ook onderzocht. Bij die variant is het noodzakelijk om tot verwerving van een stuk grond van derden over te gaan. Hierover hebben gesprekken met de eigenaar en de bewoners- en tuincommissie van de betreffende woningen plaatsgevonden. De eigenaar is niet bereid tot verkoop. Ook de bewoners hebben aangegeven het niet acceptabel te vinden om het stukje tuin te moeten afstaan. Omdat voor het voorliggende ontwerp geen grond van derden nodig is, het ontwerp een goede en veilige verkeerafwikkeling kent, ook naar het oordeel van de hulpdiensten en de HTM, en ook voor fietsers overzichtelijk is, is de gemeente niet bereid om tot onteigening van dit stukje grond over te gaan. Het voeren van een onteigeningsprocedure kent risico's en kan leiden tot een vertraging van jaren. Het voorliggende ontwerp is als optimale oplossing naar voren gekomen. Daarbij blijft de gehele rotonde binnen de verkeersbestemming van het bestemmingsplan en hoeft geen grond van derden verworven te worden.</p>

	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	2.4 Indiener geeft aan dat de verplaatste ligging van de rotonde er mede voor zorgt dat verkeer dichters langs de gevel van de huizen, hoek Schokkerweg - Westduinweg rijdt.	In het kader van de aanleg van de rotonde is onderzoek verricht naar een mogelijke toename van geluidhinder. De resultaten hiervan zijn getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder voor wijzigingen aan een bestaande weg (reconstructie). Als gevolg van de herinrichting van deze kruising, waarbij de as van de weg richting de woningen op de hoek Schokkerweg-Westduinweg verschuift, blijkt dat sprake is van een toename van meer dan 1,5dB. Hiermee wordt niet voldaan aan de Wet geluidhinder. Om de aard en de omvang van de aanpassingen te kunnen bepalen wordt nader akoestisch gevelonderzoek uitgevoerd. Naar verwachting zal een aanpassing aan de beglazing een afdoende maatregel zijn om de reductie van het geluid te behalen. De maatregelen worden op basis van de uitkomst van het nadere onderzoek afgestemd met de betreffende woningeigenaren.
	2.5 Indiener geeft aan dat de Schokkerweg een lengte beperking heeft van 12m, en niet bestemd is voor doorgaand vrachtverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer) en i.v.m. gestoken parkeervakken, fietsers in beide richtingen niet geschikt is voor zwaar verkeer.	Op de Schokkerweg geldt een lengtebeperking voor voertuigen langer dan 12 meter. In het ontwerp ontstond hierdoor de mogelijkheid om de Schokkerweg en de hellingbaan op de Dr. Lelykade op deze wijze op elkaar aan te sluiten. Verder blijft het voor langere voertuigen, langer dan 12 meter, fysiek mogelijk om vanaf de Schokkerweg de bocht richting de Westduinweg op een veilige manier te maken. Dit is een bewuste keuze geweest om de Schokkerweg bij wegwerkzaamheden mogelijk als omleidingsroute te laten fungeren en/of lange voertuigen met een ontheffing toe te laten blijven, zoals momenteel ook het geval is.
	2.6 Indiener geeft aan dat de Schokkerweg een noodroute bij calamiteiten is.	De Schokkerweg maakt sinds 2016 geen deel meer uit van de route voor nood- en hulpdiensten.
	2.7 Vrachtverkeer vanuit de richting haven dient gebruik te maken van de Treilerdwarweg – Zeesluisweg en zal straks, wanneer de Duinstraat wordt afgesloten voor doorgaand vrachtverkeer (maatregel Verkeersvisie), ook gebruik moeten maken van de Westduinweg richting Noordwestelijke Hoofdroute.	Het ontwerp voorziet in deze mogelijkheid.
	2.8 Indiener geeft aan dat zijn uitgangspunt altijd een tweerichtings talud tussen de Dr. Lelykade en Westduinweg is geweest en dat verkeersafwikkeling prioriteit zou moeten hebben boven de inrichting van het leefbaarheidsplein.	Dit standpunt van de Bewonersorganisatie Havenkwartier is bekend. In 2017 is een nieuwe hellingbaan in twee richtingen aangelegd die vooralsnog aansluit op de Schokkerweg. De gemeente hecht er aan het leefbaarheidsplein in te richten als leefbaarheidsplein en niet te gebruiken voor verkeersafwikkeling. Met het Rijk is in het verleden afgesproken dat de gemeente vier leefbaarheidspleinen in Scheveningen Haven aanlegt. Dit als compensatiemaatregelen voor het toestaan van (woon)bebouwing aan de Dr. Lelykade. Drie leefbaarheidspleinen zijn gerealiseerd. Voor het vierde leefbaarheidsplein is het afgelopen jaar samen met bewoners een concept ontwerp gemaakt. Het ontwerp wordt in 2019 afgerond en vervolgens gerealiseerd.

	<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	2.9 Indiener geeft aan dat een gebied waar veel ontwikkelingen plaatsvinden, met nieuwe woningen en horecagelegenheden, met haven gebonden bedrijvigheid, beter bereikbaar moest worden door de Dr. Lelykade direct aan te sluiten op de Westduinweg. Een niet onbelangrijk voordeel van deze variant is dat de aansluiting van de Van Bergenstraat op de Westduinweg mogelijk kan komen te vervallen, wat een veel betere doorstroming en veiliger kruispunt Westduinweg – Statenlaan garandeert.	Met het voorliggende ontwerp voor een rotonde wordt de Dr. Lelykade direct aangesloten op de Westduinweg. Door een aansluiting met zowel de Schokkerweg en de nieuwe hellingbaan vanaf de Dr. Lelykade wordt het havengebied beter ontsloten. Met het voorliggende ontwerp van de rotonde wordt het waarschijnlijk mogelijk om de Van Bergenstraat anders aan te sluiten, zodat de verkeersveiligheid op het kruispunt Statenlaan-Van Bergenstraat-Westduinweg verder kan worden verbeterd. Hiernaar wordt de komende periode onderzoek verricht.
	2.11 Indiener geeft aan dat de afbouw van de in het bouwplan “De Havenmeester” opgenomen hellingbaan moest worden uitgesteld te worden afgebouwd om de studie te doen naar de rotonde. Toen uitstel niet langer mogelijk was heeft de projectontwikkelaar de hellingbaan tijdelijk zo laten bouwen dat een mogelijke aansluiting, aan het plan van een rotonde, later nog kon worden verwezenlijkt. De aansluiting was dus een voorlopige.	De in 2017 aangelegde hellingbaan was geen voorlopige maar een definitieve inrichting. Bij de aanleg van de hellingbaan is qua (hoogte) ligging al rekening gehouden met de realisatie van een mogelijke rotonde, zodat deze relatief eenvoudig kan worden aangesloten op een rotonde ter hoogte van de Westduinweg.
	2.12 Indiener is van mening dat bij sloop van het gemaal en verdeelstation boven aan de hellingbaan en gelegen op het toekomstige Leefbaarheidsplein, de mogelijkheden van een nieuwe aansluiting op de Westduinweg vergroten.	Het slopen van het gemaal zou de mogelijkheden van een aansluiting op de Westduinweg niet vergroten. Het verleggen van de hellingbaan over het gemaal zou leiden tot onacceptabele hellingpercentages (circa 10%). Naast het feit dat sloop van het gemaal op dit moment niet gewenst is omdat hier een trafostation in werking is.
	2.13 Er wordt gevraagd om een ontwerp en simulatie te maken voor een plattere rotonde in de lengterichting van de Westduinweg waarbij vooral gekeken dient te worden naar de veiligheid van fietsers, de verkeersdoorstroming en hoe deze rotonde (ovonde) zich verhoudt in de tracéstudie corridor Duinstraat - Westduinweg (onderdeel van de Verkeersvisie).	Een plattere rotonde in de lengterichting is een van de varianten die is onderzocht. Zie hiervoor de beantwoording van zienswijze 2.1.
	2.14 Indiener pleit voor een “eerdere” afbuiging van het fietspad Schokkerweg – Westduinweg, na de aansluiting Dr. Lelykade zodat uitvoegend verkeer eerder kan opmerken wanneer een fietser rechtdoor wil of rechtsaf.	Het voorstel tot aanpassing is, zover ruimtelijk mogelijk, overgenomen. Het ontwerp is op 2 onderdelen beperkt aangepast, te weten het verruimen van de bochtstralen van het fietspad van de rotonde af, aan beide zijden van de Westduinweg. Dit ten gunste van het fietscomfort en om het moment van afslaan van fietsers eerder zichtbaar te kunnen maken aan het autoverkeer.
	2.15 Indiener wil in het verdere proces betrokken worden.	Voorafgaand aan de realisatie van de rotonde worden belanghebbenden geïnformeerd over de planning en de uitvoering. Mogelijk dat daarbij nog een informatiebijeenkomst gehouden wordt.

<b>Inhoud zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
3.1 Indiener heeft nog nooit iemand gehoord die van mening is dat de Tweede Haven niet goed bereikbaar is. Er zijn voldoende wegen om de Tweede Haven in te rijden.	Voor kennisgeving aangenomen.
3.2 Indiener vreest dat er met een rotonde opstoppingen komen op de Westduinweg die onnodig zijn omdat mensen de Tweede Haven toch al makkelijk kunnen bereiken via andere wegen. Om nog meer auto's door de Tweede Haven te laten rijden om te zoeken naar een vrije parkeerplaats lijkt indiener ook zonde; parkeerplaatsen zijn al vol. Nog meer auto's is qua veiligheid ook niet verstandig.	Er is een studie verricht naar de mogelijkheden om de hellingbaan direct aan te sluiten op de Westduinweg. Uit de studie is middels een simulatie gebleken dat een rotonde een goede verkeerafwikkeling kent, zowel op basis van intensiteiten in 2016 als in 2030, en ook voor fietsers overzichtelijk is. In de regel is een rotonde ook een veiligere oplossing dan een ongeregeld kruispunt.
3.3 Indiener vindt het zonde van het geld om dat uit te geven aan een rotonde op deze plek. Indiener is van mening dat er beter een rotonde op de kruising Van Bergenstraat – Westduinweg – Statenlaan kan komen. Daar zijn vaak opstoppingen omdat auto's links afslaan vanaf de Westduinweg (komende vanuit de kant van Lindoduin) naar de Statenlaan. Een veel kleiner gedeelte van de auto's die op de Westduinweg rijdt (komende vanuit richting Lindoduin) slaat rechtsaf de Van Bergenstraat in. Er staan geen files om daar de Tweede Haven in te rijden. Dus daaraan kun je zien dat er geen tekort is aan toegang tot de Tweede Haven, de Tweede Haven is al goed bereikbaar. De opstopping daar ontstaat echt doordat auto's vanaf de Westduinweg linksaf de Statenlaan ingaan.	Bij de bewoners en ondernemers in de omgeving van de haven is een brede wens voor het handhaven van een directe aansluiting vanaf de Dr. Lelykade in twee richtingen direct op de Westduinweg. Daarom is een studie verricht naar de mogelijkheden om de hellingbaan direct aan te sluiten op de Westduinweg. Uit de studie is middels een simulatie gebleken dat een rotonde een goede verkeerafwikkeling kent, zowel op basis van intensiteiten in 2016 als in 2030. Een rotonde is ook voor fietsers overzichtelijk. In de regel is een rotonde ook een veiligere oplossing dan een ongeregeld kruispunt. Omdat de aansluiting met de Van Bergenstraat als knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling wordt beschouwd, kan na de aanleg van de rotonde worden bestudeerd of de Van Bergenstraat kan worden afgesloten, zodat het kruispunt Statenlaan – Westduinweg overzichtelijker kan worden.
3.5 Indiener is van mening dat een rotonde bij de Schokkerweg – Westduinweg onnodige opstopping op de Westduinweg veroorzaakt. Daar waar het toch al vaak vast staat en nog meer auto's die naar een vrije parkeerplaats zoeken die er meestal niet is.	Voor kennisgeving aangenomen.
3.6 Indiener is van mening dat het geld voor een rotonde beter kan worden gestoken in een rotonde bij Van Bergenstraat – Westduinweg – Statenlaan. Dat lost veel opstopproblemen, verkeerdrukten en gevaren op.	Door de aanleg van deze rotonde bij de Schokkerweg wordt het waarschijnlijk mogelijk om de Van Bergenstraat af te sluiten, zodat de verkeersveiligheid op het kruispunt Statenlaan-Van Bergenstraat-Westduinweg kan worden verbeterd. Hiervoor is de rotonde Schokkerweg-Westduinweg een belangrijke voorwaarde.