

**NOTA BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN CONCEPT VOORONTWERP LOPER OUDE CENTRUM (LOC)**

**Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders d.d. .... 2017**

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
1	1.1 Geen kiss and ride havens achter de fietsstrook op het Stationsplein.	Het ontwerp voor de integrale herinrichting van het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg kende een inspraaktraject in 2012. Het ontwerp is vastgesteld en nu in uitvoering genomen. In het kader van de verkeersmaatregelen in de omgeving wordt overwogen de kiss and ride functie te verplaatsen naar het brede deel van de Stationsweg. De kiss and ride plaatsen kunnen dan reguliere parkeerplaatsen of laad- en losplekken worden.
	1.2 Eenrichtingsverkeer op de Stationsweg is prettiger voor fietsers.	Het tweerichtingsverkeer op de Stationsweg en de Wagenstraat blijft gehandhaafd vanwege de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, het verschuiven van verkeersintensiteit naar andere wegen bij éénrichtingsverkeer en de consequenties daarvan voor het bestemmingsverkeer in de wijk zelf. Door de verkeersmaatregelen in de omgeving neemt de verkeersintensiteit van het autoverkeer af en wordt het prettiger voor fietsers.
	1.3 Overgang Stationsweg smal naar breed kan veiliger.	De verkeersveiligheid van deze overgang zal verbeteren doordat de verkeersintensiteit op dit kruispunt fors afneemt als gevolg van de verkeersmaatregelen in de omgeving. In het kader van de voorgenomen herinrichting van de Hoefkade wordt deze overgang in het ontwerp voor de Hoefkade uitgewerkt.
	1.4 Graag rechtstreekse aansluiting fietspad Waldorpstraat via fietspad tussen ROC, viaduct en fietsenstalling.	Dit maakt geen deel uit van de LOC. De voorgestelde route is onderzocht in het kader van de sterfietsroute naar Spoorwijk, maar is pas kansrijk bij een ontwikkeling van de kavel tussen het station Hollands Spoor en het ROC Mondriaan. Die kavel is eigendom van de Nederlandse Spoorwegen.
2	2.1 Op de ontwerptekening ontbreekt het fietspad vanaf fietstunnel HS richting Rijswijkseplein.	Omdat dit fietspad geen deel uitmaakt van de LOC, ontbreekt deze op de ontwerptekening. Dit fietspad wordt ook niet aangepast.
3	3.1 Minder parkeerplaats op de LOC geeft toename parkeeroverlast Van der Duynstraat. Van der Duynstraat is een richting verkeer, daardoor overlast van al het doorgaande verkeer richting Schilderswijk.	Uit berekeningen is gebleken dat de parkeerdruk in de omgeving na uitvoering van het ontwerp voor de LOC ruim onder de 90% blijft. Dit is conform stadsbreed gemeentelijk beleid. Als gevolg van de verkeersmaatregelen in de omgeving neemt de verkeersdruk in de Van der Duynstraat af.
	3.2 Parkeeroverlast van moskee bezoekers en eettent op de hoek Stationsweg/Van der Duynstraat.	Deze klachten zijn eerder gemeld en er is door de gemeente al op geacteerd. De uitbater van de betreffende zaak heeft tijdens een gesprek met de gemeente aangegeven dat hij zijn medewerkers opdracht heeft gegeven dagelijks, vlak voor de sluiting, de omgeving van de zaak na te lopen op vuil en dat te verwijderen. Tevens heeft de gemeente een extra prullenbak geplaatst in de Van der Duynstraat. De gemeente heeft het handhavingsteam en het Haags Werkbedrijf gevraagd om deze straat extra in de gaten te houden op vervuiling en foutief parkeren. Daarnaast monitort de

	Inhoud reactie/zienswijze	Reactie Gemeente
		gemeente de situatie regelmatig, ook in het weekend.
4	4.1 Prachtige plannen voor de Stationsweg.	Bedankt voor de complimenten.
	4.2 Verkeersoverlast Van der Duynstraat door doorgaand verkeer naar de stad moet worden verminderd.	Als gevolg van de verkeersmaatregelen in de omgeving neemt de verkeersdruk in de Van der Duynstraat af.
5	5.1 (Parkeer)overlast in de Van der Duynstraat is heftig. Bezoekers van fastfoodrestaurants in de buurt gebruiken Van der Duynstraat als parkeerplaats met veel afval en geluidsoverlast.	Zie reacties 3.2 en 4.2.
6	6.1 Plan ziet er mooi uit.	Bedankt voor het compliment.
	6.2 Bij LOC mogelijkheid creëren om aan de zonnige kant (links) te laden/lossen/kort parkeren.	De gemeente wil deze zijde van de straat juist voor voetgangers zo vriendelijk mogelijk maken. Daarom is in het ontwerp gekozen om aan de zonnige kant van de Stationsweg de parkeervoorzieningen weg te halen. Het is mogelijk de laad- en losplekken aan de overzijde van de straat beter te spreiden. Dan kan bijvoorbeeld de laad- en los plek aan de andere zijde van de moskee naar het vak tegenover nummer 74 worden verplaatst. Omdat de verkeersdruk op de Stationsweg door de verkeersmaatregelen in de omgeving wordt verlaagd, is het straks makkelijker om over te steken met de bevoorrading. In de nadere uitwerking van het ontwerp kan dan een hellingbaan in de stoep naar het pand komen.
7	7.1 Heeft recent een laad/los haven voor zijn winkel op de Stationsweg 74 gekregen. Wil deze graag behouden.	Zie reactie 6.2.
8	8.1 Op de kruising Stationsweg/Hoefkade/Oranjelaan staan haaiantanden op het wegdek geschilderd, maar verkeersborden 'voorrangskruising' ontbreken.	De gemeente heeft opdracht gegeven om het ontbrekende verkeersbord te plaatsen.
9	9.1 Verbetering verkeersveiligheid van de aansluiting Stationsweg/Stationsplein.	De verkeersveiligheid zal verbeteren doordat de verkeersintensiteit op dit kruispunt fors afneemt als gevolg van de verkeersmaatregelen in de omgeving.
10	10.1 Podium in park niet gewenst.	Omdat de gemeente meerdere reacties over het podium heeft ontvangen gaat de gemeente hierover nog in gesprek met de initiatiefnemers en de bewonersorganisatie van de Stationsbuurt.
	10.2 Graag tramstations in historische stijl.	Het ontwerp voor de integrale herinrichting van het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg heeft in 2012 ter inzage gelegen en daarbij was de mogelijkheid tot reageren. De architect heeft gekozen om de nieuwe entree van het station Hollands Spoor aan de Laakhaven in moderne stijl te ontwerpen. Het ontwerp is door de Welstandscommissie goedgekeurd.
	10.3 Plaatsing ORAC'S aan de parkkant, niet voor deur van bewoners i.v.m. stank en rommel.	Omdat de parkkant voor voetgangers zo vriendelijk mogelijk wordt gemaakt, is gezocht naar een andere locatie voor de aanwezige milieustraat. Deze kan toegevoegd worden bij de bestaande ORAC's in de Huijgensstraat.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	10.4 Trottoirs zijn nu hoog en parkeerplaats. Voor ondernemers nadelig (etalage minder zichtbaar).	Parkeren op de stoep wordt op meerdere plekken in de stad toegepast (Wagenstraat, Fahrenheitstraat, Thomsonlaan, Frederikstraat, Korte Houtstraat). Vanaf de weg geeft dit een mooie doorgaande lijn. Met een nieuwe buitenruimte kan de LOC voor de bewoner, bezoeker en ondernemer nog aantrekkelijker worden gemaakt.
11	11.1 Liever geen podium in Huijgenspark.	Zie reactie 10.1.
	11.2 Verkeersdrempels ter hoogte van Stationsweg 42-44 behouden (staan niet op tekening).	Voor dit deel wordt een inrichting met het handhaven van tweerichtingsverkeer uitgewerkt, een snelheid remmende maatregel maakt hier deel van uit.
	11.3 Lagere beplanting Huijgenspark i.v.m. slapen, poepen en plassen van vreemde mensen.	De huidige beplanting blijft gehandhaafd. De gemeente heeft het Handhavingsteam gevraagd hier aandacht aan te geven.
	11.4 Huijgenspark moet voor de bewoners zijn en niet voor honden. De poep wordt grotendeels niet opgeruimd.	De gemeente heeft het Handhavingsteam gevraagd hier aandacht aan te geven.
	11.5 Verzoek om meer openheid te creëren van de terrassen op het Huijgenspark.	De gemeente neemt hierover contact op met betrokkene.
12	12.1 Geen podium in het park, dit trekt meer activiteiten aan met alle overlast van dien.	Zie reactie 10.1.
	12.2 Bezwaar tegen plaatsen ondergrondse containers voor ons huis. Laat ze staan waar ze staan.	De ondergrondse containers worden niet voor het huis van betrokkene geplaatst. Zie ook reactie 10.3.
	12.3 Toilet plaatsen aan kant van de terrassen.	Het openbaar toilet is bedoeld voor de gebruikers van de openbare ruimte. Dus voor de mensen die in het Huijgenspark verblijven of langs de route van de Stationsweg-Wagenstraat richting stad of station lopen. Mensen op de terrassen kunnen gebruik maken van het toilet van de horecavoorziening.
13	13.1 Podium zonder programmering in het park is nutteloos en een groot vast object. Zonde. Mobiel podium voor die enkele keer is beter.	Zie reactie 10.1.
14	14.1 Wil geen podium in het Huijgenspark.	Zie reactie 10.1.
	14.2 De rest van het plan is oké.	Voor kennisgeving aangenomen.
15	15.1 Goed idee om de Loper aantrekkelijker te maken.	Voor kennisgeving aangenomen.
	15.2 Zo groen mogelijk, met veel bomen.	Vergroenen maakt deel uit van het ontwerp. Er komen nieuwe bomen met hagen, groenvakken en hoogwaardige plantenbakken.
	15.3 Onderscheidende winkels en restaurants stimuleren om zich in dit gebied te vestigen. Geef mensen een reden om in het gebied te verblijven.	Initiatieven zijn van harte welkom en zullen waar mogelijk door de gemeente worden gefaciliteerd. De gemeente heeft geen invloed op aan wie de panden worden verhuurd.
	15.4 Gedempte Gracht ontdempen.	Een goed idee, maar de Gedempte Gracht is geen onderdeel van de herinrichting van de LOC (Stationsweg en Wagenstraat).

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	15.5 Stationsbuurt moet meer merkbaar de studentenwijk van Den Haag worden, vestiging van studentenfaciliteiten is daarom gewenst.	Initiatieven zijn van harte welkom en zullen waar mogelijk door de gemeente worden gefaciliteerd. De gemeente heeft geen invloed op aan wie de panden worden verhuurd.
16	16.1 Voor de moskee Stationsweg geen plantenbakken plaatsen, omdat juist daar meer ruimte nodig is voor fietsen en karretjes en bij het uitgaan van de moskee de stoep verstopt is. Opofferen van auto-parkeerplaatsen voor fietsen en karretjes parkeren zou hier heel goed zijn.	Voor de moskee zijn de bestaande parkeerplekken omgezet naar een stoep met een bankje. Hier wordt dus meer verblijfsruimte gecreëerd.
17	17.1 Rijrichting Van der Duynstraat omkeren in verband met (parkeer) overlast van fastfoodketens Stationsweg.	Zie reactie 5.2. De gemeente gaat er van uit dat met de afsluiting van de Slijpmolen voor doorgaand autoverkeer het verkeersaanbod en de verkeershinder in de Van der Duynstraat wordt beperkt en acht het veranderen van de rijrichting vooralsnog niet nodig.
18	18.1 Blij met voornemen om van Stationsweg en Hoefkade 30 km zone te maken.	Voor kennisgeving aangenomen.
	18.2 Mede namens bewoners Hofwijckplein verzoek om Oranjelaan vanaf ingang Oranjestraat tot 30 km zone te maken.	De huidige inrichting van de Oranjelaan (asfalt en 50 km) maakt dat alleen het plaatsen van een bord 30 km zone niet voldoende zal zijn om het juiste weggedrag te verkrijgen. De Oranjelaan wordt voorlopig niet heringericht vanwege de aanwezigheid van de trambaan die beperkend is in de mogelijkheden. Wanneer op termijn de tramrails mogelijk verdwijnen kan de Oranjelaan anders worden ingericht. Dan kan worden overwogen om er een 30 km straat met klinkerverharding en snelheid remmende maatregelen aan te leggen. Door de verkeersmaatregelen in de omgeving zal de Oranjelaan naar verwachting rustiger en verkeersveiliger worden.
19	19.1 Verzoek om Oranjelaan vanaf ingang Oranjestraat tot 30 km zone te maken.	Zie reactie 18.2.
20	20.1 Geen fietsenrekken op trottoir aan het begin van de Nieuwe Molstraat, omdat de stoep daar te smal is en er overlast van rondhangende mensen van zorginstellingen wordt verwacht.	Aan het begin van de Nieuwe Molstraat is ruimte voor het plaatsen van fietsnietjes. Er is geen aanleiding om te verwachten dat hierdoor overlast van rondhangende mensen gaat ontstaan.
21	21.1 Verzoekt om de met het ontwerp voor de LOC samenhangende verkeersmaatregelen in de Schilderswijk-Stationsbuurt eerst goed uit te werken en indien deze positief uitvallen de politiek hierover eerst te laten beslissen voorafgaand aan de uitvoering van de LOC.	De verkeersmaatregelen zijn met onderzoeken en schetsen uitgewerkt. De komende periode worden deze in overleg met de belangenorganisaties verder uitgewerkt.
	21.2 Verzoekt tevens om hierover bewoners goed te informeren.	Bewoners van de Schilderswijk en Stationsbuurt zijn geïnformeerd over de verkeersmaatregelen. Op 28 juni jl. heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waarbij schetsen zijn toegelicht en vragen beantwoord.
22	22.1 Prachtig dat de buurt aantrekkelijker wordt gemaakt.	Bedankt voor het compliment.

	Inhoud reactie/zienswijze	Reactie Gemeente
	22.2 Er ontbreekt een oversteekplaats voor voetgangers met zebramarkering van het kleine naar het grote belastingkantoor op de Stationsweg. Het is daar door het vele verkeer niet veilig voor voetgangers.	De oversteekplaats ter hoogte van belastingkantoor, is al verbeterd door de verwijdering van het tramspoor. Door de verkeersmaatregelen in de omgeving wordt de omgeving van het stationsplein straks ook rustiger en veiliger.
23	23.1 Ondersteunen de maatregelen om het gebied rond de looper autoluwer te maken en zijn het eens met de voorgenomen verkeersmaatregelen om het sluipverkeer een halt toe te roepen. Verheugd om plaatsing van 200 extra fietsenbeugels in de zijstraten zodat geparkeerde fietsen geen hinder meer geven voor de voetganger op de looper. Mee eens dat 30 km zone wordt ingesteld om veiligheid in het verkeer te verbeteren. Verheugd dat voetganger en fietser primaat op de looper krijgen.	Voor kennisgeving aangenomen.
	23.2 Verzoek om indien Veerkades naar 30 km zone gaat, in verband met de veiligheid van zowel de fietser als auto, de fietspaden te handhaven. Een mogelijke oplossing kan zijn: verlaging van de snelheid met snelheidsmaatregelen, een drempelplateau op de kruising en verkeersborden.	Het handhaven van fietspaden en het tegelijk inrichten van de Veerkades naar 30 km per uur creëert op de kruising met de Wagenstraat (straks beide zijden 30 km) een onduidelijke situatie wanneer daar fietspaden op aansluiten. Uitgangspunt bij een inrichting naar 30 km is om fietsers op de rijbaan te laten fietsen zodat voorrang en positie helder is. Op dit moment zijn er geen financiële middelen voor een dergelijke aanpassing.
24	24.1 Samenwerking in dit project was moeizaam en non-transparant, input bewoners niet meegenomen.	De gemeente heeft verschillende bijeenkomsten en werksessies georganiseerd. Waar mogelijk is de input van bewoners in het ontwerp verwerkt: o.a. meer groen, autoluw, verlichting, bewegwijzering, fietsparkeerplaatsen, verblijfsplekken aan de route.
	24.2 Tijdelijke snelheid remmende maatregelen op de Stationsweg zijn niet uitgevoerd.	De tijdelijke snelheid remmende maatregelen op de Stationsweg maken geen deel uit van de LOC. De kosten waren dusdanig hoog dat in overleg met de Bewonersorganisatie Stationsbuurt is afgesproken om de beschikbare middelen elders voor de wijk in te zetten.
	24.3 Van ambitie uit agenda Oude Centrum is weinig overeind gebleven.	De LOC vormt de kern van de aanpak van de agenda Oude Centrum. Hiermee wordt de LOC als winkel- en woongebied aantrekkelijker gemaakt voor de bewoner, ondernemer en bezoeker. Zie ook reactie 24.6.
	24.4 Verzoek om kruispunt met Veerkaden alsnog zodanig vorm te geven waarbij de LOC dominant is ten opzichte van de Veerkaden.	De materialisering van de LOC (straatbakstenen) wordt op dit kruispunt voortgezet zodat de LOC visueel dominant wordt ten opzichte van de Veerkaden.
	24.5 Maak een straatprofiel van de Veerkaden waarbij vrij liggende fietspaden worden gehanteerd en 30km de adviessnelheid is.	Zie reactie 23.2.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	24.6 Verbeteren van het leefklimaat en van de economische ontwikkeling is niet uitgewerkt in het ontwerp.	De gemeente heeft ook aandacht voor de sociale- en economische facetten. Voor de sociale facetten is een integraal en op maat gesneden plan van aanpak gemaakt. Het bieden van ruimte voor economische ontwikkeling staat centraal, aanvullende versterkende winkel functies worden waar mogelijk door de gemeente gefaciliteerd. Samen met een nieuwe buitenruimte kan de LOC als winkel- en woongebied aantrekkelijk worden gemaakt voor de bewoner, ondernemer en bezoeker.
	24.7 Verzoek om kritisch te blijven kijken naar de oorzaken van het noodgebied vanaf de Wagenbrug.	Zie reactie 24.6.
	24.8 Teleurgesteld over het fietsbeleid: meer fietsnietjes resulteert in meer gestalde fietsen die niet worden gebruikt. Verzoek om actief handhavingsbeleid om weesfietsen en wrakken te verwijderen en aanscherping van regels.	Een weesfiets is een fiets die lang onbeheerd op 1 plek staat. Het weesfietsenbeleid is niet in de hele stad van toepassing, maar alleen in gebieden waar veel fietsen onbeheerd zijn achtergelaten. Het college heeft gebieden aangewezen waar een fiets een maximumperiode ongebruikt geparkeerd mag staan. Na deze maximumperiode kan de fiets door handhavers worden weggehaald en afgevoerd naar het <a href="https://www.denhaag.nl/nl/meldingen/fietswrak-melden.htm">fietsdepot</a> . Als maximumperiode wordt meestal voor 28 dagen gekozen, maar op heel drukke plaatsen kan dit ook korter zijn. Het Oude Centrum is momenteel niet door het college aangewezen. Daarom kan de gemeente in dit gebied alleen maar fietswrakken weghalen. Meer informatie over weesfietsen en fietswrakken is te vinden op: <a href="https://www.denhaag.nl/nl/meldingen/fietswrak-melden.htm">https://www.denhaag.nl/nl/meldingen/fietswrak-melden.htm</a> <a href="https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/fietsen/weesfietsenaanpak-voor-meer-stallingsruimte.htm">https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/fietsen/weesfietsenaanpak-voor-meer-stallingsruimte.htm</a>
	24.9 Benadrukken de noodzaak van het gebruik van klinkers op de hele route. Pagina 9 van het ontwerp wordt in de tekst en schets asfalt genoemd.	Op pagina 9 van het concept voorontwerp wordt de huidige situatie beschreven en niet de toekomstige.
	24.10 Buurt heeft recht op meer inbandige stallingsmogelijkheden voor fietsen.	Initiatieven voor inbandige stallingsmogelijkheden zijn van harte welkom. Voor het realiseren van een buurtfietsenstalling kan tot 13 december 2018 subsidie bij de gemeente worden aangevraagd.
	24.11 Verzoek om duidelijk beleid en kritische kijk richting winkelaanbod, horeca, maatschappelijk opvanglocaties en de overlast in kader van het noodgebied.	Het detailhandels- en horecabeleid is uitgangspunt bij beoordeling en stimulering van ontwikkelingen. Vanuit de Wijk Ontwikkelingsmaatschappij (WOM) is concreet sturing op de kwaliteit en invulling op pandniveau mogelijk, voor zover deze in het bezit zijn van de WOM. Het bestemmingsplan is altijd leidend.
25	25.1 Samenwerking in dit project was moeizaam en non-transparant.	Zie reactie 24.1.
	25.2 Tijdelijke snelheid remmende maatregelen op de Stationsweg zijn niet uitgevoerd.	Zie reactie 24.2.
	25.3 Van ambitie uit agenda Oude Centrum is weinig overeind gebleven.	Zie reactie 24.3.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	25.4 Verzoek om kruispunt met Veerkaden alsnog zodanig vorm te geven waarbij de LOC dominant is ten opzichte van de Veerkaden.	Zie reactie 24.4.
	25.5 Maak een straatprofiel van de Veerkaden waarbij vrij liggende fietspaden worden gehanteerd en 30km de adviessnelheid is.	Zie reactie 24.5.
	25.6 Verbeteren van het leefklimaat en verbeteren van economische ontwikkeling is niet uitgewerkt in het ontwerp.	Zie reactie 24.6.
	25.7 Verzoek om kritisch te blijven kijken naar de oorzaken van het noodgebied vanaf de Wagenbrug.	Zie reactie 24.7.
	25.8 Teleurgesteld over het fietsbeleid: meer fietsnietjes resulteert in meer gestalde fietsen die niet worden gebruikt. Verzoek om actief handhavingsbeleid om weesfietsen en wrakken te verwijderen en aanscherping van regels.	Zie reactie 24.8.
	25.9 Benadrukken de noodzaak van het gebruik van klinkers op de hele route. Pagina 9 van het ontwerp wordt in de tekst en schets asfalt genoemd.	Zie reactie 24.9.
	25.10 Buurt heeft recht op meer (in pandige) stallingsmogelijkheden langs de Stationsweg en Wagenstraat voor fietsen.	Zie reactie 24.10.
	25.11 Verzoek om duidelijk beleid ten aanzien van toeristisch kerngebied.	Zie reactie 24.11.
26	26.1 Fantastisch plan.	Dank voor het compliment.
	26.2 Containers Huijgenspark verplaatsen is misschien niet handig. Uit het zicht voor veel bewoners is meer zwerfvuil.	Zie reactie 10.3.
	26.3 Graag met afsluiting Hoefkade/Parallelweg.	Voor kennisgeving aangenomen.
27	27.1 Graag afsluiting van Huijgensstraat en Huijgenspark richting Oranjelaan omdat er geen noodzaak is voor ander verkeer om door deze straten te rijden.	Een dergelijke wijziging betekent dat het bestemmingsverkeer gedwongen wordt een rondje langs het Huijgenspark te rijden. Er wordt niet verwacht dat dit op veel draagvlak kan rekenen van de bewoners.
	27.2 Kruising Oranjelaan – Huijgenstraat is onveilig voor fietsers omdat er geen fietsovergang is.	Door de aanwezigheid van de twee tramsporen is de oversteeklengte lang maar is het zicht op het tegemoet komend verkeer voldoende. Door de verkeersmaatregelen in de omgeving wordt het op de Oranjelaan rustiger met autoverkeer en wordt het oversteken voor fietsers ook eenvoudiger.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
28	28.1 Paaltje op kop Huijgenstraat, zodat deze fysiek wordt afgesloten.	Zie reactie 27.1.
29	29.1 Graag fietspad doortrekken bij kruising Oranjelaan/Stationsweg.	Deze kruising wordt in het ontwerp voor de herinrichting van de Hoefkade uitgewerkt. Door de afname van het autoverkeer is het straks mogelijk om een zo veilig mogelijke kruising te maken.
30	30.1 Graag fietsvoorziening op Oranjelaan richting Rijswijkseplein.	Zie reactie 23.2.
31	31.1 Wil graag verhoging rond bomen op het Wagenplein, zodat er geen fietsen tegen worden geplaatst.	Grotendeels worden verhogingen rond de bomen op het Wagenplein geplaatst. In de route langs de Wagenstraat zijn de (extra) fietsparkeerplekken voorzien.
	31.2 I.p.v. fietsennietjes graag ouderwetse fietsenrekken, deze zorgen er voor dat fietsen netjes en recht naast elkaar staan.	Het gebruik van fietsenrekken is geen onderdeel van het gemeentelijk Handboek Openbare Ruimte.
	31.3 Graag in de Wagenstraat (aan zijde vanaf Wagenplein) minimaal 60 fietsenrekken plaatsen voor studenten.	Rondom het Wagenplein zijn in het ontwerp ca. 60 fietsparkeerplaatsen aangegeven.
	31.4 Graag in bestrating markering 'aanbieding huisvuil en containers' op Wagenplein aanbrenge.	De 2 meter brede multifunctionele zone langs de Wagenstraat is een informele zone waarin de huisvuilcontainers kunnen worden aangeboden. Op termijn worden ondergrondse afvalcontainers in het Oude Centrum geplaatst.
	31.5 Graag om alle bomen Stationsweg kleine hagen, omdat een boom zonder haag een fietsenstalling wordt.	In het ontwerp is gekozen om rond de bomen om en om hagen te plaatsen. Op deze wijze ontstaat tussen de overige bomen ruimte voor fietsparkeren. Omdat veel woningen geen achterom hebben en omdat er veel winkels en horeca zijn, is er behoefte aan fietsparkeren. Daarnaast zijn in de zijstraten extra fietsparkeerplekken gecreëerd.
32	32.1 Graag fruitbomen ter opfleuring van de straat.	Het is ongewenst om fruitbomen in een drukke straat te plaatsen. Omdat de vruchten op een gegeven moment rijp zijn en vallen. Dit geeft op auto's, fietsen en stoep veel overlast aan rotte vruchten.
33	33.1 Bomenplan Stationsweg positief, maar ter hoogte van nrs. 68 en 98 ontnemen ze het zicht op de Van Hogendorpstraat en de Van Limburg Stirumstraat.	Met het bomenplan in het ontwerp wordt een rustig en evenwichtig beeld gecreëerd. Het ritme aan bomen wordt waar nodig aangevuld zodat het beter in evenwicht is.
34	34.1 Fietsers worden nu min of meer gebruikt als middel om automobilisten te laten afremmen. Graag een fietsstrook in de Oranjelaan richting Rijswijkseplein en een fietsstrook bij het Oranjeplein.	Zie reactie 18.2. Door de verkeersmaatregelen in de omgeving is straks minder autoverkeer bij het Oranjeplein.
	34.2 Graag een fietsstrook op de Stationsweg.	Door de verkeersmaatregelen in de omgeving wordt de Stationsweg autoluw en krijgt een 30 km inrichting. Een aparte fietsstrook is dan niet meer nodig.



	Inhoud reactie/zienswijze	Reactie Gemeente
35	35.1 Maak van het fietspad op het brede deel van de Stationsweg twee richtingen, dan kan het fietspad aan kant oneven nummers weg. Nog beter is om het fietspad direct naast de wandelroute te leggen. Hierdoor steken fietsers en voetgangers op dezelfde plek over. Dat is minder gevaarlijk en overzichtelijker voor iedereen.	Zie reacties 1.1 en 1.3.
	35.2 Geen parkeerplaatsen weghalen aan de zonnige kant van de Stationsweg. Er is nu al weinig mogelijkheid om te parkeren/laden/lossen.	De herinrichting heeft gevolgen voor de parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Aan de zonnige kant van de Stationsweg e.o. verdwijnen de parkeerplaatsen. Dit heeft consequenties voor de parkeerdruk langs de LOC en in de aansluitende straten. Berekend is dat de parkeerdruk in de omgeving van de LOC hiermee ruim onder de 90% blijft. Dit is conform stadsbreed beleid.
36	36.1 Bij aanpassing Stationsweg aandacht besteden aan parkeren vrachtwagens (laden en lossen).	In het ontwerp is aandacht besteed aan laad- en losplekken. De huidige plekken zijn in aantal terug gebracht in het straatprofiel.
	36.2 Hoe wordt gehandhaafd met dubbel geparkeerd staande personenwagens.	Hierop wordt door de gemeente gehandhaafd. De gemeente controleert dagelijks. Er wordt consequent handhavend opgetreden, maar dat betekent niet dat er sprake is van permanente aanwezigheid van handhavers. Als er parkeeroverlast is dan wordt er vaker gecontroleerd. Als u meldingen heeft, dan verneemt de Handhavingsorganisatie die graag van u via telefoon 14 070 en via <a href="http://www.denhaag.nl/meldingen">www.denhaag.nl/meldingen</a> . Bij de politie kunt u dit doen via <a href="http://www.politie.nl">www.politie.nl</a> en telefoon: 0900-8844 (lokaal tarief).
	36.3 Ontbreken van handhaving door overlast van veel nieuwe horeca op Stationsweg.	Zie reactie 5.2.
	36.4 Parkeeroverlast van Moskee Stationsweg in de Van der Duynstraat neemt toe als op de Stationsweg minder parkeergelegenheid is.	Zie reactie 3.2.
	36.5 Sluit de Van der Duynstraat af, veel publiek hoort daar niet.	Door de verkeersmaatregelen in de omgeving neemt de hoeveelheid verkeer in de Van der Duynstraat af en wordt het daar rustiger.
	36.6 Sluit HBC op Stationsweg, zorgt voor veel overlast (afval en parkeren), als Stationsweg wordt aangepast krijgt Van der Duynstraat nog groter probleem. Geluidsoverlast in nachtelijke uren van alle parkeerders van vreettenten op Stationsweg.	Zie reacties 3.2 en 5.2.
37	37.1 Voorbereidende infra voor Smart City aanleggen voor bijvoorbeeld sensoren in vuilcontainers en decibellen motoren.	Het ontwerp voorziet in de aanleg van voorzieningen voor Smart City in de vorm van mantelbuizen, zodat aanvullende energie- en datanetwerken later gelegd kunnen worden.
	37.2 Aandacht houden voor breedte trottoir, veel fietsen nietjes en reclameborden zodat er ruimte blijft voor lopen.	In het ontwerp ontstaat meer ruimte voor voetgangers.

	Inhoud reactie/zienswijze	Reactie Gemeente
	37.3 Hoe hou je op de Loper de bezorgbrommertjes tegen.	Om ongewenst gebruik van het trottoir tegen te gaan wordt deze begrenst met paaltjes en andere inrichtingselementen.
	37.4 Stop op de horeca-vergunningen, meer diversiteit is beter voor leefbaarheid en economie.	Horeca wordt alleen toegestaan op locaties waar het bestemmingsplan dit toelaat. De gemeente heeft geen invloed op aan wie panden worden verhuurd.
38	38.1 Meer groen en verkeersvrije zones.	Het ontwerp voorziet in meer groen. Aan één zijde van de Wagenstraat wordt een nieuwe bomenrij toegevoegd. Op enkele plaatsen verschijnen solitaire bomen. Verdere vergroening vindt plaats in de vorm van hagen, groenvakken en hoogwaardige bloembakken. Om het straatbeeld verder te vergroenen kunnen bewoners en ondernemers klimplanten (Blauwereggen) in geveltuinen aanleggen en zelf beheren. Door de verkeersmaatregelen in de omgeving neemt de verkeersintensiteit op de Stationsweg af.
	38.2 Daklozen opvang verplaatsen uit het centrum.	De gemeente hanteert de aanwezigheid van de bestaande zorginstellingen als uitgangspunt bij de totstandkoming en uitvoering van de aanpak van het Oude Centrum. Er is een afgewogen pakket van specifiek op de problematiek toegesneden maatregelen samengesteld.
39	39.1 Goed bezig. Veel succes.	Bedankt voor het compliment.
40	40.1 Goed idee. Echt mooi. Ga zo door.	Bedankt voor het compliment.
41	41.1 Enthousiast dat de gemeente wil investeren. De plannen voor meer groen en het mooier maken van de Stationsweg en Wagenstraat zijn zeer goed.	Bedankt voor het compliment.
	41.2 Belangrijke kanttekening bij het plan is het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Dit zorgt voor onnodig omrijden en onnodige belasting voor het milieu. Verzoek om op dit stukje tweerichtingsverkeer te behouden.	Dit stukje behoudt het tweerichtingsverkeer.
42	42.1 Mooi om te zien hoe de plannen bijdragen aan het verbinden van het station HS met het centrum en dat het Huygenspark wordt verbeterd.	Bedankt voor het compliment.
	42.2 Verzoek om het huidige tweerichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise) te laten bestaan.	Zie reactie 41.2.
43	43.1 Plan ziet er goed uit.	Bedankt voor het compliment.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	43.2 Bezwaar tegen het voorstel om het gedeelte van Huygenspark, waar nu nog in beide richtingen wordt gereden, eenrichtingsverkeer te maken. Ter hoogte van Huygenspark 25 bevindt zich een bewonersgarage. Deze auto's kunnen nu dankzij toestaan van tweerichtingsverkeer snel de wijk verlaten. Als dat niet meer wordt toegestaan, zullen zij steeds een rondje om het park moeten rijden. Hiermee wordt de verkeersbelasting niet verminderd.	Zie reactie 41.2.
44	44.1 Op hoofdlijnen een goed plan.	Voor kennisgeving aangenomen.
	44.2 Moeite met het voorstel om van het gedeelte van het Huygenspark waar nu in beide rijrichtingen gereden mag worden, eenrichtingsverkeer te maken. Als dat niet meer wordt toegestaan moet steeds een rondje om het park worden gereden. Hiermee wordt de verkeersbelasting van de wijk niet verminderd en de leefbaarheid niet verbeterd.	Zie reactie 41.2.
45	45.1 Blij met de plannen. Er is goed geluisterd naar de wensen van de buurt. Blij met de komst van een openbaar toilet, meer groen en meer fietsenrekken.	Bedankt voor het compliment.
	45.2 Verzoek om tweerichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise) te handhaven. Het voorstel voor eenrichtingsverkeer betekent steeds een rondje om het park moeten rijden en een groter gedeelte van de Stationsweg moeten gebruiken. Dat is niet in lijn met de bedoeling van het plan om de verkeersbelasting van de wijk te verminderen en deze leefbaarder te maken. Vergroting van de terrassen weegt daar niet tegenop.	Zie reactie 41.2.
46	46.1 De vele goede ideeën van het ontwerp worden geprezen.	Dank voor het compliment.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	46.2 Minder gelukkig met voorstel tot instellen eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Dit zou betekenen dat er een compleet rondje om het Huygenspark moet worden gereden om de wijk te verlaten. Hierdoor neemt de kans op ongelukken toe. Bovendien slecht voor het milieu en de bewoners aan de andere kant van het park. Verzoek om voor dit kleine stukje weg het tweerichtingsverkeer te handhaven.	Zie reactie 41.2.
47	47.1 Bezwaar tegen voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Gebruikers kunnen nu snel de wijk verlaten, maar worden straks gedwongen een rondje Huygenspark te rijden, waardoor een significante toename van het verkeer rondom het Huygenspark ontstaat. Huidige stuk wordt nu door bestaande horeca en winkeliers gebruikt voor bevoorrading. Op dit moment wordt al tegen de richting in gereden. Oplossing is rijrichting in de Kikkerstraat en Groenewegje omdraaien. Bewonersbelang is bij dit voorstel is niet goed geborgd. Verzoek om dit onderdeel van het voorstel te heroverwegen.	Zie reactie 41.2.
48	48.1 Kan zich goed vinden in de voorgenomen plannen. Met name het autoluw maken van de Stationsweg, de komst van een openbaar toilet, meer groen en meer fietsenrekken.	Voor kennisgeving aangenomen.
	48.2 Minder blij met voorstel voor instellen eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Gevolg hiervan is dat bij het verlaten van de wijk een rondje om het park moet worden gereden. Dat is niet in de lijn met de oorspronkelijke bedoeling van het plan om de verkeersbelasting te verminderen en de leefbaarheid te vergroten. Mogelijkheid om terrassen te vergroten weegt hier niet tegen op.	Zie reactie 41.2.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
49	49.1 Bijzonder leuk plan. Juich dit initiatief van harte toe.	Voor kennisgeving aangenomen.
	49.2 Heeft bezwaar tegen het voorstel om eenrichtingsverkeer in te stellen bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Dit betekent een enorme toename van verkeer rondom het park omdat mensen 700 meter moeten rijden om op de Stationsweg te komen. Verzoek om hier tweerichtingsverkeer te behouden.	Zie reactie 41.2.
50	50.1 Is in het algemeen erg blij. Er is goed geluisterd naar de wensen van de buurt. Vooral het autoluw maken van de Stationsweg, de komst van een openbaar toilet, extra groen bij het park en de brug.	Bedankt voor het compliment.
	50.2 Minder blij van het voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Auto's kunnen nu snel de wijk verlaten zonder overlast en luchtvervuiling. Als dat niet meer kan moet er voor het verlaten van de wijk steeds een rondje om het park worden gereden om de wijk te verlaten. Dat is niet in de bedoeling van het plan: verkeersbelasting verminderen en leefbaarheid vergroten. Vergroting van terrassen weegt daar niet tegen op.	Zie reactie 41.2.
51	51.1 Bezwaar tegen het voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Hierdoor moeten auto's een rondje om het park rijden. Uiterst onhandig en haaks op het idee om verkeersoverlast in de wijk te verminderen. Verzoek om huidige situatie te handhaven.	Zie reactie 41.2.
52	52.1 Grotendeels blij met de plannen.	Voor kennisgeving aangenomen.
	52.2 Niet blij met voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Hierdoor moeten auto's een rondje om het park rijden. Uiterst onhandig en haaks op het idee om verkeersoverlast in de wijk te verminderen en deze leefbaarder te maken. Vergroting van terrassen weegt daar niet tegen op.	Zie reactie 41.2.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
53	53.1 Plannen worden positief beoordeeld.	Voor kennisgeving aangenomen.
	53.2 Wel bezwaar tegen het voornemen om bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise) eenrichtingsverkeer in stellen. Dit omdat dit extra verkeersdruk met zich meebrengt.	Zie reactie 41.2.
54	54.1 Erg blij met de plannen. Er is goed geluisterd naar de wensen van de buurt: Stationsweg autoluw, openbaar toilet, meer groen en meer fietsenrekken.	Voor kennisgeving aangenomen.
	54.2 Minder blij met voorstel tot instellen eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Dit betekent steeds een rondje om het park moeten rijden om de wijk te verlaten. Dit is niet in de lijn om verkeersbelasting te verminderen en deze leefbaarder te maken. Vergroting van terrassen weegt daar niet tegen op.	Zie reactie 41.2.
55	55.1 Het voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise) is geen goed plan. Gevolg is dat onnodig een rondje Huygenspark moet worden gereden.	Zie reactie 41.2.
56	56.1 Overwegend mooi plan.	Voor kennisgeving aangenomen.
	56.2 Is niet blij met het voorstel voor het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Dan moet er altijd helemaal rond het Huygenspark worden gereden. Dat zal tot meer verkeer leiden. Verzoek om tweerichtingsverkeer te houden.	Zie reactie 41.2.
57	57.1 Hoofdlijnen van het ontwerp worden gesteund, dit kan bijdragen aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de buurt.	Voor kennisgeving aangenomen.
	57.2 Het voorstel tot instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark) is onverstandig. Gebruikers van de parkeergarage moeten dan een volledige ronde om het Huygenspark maken, dit betekent een stevige toename van het verkeer rond het park. Verzoek om tweerichtingsverkeer te handhaven.	Zie reactie 41.2.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
58	58.1 Het voorstel tot instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise) heeft grote gevolgen voor de gebruikers van de parkeergarage. Gebruikers moeten dan linksaf rijden en een volledige ronde om het Huygenspark maken, dit is een aanzienlijk langere route en leidt tot grotere verkeersdruk rond het park. Verzoek om tweerichtingsverkeer op dit deel van het Huygenspark in stand te houden.	Zie reactie 41.2.
59	59.1 Worden erg enthousiast van de plannen, met name de aanpak van de racebaan Stationsweg.	Voor kennisgeving aangenomen.
	59.2 Kunnen zich niet vinden in het voorstel om eenrichtingsverkeer te maken bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise). Dit is omslachtig, milieuvriendelijk en kan leiden tot gevaarlijke situaties. Verzoek om bestaande situatie met tweerichtingsverkeer te handhaven.	Zie reactie 41.2.
60	60.1 Vind het voorstel tot het instellen van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark bij de Bordelaise) geen goed idee. Hierdoor moet bij het verlaten van de wijk een rondje om het park worden gereden. Dit geeft extra verkeersbelasting, beperkt de veiligheid van bewoners, creëert geluidsoverlast en verslechtering van luchtkwaliteit. Vergroting van de terrassen weegt daar niet tegenop, mogelijk kunnen ze worden verplaatst naar het park zelf.	zie reactie 41.2.
61	61.1 Initiatief wordt aangemoedigd. Met name het autoluw maken van de Stationsweg, de komst van een openbaar toilet, meer groen en meer fietsenrekken.	Voor kennisgeving aangenomen.
	61.2 Bezwaar tegen het voorstel van eenrichtingsverkeer bij het verlaten van de parkeergarage (stukje Huygenspark). Als tweerichtingsverkeer niet meer wordt toegestaan moeten voor het verlaten van de wijk steeds een rondje om het park worden gereden. Dit is niet in lijn om de verkeersbelasting te verminderen en leefbaarder te maken. Vergroting van de terrassen weegt daar niet tegen op.	Zie reactie 41.2.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	61.3 Zorgen om het geplande podium. Dit kan een hangplek creëren en overlast geven.	Zie reactie 10.1.
62	62.1 De voorgenomen verkeersmaatregelen in de Schilderswijk en Stationsbuurt zijn een goed initiatief. Er wordt gevraagd hoe de woning straks met de auto bereikbaar is en of bewoners een pasje krijgen om alsnog de wijk in te kunnen.	Alle woningen en bedrijven blijven per auto bereikbaar. Het passeren van de pollers met een pasje vraagt om een duidelijk af te bakenen groep en om een groep van beperkte omvang. Als de groep met een pasje erg groot wordt ontstaan er immers wachtrijen en zal de poller een groot deel van de tijd in beweging zijn. Om discussies over de criteria te voorkomen geeft de gemeente de voorkeur aan een eenduidige lijn en geen pasjes aan bewoners te verschaffen.
63	63.1 Pleit voor meer groen aan voor- en achterzijde station. Meer aandacht voor het milieu in algemeen. Meer kleur en fantasie in de gebouwen.	De gemeente heeft budget beschikbaar voor het waar mogelijk vergroenen van het brede deel van de Stationsweg. Hiervoor wordt in overleg met de buurt een plan gemaakt. In het ontwerp is aandacht voor duurzaamheid. Meer kleur en fantasie in de gebouwen maakt geen deel uit van de herinrichting van de Stationsweg en Wagenstraat.
64	64.1 Voorstander van afsluitingen Hoefkade, Parallelweg en Slijpmolen.	Voor kennisgeving aangenomen.
65	65.1 Verzoek om minimaal de Parallelweg als route tussen Stationsbuurt en Vaillantlaan te behouden, anders wordt het Rijswijkseplein overbelast.	Bij afsluiting van de Hoefkade zal een groot deel van het verkeer gebruik gaan maken van de naastgelegen route, namelijk de Parallelweg en daarvoor via de woonstraten zoals de Naaldwijksestraat gaan rijden. Het afsluiten van de Parallelweg voor doorgaand verkeer voorkomt het ontstaan van nieuwe "sluiproutes" door de wijk en voorkomt de kans op "tegen het verkeer inrijden". Daarnaast maakt de afsluiting van de Parallelweg het gebruik van de route Boekhorststraat-Koningstraat als route "stad uit" vanaf de binnenstad onmogelijk en beperkt daarmee ook het doorgaand verkeer door de wijk. Ook draagt de afsluiting van de Parallelweg bij aan het fors beperken van het verkeersaanbod en de verkeershinder op het stationsplein. De gemeente houdt dan ook vast aan het voorstel tot het fysiek afsluiten van de Parallelweg.
66	66.1 Weggedeelte van Rijswijkseplein/Huygenspark tot aan de Stationsweg ook meenemen in 30 km zone en fietspad aanleggen.	De huidige inrichting van de Oranjelaan (asfalt en 50 km) maakt dat alleen het plaatsen van een bord 30 km zone niet voldoende zal zijn om het juiste weggedrag te verkrijgen. De Oranjelaan wordt voorlopig niet heringericht vanwege de aanwezigheid van de trambaan die beperkend is in de mogelijkheden. Wanneer op termijn de tramrails mogelijk verdwijnen kan de Oranjelaan anders worden ingericht en inderdaad worden overwogen om er een 30 km straat met klinkerverharding en snelheid remmende maatregelen aan te leggen. Door de verkeersmaatregelen op de Hoefkade zal de Oranjelaan rustiger worden en naar verwachting ook verkeersveiliger.
67	67.1 Verzoek om het nemen van maatregelen op Stationsweg en Wagenstraat tegen hard rijden.	Als gevolg van de verkeersmaatregelen in de omgeving neemt de verkeersdruk op de Stationsweg en Wagenstraat af.
	67.2 Graag structureel groen, dus bomen, struiken en planten op de route. Dus geen bloembakken!	In het ontwerp is gekozen voor meer bomen, hagen en grote plantvakken op de pleintjes bij de Wagenbrug. Ook het pleindeel van het Huygenspark is groener door middel van een groot grasvlak. Daarnaast worden bloembakken langs de route geplaatst omdat dat gewaardeerd wordt door het publiek.



	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	67.3 Is tegen het plaatsen van digitale stadskarten omdat straks niemand meer iemand aanspreekt om de weg te vragen maar alleen maar de hele dag op schermpjes aan het staren is.	Voor kennisgeving aangenomen.
68	68.1 Ontwerp focust zich op verblijfsgebied. Verzoek om meer ruimte om fietsen te stallen/bewaakt of afgesloten (fiets trommels). In het gebied tussen de Amsterdamse Verkade en Gedempte Burgwal is sprake van een concentratie van fietsparkeren rondom de Nieuwe Molstraat/hoek Wagenstraat. Nog meer fietsparkeerplekken geeft extra overlast. Geparkeerde fietsen vormen een aantrekkelijke hangplek.	De ervaring leert dat geparkeerde fietsplekken geen aanleiding zijn om een hangplek te vormen. Bij een (overdekte) fietsenstalling met meerdere rijen fietsenrekken kan dit wel eens het geval zijn. Daarbij is bewaking dan vaak een oplossing.
	68.2 Gebied tussen de Amsterdamse Verkade en Gedempte Burgwal kent concentratie van detailhandel en horeca. Vooral in de Wagenstraat is behoefte aan veel meer verspreide fietsparkeerplekken.	In de Wagenstraat zijn veel fietsnietjes gegroepeerd tussen de bomen. Hiermee worden ze dus over de lengte verspreid.
	68.3 Buiten werking stellen van het verruimde beleid voor terrassen en openingstijden horeca. Dit geeft overlast.	De openingstijden voor de horeca zijn sinds 2010 niet verruimd en dus al zeven jaar hetzelfde. Er is geen aanleiding om dit te wijzigen. Bij overtreding van de openingstijden wordt gehandhaafd. Bij overlast van terrassen is handhaving het geëigende middel en niet het intrekken van door de Raad vastgestelde beleid.
69	69.1 Verzoekt om door de gemeente toegewezen laad-/loshaven te kunnen behouden i.v.m. de grote hoeveelheid goederen die regelmatig moet worden gelost.	Zie reactie 6.2.
70	70.1 Verzoekt om de glas- en vuilcontainers tegenover Gall & Gall niet te verplaatsen. Hiermee wordt de overlast verplaatst naar de bewoners.	Zie reactie 10.3.
	70.2 Verzoek om actiever optreden van de gemeente tegen het dumpen van vuilnis en glas naast de containers.	De gemeente heeft hiervoor de nodige aandacht en treedt hiertegen ook actief op.
	70.3 Stelt voor om van de containers een kunstwerk te maken.	Een goed idee, maar de containers moeten ook worden geleegd, dus lijkt het praktisch lastig uitvoerbaar.
71	71.1 Ambitie en grondigheid van de plannen wordt zeer gewaardeerd. De leefbaarheid van de Stationsbuurt zal een grote stap voorwaarts maken. Waardering voor nieuw te planten bomen.	Bedankt voor het compliment.

	<b>Inhoud reactie/zienswijze</b>	<b>Reactie Gemeente</b>
	71.2 Wegwerken van de fietsnietjes aan de kopse kanten van de zijstraten is een goed idee.	Voor kennisgeving aangenomen.
	71.3 Aandachtspunten: podium in het Huygenspark gaat niet werken. Als die er toch komt hou het laag conform de bestaande zitelementen.	Zie reactie 10.1.
	71.4 Openbaar toilet in de vorm van Peperbus, graag geen schreeuwerige reclame er op. Doet afbreuk aan het hoogwaardige beeld dat wordt gecreëerd.	Op reclame op een zuil heeft de gemeente geen invloed. Het toilet wordt juist betaald uit de reclame inkomsten.
72	72.1 Verzoek om de hondenpoepoverlast en de herrie van gemotoriseerd verkeer op de Paviljoensgracht aan te pakken.	De gemeente heeft hiervoor de nodige aandacht en treedt hier ook actief tegen op.
73	73.1 Verzoek om geen parkeerplaatsen in de Nieuwe Molstraat/Wagenstraat op te heffen voor fietsnietjes. Klanten van terras hebben geen baat bij een reeks fietsen naast hen. Daarnaast is het pand monumentaal en heeft grote raampartijen. Een rij fietsen en daarbij hangende cliënten van dagopvang zien is niet uitnodigend.	Over het algemeen zijn fietsnieten transparanter dan geparkeerde auto's, zeker als hier busjes staan geparkeerd. Dit betekent dat vanuit aangelegene panden en terrassen beter uitzicht en toezicht is.
74	74.1 Geen fietsnietjes ter hoogte van Wagenstraat 117/Nieuwe Molstraat 1, dit trekt alleen maar fietswrakken van de probleemfiguren van Reakt aan. Liever een terrasje zoals van lunchroom Scallys.	Zie reactie 73.1.
75	75.1 Huidige stoep langs de Wagenstraat 117 is zeer smal. Voorstel voor fietsnietjes op de kruising Nieuwe Molstraat - Wagenstraat is geen goed idee. Er is al genoeg overlast van rondhangende probleemfiguren.	Zie reactie 73.1.
	75.2 De tussenberm op de Veerkades is een goede locatie voor fietsnietjes.	Een aantal plekken op de Veerkaden is al voorzien van fietsnietjes. De tussenberm op de weg is te smal voor fietsnietjes.
76	76.1 Beheert een museum in de Wagenstraat, is niet blij met de boom die recht voor het museum komt te staan i.v.m. noodzakelijke lichtval.	In de uitwerking van het ontwerp wordt onderzocht of de boom kan worden verplaatst zodat de boom de zichtbaarheid van dit museum niet verstoort.