

Den Haag, 24 Juni 2019

Geachte leden van Projectgroep Woonpark Bloemendaal (Parnassia/ STAAT/ gemeente Den Haag),

Graag willen wij als bewoners en klankbordgroepleden nogmaals onze waardering uitspreken voor de bijeenkomst van maandagavond 17 juni. De uitwisseling was zeer verhelderend en de klankbordgroepleden zijn verheugd dat er in de gepresenteerde planaanpassingen goed is geluisterd naar belangrijke wensen van bewoners, waaronder optimaal behoud van de ecologisch hoogwaardige bosstroken op het Parnassia-terrein, concentratie van nieuwbouw op onbegroeide voormalige zorglocaties en behoud van de huidige dierenweide.

Echter, zoals aangegeven resteren er enkele belangrijke knelpunten ten aanzien van de ontsluiting van de nieuwe woningen waarvoor de voorgelegde planaanpassingen geen adequate oplossing bieden. In de wijk bestaan nu reeds fundamentele zorgen over verkeersveiligheid aan de Bep Bakhuijsweg. Deze fraaie doch smalle weg (nog geen 3 meter breed!) heeft geenszins de vereiste capaciteit om nog meer verkeer op te vangen dan het huidige verkeer in de bestaande woonwijk. Door de decennia-oude bomen en heggen/ schuttingen aan weerszijden is er geen ruimte voor aparte trottoirs en voetpaden. Auto's, fietsers en voetgangers maken noodgedwongen gebruik van dezelfde weg (waaronder veel kinderen en Parnassia-cliënten die doorgaans weinig oog hebben voor naderend verkeer). Deze veiligheidsrisico's worden versterkt door diverse onoverzichtelijke kruisingen. Verbreding van de Bep Bakhuijsweg is onmogelijk gezien de nauw aansluitende bebouwing en de vele onvervangbare bomen aan weerszijden. Uitwijkstroken vormen evenmin een oplossing; ervaring leert dat die veelal gebruikt worden als parkeerplaatsen. Met name de kruising Forest Lane-Bep Bakhuijsweg is extreem onoverzichtelijk door de 2.5 meter hoge tuinmuur direct naast de weg (tot pal aan de kruising). Autoverkeer vanaf Forest Lane mag onder geen beding via deze kruising worden ontsloten.

Met het oog op deze knelpunten voorzien wij in de wijk de nodige weerstand tegen het voorstel om 22 nieuwe woningen via de Bep Bakhuijsweg te ontsluiten (waaronder 18 woningen op de voormalige Emiliehoeve en 4 woningen op het veldje langs het onlangs herdoopte klinkerpaadje 'Forest Lane'). De verwachte verkeersdruk op de Bep Bakhuijsweg wordt mede versterkt door andere ontwikkelingen in de woonwijk, waaronder het nieuwbouwplan "Forest Lane" (6 nieuwe woningen ontsloten langs Bep Bakhuijs via het smalle klinkerpaadje "Forest Lane") en Vestia's recente besluit om nieuwe doelgroepen te huisvesten in woningen aan de Ad van Emmenestraat (die door jarenlange leegstand tot voor kort nauwelijks ontsluitingsverkeer hebben gegenereerd, maar nu steeds meer).

Afgelopen maandag legde de heer De Wilde ons als klankbordgroepleden – terecht - de vraag voor of wij suggesties hadden ter oplossing van deze ontsluitingsproblematiek. Onze eerste reactie op deze vraag was ontwijkend, daar wij niet geloven dat de geïndiceerde knelpunten eenvoudig zijn op te lossen. Echter, daar het een zwaarwegend punt betreft en we als projectgroep graag constructief willen meedenken hebben we alsnog ons hoofd gebogen over de voorgelegde vraag. Daarbij is stevig "out of the box" gedacht – hetgeen volgens ons de enige manier is om tot een veilige en duurzame oplossing te komen van de geïndiceerde ontsluitingsproblematiek.

Graag leggen wij u de volgende twee ontsluitingsalternatieven voor, die getuigen van grensoverschrijdend denken maar met enige goede wil haalbaar moeten zijn. Deze alternatieven nemen niet alleen de meest fundamentele zorgen van bewoners weg omtrent de verkeersveiligheid aan de Bep Bakhuijsweg, maar kunnen er tevens toe bijdragen dat het plan meer kans heeft om de toekomstige stikstofwaarden-toetsing in het kader van Natura 2000 te doorstaan. Door verkeer uit de wijk

gedeeltelijk in andere richtingen te ontsluiten dragen beide alternatieven bij aan beperking van de stikstofdioxide-uitstoot aan de kruising Bep Bakhuijweg-Monsterseweg (pal grenzend aan het Natura 2000 gebied Solleveld).

Als buurtbewoners en klankbordgroepleden zien wij met smart uit naar de resultaten van integraal onderzoek geïnitieerd door de gemeenten Den Haag en Westland naar de bredere milieu- en verkeersimpact van de talloze nieuwbouwprojecten in het stedelijk randgebied tussen Loosduinen en Monster. Wij maken ons ernstig zorgen over de cumulatieve impact van al deze nieuwbouwprojecten op onze fraaie groene leefomgeving. Nieuwbouwwijken als Woonpark Bloemendaal mogen onder geen beding worden ontsloten via de Monsterseweg/ Haagweg (ook niet indirect via Oorberlaan naar Monsterseweg) in lijn met Europese bepalingen voor Natura 2000 gebieden als Solleveld & Ockenburgh.

Wij zouden het zeer op prijs stellen als u op de bijeenkomst voor wijkbewoners van 1 juli aanstaande tijdens de presentatie van de aangepaste bouwplannen een reactie wilt geven op de bijgevoegde alternatieve ontsluitingsvoorstellen A en B. Tevens willen wij u vragen om op 1 juli een reactie te geven op de volgende drie punten:

- **Nieuwe woningen op veldje Forest Lane:** Wijkbewoners zijn bezorgd over het (volstrekt nieuwe) plan om 4 particuliere woningen te bouwen op het veldje aan “Forest Lane”. Wil de gemeente daadwerkelijk een particuliere woonbestemming afgeven voor dit veldje, dat aan alle zijden is omringd door een doorlopende bosstrook met bestemming “groen” en hoge ecologische waarde vol decennia-oude bomen (volgens AVN onderzoek een belangrijk leef-, voedsel- en doorganggebied voor zeldzame diersoorten)? Woningbouw leidt onvermijdelijk tot versnippering en vervuiling van deze cruciale groene verbindingzone tussen de omringende natuurgebieden Madestein, Solleveld, en Ockenburgh. In plaats van een woonbestemming af te geven voor dit veldje (huidige bestemming: zorg) verzoeken wij de projectgroep met klem deze locatie een groenbestemming te geven en aan te merken als aanplantplek voor “compensatiebomen” (d.w.z: te verplaatsten onvervangbare bomen die moeten wijken voor de nieuwbouw of equivalente begroeiing). Op die manier maakt de projectgroep een krachtig positief gebaar tegen verdere versnippering van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Indien men opteert voor “Vroondaal-Eiland” (alternatief B) kunnen ter compensatie voor het verloren aantal woningen wellicht extra woningen worden gerealiseerd op de voormalige Emiliehoeve.
- **Ontsluiting Harry Denisstraat:** Uitgangspunt is altijd geweest dat het autoverkeer van de nieuwbouw niet via de bestaande woonwijk en ook niet via het Parnassia- verzorgingsgebied zou gaan. Bewoners maken zich zorgen over de aansluiting die er lijkt te bestaan op de van u ontvangen tekening tussen de nieuwbouw en de Harry Denisstraat. Om recht te doen aan uw eerder gedane belofte mag de Harry Denisstraat niet worden opgesplitst en mag op geen enkele wijze een (auto)verbinding ontstaan met de wegenstructuur van de nieuwbouw. Hoe stelt de projectgroep voor te voorkomen dat deze weg onbedoeld gaat fungeren als sluipteg voor verkeer vanaf de Oorberlaan via de Bertus de Harderweg naar de Bep Bakhuijs weg (en vice versa)? Kunt u tevens verhelderen hoe de parkeerbehoefte in deze straat is berekend en of die afdoende is voor woningen ter plaatse?
- **Bouwverkeer:** Bouwverkeer voor de nieuwbouw (op welke locatie dan ook) mag onder geen beding via de Bep Bakhuijweg worden ontsloten. De straat en kruisingen zijn hiervoor te krap en onoverzichtelijk, met onacceptabele risico's voor de verkeersveiligheid van weggebruikers. Graag horen wij welke ontsluitingsalternatieven de projectgroep voorstelt voor bouwverkeer op elk van de voorgestelde bouwlocaties.

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw reactie op 1 juli aanstaande. Wij zien uit naar een hopelijk wederom constructieve bijeenkomst. Vriendelijke groet, mede namens wijkbewoners en een meerderheid van de klankbordgroepleden,

Johan Koek  
Voorzitter Wijkvereniging Sportheldenbuurt

## Alternatief A: Gedeeltelijke ontsluiting via Brijder/ Madesteinweg



### Alternatief A: Gedeeltelijke ontsluiting via Brijder/ Madesteinweg

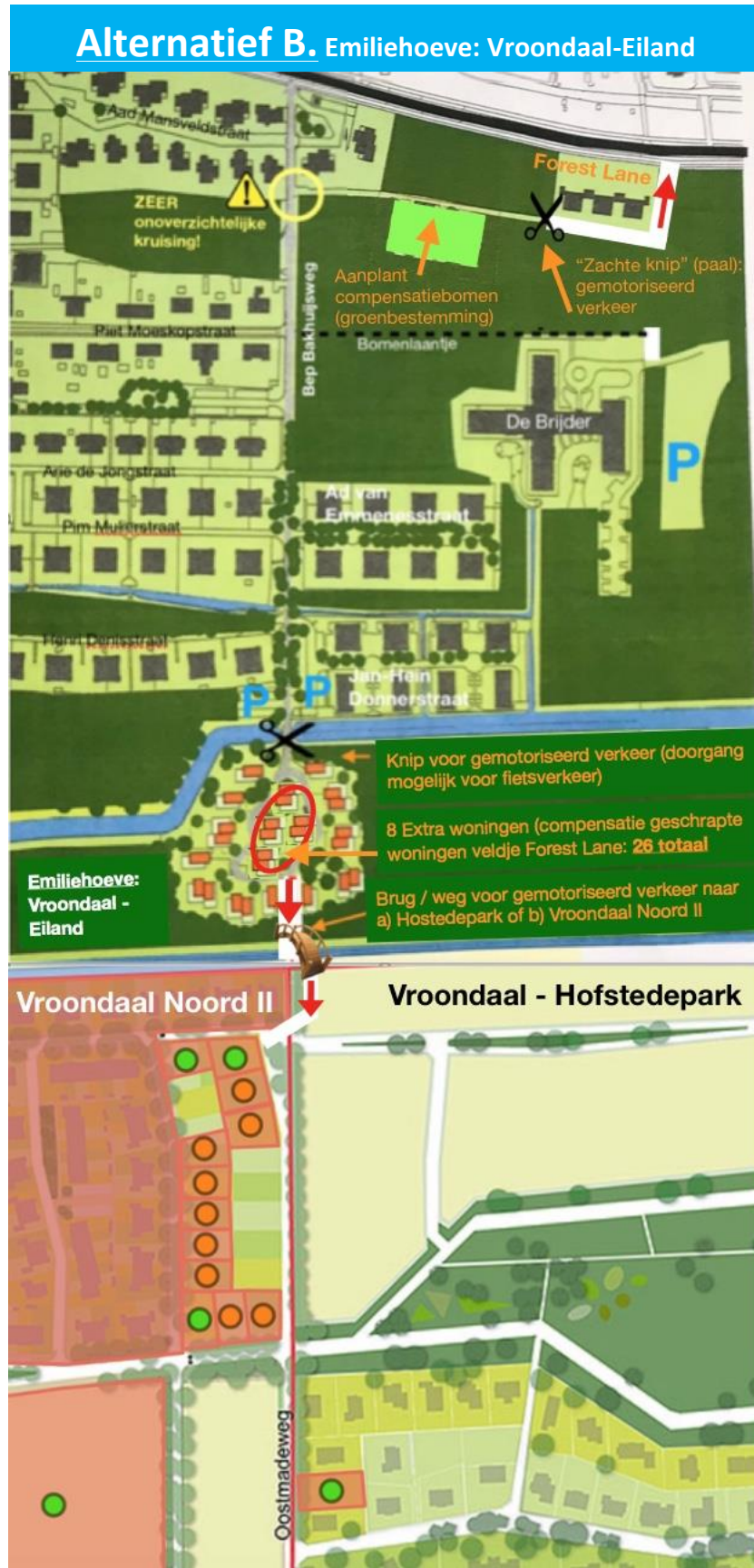
- *Verkeersknippen aanbrengen in 3 zijstraten van de Bep Bakhuijsweg (waaronder Forest Lane, Ad van Emmenestraat en Jan Hein Donnerstraat: zie bovenstaande kaart). Vanuit deze drie straten wordt alle verkeer voortaan in noordelijke richting ontsloten (via het parkeerterrein van de Brijder langs de sportvelden naar de Madesteinweg), ter compensatie van de verwachte verkeersaanwas op de Bep Bakhuijsweg door de voorgestelde 18 woningen op de voormalige Emiliehoeve.*
- *De voorgestelde knip aan Forest Lane dient gemotoriseerd verkeer te weren, terwijl de weg vrij toegankelijk blijft voor wandelaars en fietsers. Voor de Ad van Emmenestraat en Jan Hein Donnerstraat worden “harde knippen” voorgesteld (doorgangsblokkade voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer, kortom: beide wegen worden doodlopend met in/uitgang richting de Brijder) om de terugkerende “wildparkeer-problematiek” aan de Bep Bakhuijsweg daadkrachtig terug te dringen (parkeren op uitwijkstroken). Autobezitters woonachtig in deze straten kunnen in het vervolg terecht op het ruim bemeten parkeerterrein van de Brijder.*
- *De voorgestelde fietsverbinding tussen Vroondaal en de voormalige Emiliehoeve wordt verwijderd zoals toegezegd tijdens de klankborgroepbijeenkomst. Extra fietsverkeer van/ naar Vroondaal zou de toch al overbelaste Bep Bakhuijsweg nog onoverzichtelijker maken.*
- *Rekenmodellen zullen moeten uitwijzen of deze 3 knippen naar verwachting voldoende verkeer zullen wegleiden van de Bep Bakhuijsweg om de verkeersaanwas van de 18 woningen op de voormalige Emiliehoeve volledig te compenseren. Hierover bestaat in de woonwijk gerede twijfel. Immers, sociale/ zorgwoningen zoals die aan de Ad van Emmenestraat en de Jan-Hein Donnerstraat genereren doorgaans aanzienlijk minder autoverkeer dan luxe villa's zoals voorgesteld aan de voormalige Emiliehoeve (grotendeels bestaande uit tweeverdienershuishoudens met 2 auto's elk). Een snelle berekening op basis van de kencijfers van het CROW (nader te verifiëren middels onafhankelijk onderzoek) suggereert dat de geplande 18 nieuwe woningen op de voormalige Emiliehoeve naar verwachting zo'n 155 autobewegingen per werkdagemaal zullen genereren (uitgaande van 8,6 autoverplaatsingen per woning in gebieden gekenmerkt als 'rest bebouwde kom' en 'matig stedelijk'<sup>1</sup>). Die inschatting is waarschijnlijk conservatief daar het naar verwachting gaat om een woonwijk vol tweeverdieners zonder voorzieningen op loopafstand waar naast de nodige trips voor werk, kinderen en boodschappen ook bestelbusjes af en aan zullen rijden. Als leken verwachten wij dat de door deze woningen gegenereerde verkeersbewegingen aanzienlijk meer zullen zijn dan het vergunde aantal autobewegingen voor de voormalige 30 werknemers die volgens eerdere Parnassia-indicaties op deze locatie werkzaam waren (grofweg 2 verkeersbewegingen per werknemer per werkdagemaal...?)*

---

<sup>1</sup> CROW publicatie 317.



## Alternatief B. Emiliehoeve: Vroondaal-Eiland



### Alternatief B. Emiliehoeve: Vroondaal-Eiland

Het zou naar ons idee van ware lef en inzicht getuigen als Parnassia, STAAT en de gemeente bereid zouden zijn zich in te zetten voor een planmatige loskoppeling van de Emiliehoeve-locatie van het Parnassia-terrein, dat wil zeggen: deze locatie niet langer te beschouwen als Parnassia-domein maar als Vroondaal-gebied. Fysiek kan dat eenvoudig door de brug aan het eind van de Bep Bakhuijsweg eruit te halen en de Emiliehoeve-locatie te zien als een soort eiland, te verbinden met Vroondaal via een bruggetje. Dat heeft voor alle partijen grote voordelen:

- De angst van Vroondaal om gekoppeld te worden aan Parnassia (en vice versa) is daarmee volledig weggenomen. Met wat extra maatregelen is er immers geen mogelijkheid meer om van het Parnassia-terrein op die locatie te komen.
- Het “eiland van Vroondaal” geeft een extra cachet aan het Vroondaalgebied.
- De Bep Bakhuijsweg wordt ontzien, waarmee de projectgroep de eerder gedane belofte (bij het oude plan) gestand doet om de verkeersontsluiting van de nieuwbouw los te koppelen van de bestaande woonwijk;
- Ontwikkeling van de Emiliehoeve-locatie als Vroondaalgebied levert ongetwijfeld meer geld op dan ontwikkeling onder de noemer Parnassiagebied.
- De bestaande ontsluitingswegen in Vroondaal Noord II zijn aanzienlijk breder en overzichtelijker - en dus veiliger - dan de krappe ontsluitingswegen in onze eigen wijk (bijv. Oostmadeweg meer dan 5 meter breed, versus Bep Bakhuijsweg minder dan 3 meter breed).
- Door de betere ontsluitingsmogelijkheden kunnen op Vroondaal-eiland meer woningen worden geherbergd dan met de beste wil verantwoord ontsloten kunnen worden via de Bep Bakhuijsweg. Deze mogelijke extra woningen op Vroondaal-eiland maken de bouw van 4 woningen op het veldje aan Forest Lane overbodig. Uiteraard blijft minimale bomenkap het centrale beginsel. Strikt noodzakelijk kap kan worden gecompenseerd door de aanplant van verplaatste bomen/vervangende begroeiing op het veldje aan Forest Lane.
- Door verkeer weg te leiden via Vroondaal zullen de woningen aan de voormalige Emiliehoeve geen extra stikstofuitstoot genereren in het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Solleveld. Deze ontsluitingsroute is daarmee meer kansrijk om toekomstige stikstofwaarde-toetsingen te doorstaan.
- De ontsluitingsroute naar Voondaal Noord II is aanzienlijk korter dan de voorgestelde ontsluiting via de Bep Bakhuijsweg: hooguit 100 meter naar de verlengde Oostmadeweg, vs. 500 meter naar de Monsterseweg. Dagelijks scheelt dat vele omrijdmeters (= minder luchtvervuiling/ stikstofuitstoot).
- Vroondaal biedt nog volop ruimte voor aparte wandel- en fietspaden, en de wegen aldaar voldoen ruimschoots aan de vereiste minimale "obstakelvrije zone" (uitwijkzone aan weerszijden weg) zoals gespecificeerd door CROW (minimaal 1.50 meter voor ontsluitingswegen in woonwijken met snelheidslimiet 30km/h). Hierin schiet het Parnassia-terrein volslagen tekort (op de kruising Bep Bakhuijsweg- Forest Lane staan muren op nog geen 10 cm afstand vanaf de weg!)
- Bouwverkeer hoeft niet te worden ontsloten via de Bep Bakhuijsweg, maar kan via Vroondaal.
- Als het gemotoriseerd verkeer van alle nieuwe woningen van de Bep Bakhuijsweg geweerd wordt is deze weg waarschijnlijk veilig genoeg voor een fietsverbinding vanuit Vroondaal.

Aansluiting op Vroondaal lijkt op diverse plekken mogelijk voor de geringe kosten van een kleine brug (het gaat slechts om een smal slootje). Op de kaart van Vroondaal (zie [Vroondaal.nl](http://Vroondaal.nl)) zijn nog volop witte/vrije kavels zichtbaar waarop een wegverbinding kan worden aangelegd, ofwel naar de verlengde Oostmadeweg in Vroondaal Noord II (via een korte omweg door het Hofstedepark geïsoleerd tegen sluijperverkeer), ofwel naar de nog aan te leggen wegen in het Hofstedepark).