



## Vrijgave voor inspraak voorontwerp Jan van Beersstraat en omgeving



Den Haag

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

besluit:

- I. in te stemmen met de vrijgave voor inspraak van het voorontwerp Jan van Beersstraat en omgeving;
- II. in te stemmen met de publicatie van de terinzagelegging van het voorontwerp in het Gemeentebled en de Staatscourant.

Den Haag, 28 mei 2019

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

Peter Hennephof

de locoburgemeester,

Richard de Mos

### BIJLAGE 1. PLANTOELICHTING VOORONTWERP

1.

#### 1. Aanleiding

De aanleiding van een herinrichting van (delen van) Jan van Beersstraat, Ledeganckplein, Betsy Perkstraat, Doctor Schaeppmanstraat en Van Meursstraat in stadsdeel Laak is tweeledig. Ten eerste wordt de riolering vervangen en gerenoveerd. Ten tweede zijn de straten in het Haagse mobiliteitsbeleid (kadernota straten, wegen en lanen) gecategoriseerd als erftoegangsweg. Het gaat hierbij om een weg van lokaal niveau voor verkeer met een herkomst of bestemming in de wijk, dus zonder verbindende functie. Dit betekent een verkeerskundige afwaardering ten opzichte van de bestaande situatie. Omdat

de straten niet meer zijn opgenomen in de hoofdroudekaart van de hulpdiensten, is het mogelijk om ze aan te passen op de inrichting als erfontsluitingsweg.

*Figuren 1 en 2. Bestaande situatie als voormalige hoofdroute met verkeersfunctie*



*Figuren 3 en 4. Bestaande situatie Ledeganckplein en Betsy Perkstraat*





## 2. Doel

Het doel van de herinrichting is om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Door het verlagen van de snelheid, het overzichtelijk maken van de kruispunten, het plaatsen van plateaus en het, waar mogelijk, versmallen van het profiel wordt geïnvesteerd in de veiligheid en leefbaarheid van de omliggende woonbuurten.

## 3. Uitgangspunten

Volgens het handboek openbare ruimte en de kadernota straten, wegen en lanen is het algemene kenmerk van een erftoegangsweg dat er een 30 km/u-zone wordt ingericht die geschikt is voor alle verkeerssoorten. De veiligheid voor langzaam verkeer staat voorop.

Er worden snelheidsremmende maatregelen genomen, zoals de inrichting van gelijkwaardige kruispunten (voorrang van rechts) en de toevoeging van drempelplateaus. Qua verharding wordt gekozen voor klinkers. In een 30 km/u-zone worden in principe geen aparte oversteekvoorzieningen gemaakt. Uitzondering hierop vormen bestemmingen met veel (kwetsbare) bezoekers zoals scholen, zorgvoorzieningen en winkelcentra.

Tegelijkertijd dient rekening te worden gehouden met de busroute in twee richtingen. Dit houdt in dat de rijbaanbreedte minimaal 6,5 meter dient te zijn en dat het comfort van busreizigers behouden blijft. Busvriendelijke drempels van het type 'Hogeveld' of plateaus van het type 'Berenstein' mogen worden toegepast.

Specifieke uitgangspunten voor dit ontwerp zijn de globale handhaving van de bestaande bomen, betere groeiomstandigheden voor de bomen, het behoud van parkeerplaatsen in verband met de hoge parkeerdruk en de inpassing van schoolzones, ondergrondse afvalcontainers (ORAC's) en bushaltes op de rijbaan.

## 4. Ontwerp



Het ontwerp is gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten. Er wordt een smaller en rustiger straatbeeld ingericht met op enkele punten (ongeveer om de 150 meter) een snelheidsremmend plateau. Bestaande uitritconstructies worden verwijderd, zodat er gelijkwaardige kruispunten ontstaan. Trottoirs worden verbreed.

Specifieke punten die enige uitleg behoeven zijn het groen, het parkeren, de bushaltes, de fiets, de riolering en de openbare verlichting.

### Groen

Op basis van de uitgevoerde bomeninventarisatie en bomeneffectanalyse is aangetoond dat het grootste deel van de aanwezige bomen een goede levensverwachting heeft. Er bestaat vanuit het ontwerp en vanuit de bomen zelf geen aanleiding om deze te kappen. Daarom blijft, ondanks de herinrichting en rioolvervanging, het merendeel van de bomen behouden. Voor de optimalisatie van de straatprofielen is het nodig gebleken om zes bomen te kappen. Het gaat hier om bomen in de parkeervakken aan de Dr. Schaepmanstraat, achter Centrum De Wissel. Vier van deze bomen hebben volgens de effectanalyse een beperkte levensverwachting (van 0 tot 10 à 15 jaar).

Ter hoogte van Betsy Perkstraat - Dr. Schaepmanstraat wordt het driehoekig pleintje, dat zich momenteel tussen straten bevindt, aangesloten op het trottoir bij de bebouwing. Ook kan het groener worden ingericht. Op deze manier ontstaat er een betere verblijfsruimte op deze hoek.

Aan de oostzijde van het projectgebied, aan weerszijden van de Jan van Beersstraat bij de voetbalvelden en park Den Burgh, wordt het straatbeeld vergroend. Het ontwerp sorteert voor op een continu en consistent profiel, waarbij de groenoppervlakte van het park wordt vergroot. Mochten de bestaande bomen aan de straatzijde ooit in het kader van regulier onderhoud worden gekapt, kan de groenstrook aan de parkzijde worden vervolledigd en kunnen de bomen in een rechte lijn worden geplaatst. Aan de zijde van de voetbalvelden is wel een losse groenstrook ontworpen, omdat er geen ruimte is tussen het groen rond de voetbalvelden en de bestaande, te behouden bomen. Ook indien deze bomen later zouden worden gekapt, bestaat hier de kans om de groenstrook aan te sluiten op de bestaande groenstrook.

Op enkele straathoeken rond het Ledeganckplein, in de groenstrook rond het plein en in de Jan van Beersstraat wordt de kans aangegrepen om extra bomen te planten.

Groenbalans	eenheid	behoud	kap/verwijdering	verplaatsing	toevoeging	som
bomen	#	96	6	4	7	+ 1
groen	m2	725	n.v.t.	n.v.t.	590	+ 590
verharding	m2	19.855	590	n.v.t.	n.v.t.	- 590

### Parkeren

Gelet op de hoge parkeerdruk is het uitgangspunt gehanteerd dat het aantal bestaande parkeerplaatsen globaal behouden moet blijven. Parkeerplaatsen zijn minimaal 2,00 m breed gemaakt, zodat de auto's niet deels op de rijbaan staan. Dit betekent een optimalisatie aan Dr. Schaepmanstraat - Betsy Perkstraat, waar vakken en stroken in de bestaande situatie te smal zijn. De formele parkeerbalans komt uit op circa 0.

### Bushaltes



De bushalte 'Ledeganckplein' wordt ingericht aan weerszijden van de rijbaan. Het gaat om kleine wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie, rekening houdend met de inrichting van een plateau op het kruispunt Guido Gezellestraat (haltes stoppen vóór plateau).

Ter hoogte van de bushalte 'Jan van Beersstraat' aan De Genestetlaan wordt de overgang van 50 km/u-zone naar 30 km/u-zone duidelijk gemaakt door middel van de overgang van asphalt naar klinkerverharding en bebording. In verband met het comfort van de busreiziger is er voor gekozen om geen drempel in de bocht bij De Genestetlaan aan te leggen. De asphaltverharding wordt beëindigd op het punt waar de fietsers op de rijbaan komen. Op die manier worden er op deze hoek onderhoudsarme bushaltes gemaakt.

### Fiets

In een 30 km/u-zone gebruikt de fietser in principe de rijbaan en zijn er geen aparte fietsvoorzieningen. Alleen bij de bushalte 'Jan van Beersstraat' worden fietspaden achter de bushaltes langs gemaakt die veilig en comfortabel aansluiten op de vrijliggende fietspaden aan De Genestetlaan. De fietsoversteken over De Genestetlaan, waar ook traminfrastructuur ligt, zijn verbeterd in twee gescheiden richtingen, zodat het huidige conflict wordt weggenomen. Mogelijkheden voor een aanpassing van kleine infrastructuur zoals fietsnietjes worden bekeken in de latere fase van het definitief ontwerp (DO).

### Riolering

De riolering in het gedeelte ten westen van de Van Zeggelenlaan ligt onder de rijbaan, en wordt vervangen, inclusief huisaansluitingen. Het gedeelte ten oosten van de Van Zeggelenlaan (zijde Jan van Beersstraat) ligt onder beide trottoirs. Deze wordt gerenoveerd (relining) en de huisaansluitingen worden vervangen.

### Openbare verlichting

De huidige lichtmasten in de Jan van Beersstraat dienen vervangen te worden in verband met afschrijving. De lichtmasten in de overige straten hoeven nog niet vervangen te worden en dienen alleen verplaatst te worden in verband met de wijziging van het wegprofiel. Alle armaturen worden vervangen voor nieuwe armaturen met led-techniek. Bovendien wordt er een onafhankelijk kabelnet aangelegd voor openbare verlichting.

### Overig

- Het bestaande plan voor de aanduiding van de schoolzone rond het Ledeganckplein is overgenomen op de tekeningen.
- Reeds vergunde ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) zijn overgenomen op de tekeningen. Ter hoogte van het groenperk Betsy Perkstraat - Dr. Schaepmanstraat dienen twee ORAC's over een beperkte afstand te worden verplaatst om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te behalen. De ORAC's blijven bereikbaar voor afvalinzamelaar Haagse Milieu Services (HMS). Er wordt benadrukt dat het verplaatsen van de ORAC's nu enkel indicatief is opgenomen en dat er een apart besluitvormingstraject voor geldt.
- De inrit van het sportterrein H.V.V. Laakkwartier is iets verruimd, zodat onderhoudsvoertuigen het terrein goed kunnen bereiken.
- Het profiel van Betsy Perkstraat is te smal voor verkeer in twee richtingen plus parkeren en groen. Gelet op het profiel tussen gevel en groen en de behoefte aan parkeerplaatsen kan de weg niet verder worden verbreed dan 4,00 m. Daarom kan er voor worden gekozen om eenrichtingsverkeer in te stellen. Vanwege de bocht bij de Doctor Schaepmanstraat is het voorstel om het eenrichtingsverkeer in te stellen richting de Van Zeggelenlaan. Hiervoor wordt te zijner tijd een verkeersbesluit genomen.



- Het gedeelte van de Van Zeggelenlaan in het projectgebied wordt uitgevoerd als een groot drempelplateau. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het comfort van de busreiziger in de bus die op korte afstand twee bochten moet maken.

## **5. Duurzaamheid**

Het ontwerp voorziet een veilige en leefbare inrichting van de openbare ruimte. Algemeen genomen worden er duurzame materialen toegepast. Specifiek voor dit ontwerp geldt dat het wegnemen van verharding en het toevoegen/uitbreiden van groen een verbeterde waterinfiltratie in de hand werkt en het hitte-effect in deze dichtbebouwde stadswijk vermindert. Een goede fiets- en businfrastructuur stimuleert een duurzame mobiliteit. Verder zorgt de toepassing van led-techniek in de openbare verlichting voor een spaarzaam materiaal- en energieverbruik.

## **6. Relatie met overige projecten**

In de woonstraten ten noorden van Jan van Beersstraat wordt het PIW project Laakkwartier West uitgevoerd van april 2019 tot februari 2020. Het gaat hierbij om een optimalisatie van het parkeren en de vervanging/renovatie van de riolering. Uitvoering van voorliggend project wordt hierop afgestemd.

## **7. Juridisch kader**

Het herinrichtingsplan past binnen het geldende bestemmingsplan.

## **8. Toetsing**

Het Vooroverleg over Verkeerszaken (VOV) heeft het voorontwerp positief geadviseerd. Ook de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR) heeft positief geadviseerd.

## **9. Communicatie in planvormingsfase**

Het schetsontwerp is in juli 2018 besproken met de bewonersorganisatie Spoorwijk en het wijkberaad Laak-Centraal. De intentie tot aanleg van een 30 km/u-zone en de daarbij horende ontwerpprincipes werden positief onthaald. Er zijn afspraken gemaakt over het nagaan van de aansluiting op bestaande projecten (PIW Laakkwartier-West, HaagWonen), de kleurstelling en leesbaarheid van de tekeningen en een betere onderbouwing van het verhaal in relatie tot omliggend wegennet. Er zijn detailopmerkingen gemaakt over het parkeren, oversteekplaatsen, pleininrichting, fietsnietjes, bomen, groenstroken en afvalbakken.

## **10. Uitvoeringsplanning**

Na inspraak en vaststelling van het voorontwerp wordt de fase van het definitief ontwerp met bestek en aanbesteding doorlopen. Deze DO-fase neemt normaal gezien 8 à 12 maanden in beslag. Na de te doorlopen procedures en het tijdsslot van het stedelijk bereikbaarheidsoverleg start de uitvoering van de werkzaamheden. Vooralsnog staat dit gepland voor februari 2020. Voor de uitvoering wordt uitgegaan van een periode van circa 10 maanden.

## **11. Kosten en dekking**

De totale projectkosten voor deze investering zijn geraamd op circa € 3.100.000,- (exclusief btw, inclusief VAT voorbereiding-administratie-toezicht en inclusief onvoorzien). Hiervoor is dekking beschikbaar vanuit diverse gemeentelijke budgetten, zoals riolering, groot onderhoud asfalt en openbare verlichting.



Met de terinzagelegging worden nog geen verplichtingen aangegaan. In het latere collegebesluit tot vaststelling van het voorontwerp wordt de dekking geoperationaliseerd.

## 12. Beheerparagraaf

### Groen

Als gevolg van dit ontwerp verandert de beheerlast. Door de aanplanting van bomen en groen (zie bovenstaande groenbalans) nemen de beheerkosten met circa € 7.600 per jaar toe:

1. bomen in verharding 7 stuks: € 262,36
2. onderhoud aan boomroosters 7 stuks: € 77,-
3. vaste planten 590 m<sup>2</sup>: € 7262,90.

Tot 2023 bestaat er dekking uit het investeringsbudget van het project. Het extra beheer wordt vanaf 2023 structureel gedekt uit de ter beschikking gestelde middelen voor hogere kosten van beheer en onderhoud die zijn ontstaan als gevolg van investeringen in de openbare ruimte (RIS300176; beheersysteem).

### Verlichting

Voor wat betreft de openbare verlichting zijn er geen extra beheerkosten omdat zij 1:1 vervangen wordt.

### Wegen en straten

Als gevolg van de herinrichting worden er buslijnen geëxploiteerd op klinkerverharding. Onder andere hierdoor wordt extra calamiteitenonderhoud verwacht. De exacte opgave hiervan wordt opgenomen bij de vaststelling van het voorontwerp. De eventuele extra beheerlasten zullen worden opgevangen op een zelfde wijze als onder kopje Groen. Indien dit niet mogelijk blijkt, zal dit gedekt worden binnen het programma buitenruimte.

## 13. Inspraakprocedure

Met dit besluit tot vrijgave voor inspraak van het voorontwerp Jan van Beersstraat en omgeving start de inspraakprocedure. Het voorontwerp ligt van 3 juni 2019 tot en met 15 juli 2019 ter inzage. In deze periode zal er een informatiebijeenkomst worden gehouden voor belanghebbenden, op een locatie in de buurt. Hiervoor verstuurt de gemeente uitnodigingsbrieven.

Belanghebbenden kunnen het ontwerp inzien:

- op de inloopbijeenkomst;
- op [www.denhaag.nl/bestuurlijkstukken](http://www.denhaag.nl/bestuurlijkstukken) via het RIS (Raadsinformatiesysteem);
- op het Den Haag Informatiecentrum (in het atrium van het stadhuis), Spui 70, Den Haag.

Belanghebbenden kunnen hun reactie (zienswijze) tijdens de inspraakprocedure schriftelijk kenbaar maken. Dit kan door:

- een zienswijze per e-mail te sturen naar [janvanbeersstraat-eo@denhaag.nl](mailto:janvanbeersstraat-eo@denhaag.nl) onder vermelding van 'zienswijze voorontwerp Jan van Beersstraat en omgeving';



- 
- een zienswijze per brief te sturen naar het College van Burgemeester en Wethouders, Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag, onder vermelding van 'zienswijze voorontwerp Jan van Beersstraat en omgeving'.

De inspraakreacties leiden mogelijk tot het aanpassen van het voorontwerp. Het definitieve voorontwerp wordt samen met de nota van beantwoording voorgelegd aan het college ter vaststelling. Vervolgens wordt het voorontwerp uitgewerkt in een werktekening en kan het werk worden aanbesteed en uitgevoerd.

Ook gedurende het vervolgproces wordt contact onderhouden en worden alle belanghebbenden geïnformeerd over de ontwikkelingen op daartoe geschikte momenten.