



Vrijgave voor inspraak voorontwerp Sterfietsroute Scheveningseweg (gedeelte tussen het Carnegieplein en de Javastraat)



Den Haag

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

gezien bijgevoegde plantoelichting en tekening,

besluit:

- I. in te stemmen met de vrijgave voor inspraak van het voorontwerp Sterfietsroute Scheveningseweg (gedeelte tussen het Carnegieplein en de Javastraat);
- II. dat de bekendmaking van de terinzagelegging van het voorontwerp in het Gemeenteblad en de Staatscourant wordt gepubliceerd.

Den Haag, 9 juli 2019

Het college van burgemeester en wethouders,

de wnd. secretaris,

Dineke ten Hoorn Boer

de burgemeester,

Pauline Krikke

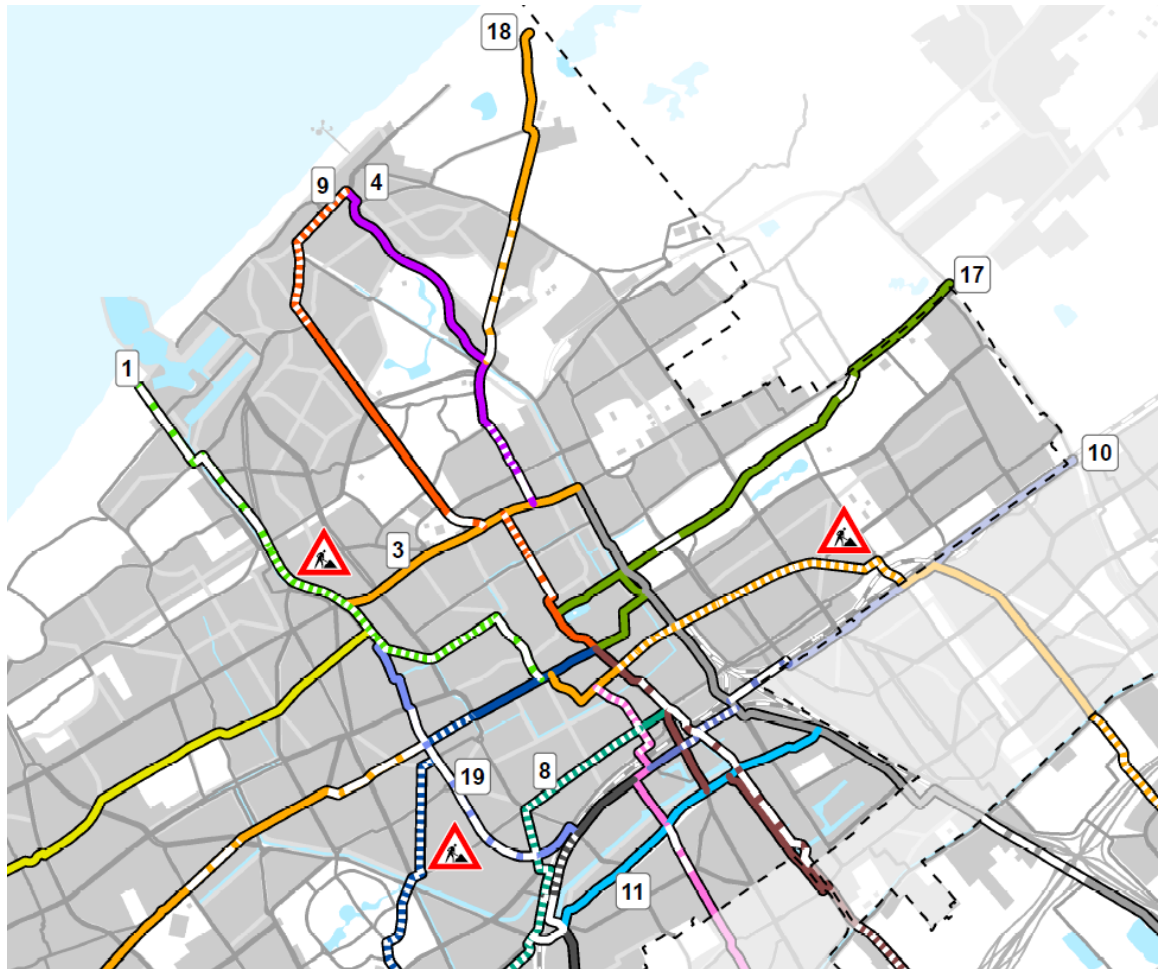
BIJLAGE 1. PLANTOELICHTING VOORONTWERP

1. Aanleiding

Een goed fietsnetwerk is belangrijk voor een verder stimuleren van het fietsgebruik. Mensen moeten zich veilig, snel en comfortabel op de fiets door de stad en de regio kunnen verplaatsen. Het realiseren van (ontbrekende schakels op de) Sterfietsroutes wordt zoveel mogelijk in onderlinge samenhang

opgepakt. Op de Sterfietsroutes krijgen goede fietsvoorzieningen prioriteit. Het project vloeit voort uit het Meerjarenprogramma Fiets 2015-2018 (RIS283371).

Figuur 1. Sterfietsroutes met duiding schakel Scheveningseweg (gedeelte tussen het Carnegieplein en de Javastraat)



2. Doel

Het doel van het project is het verbeteren van de fietsvoorzieningen in twee richtingen op de Scheveningseweg (gedeelte tussen het Carnegieplein en de Javastraat), als onderdeel van de Sterfietsroute Scheveningen Dorp.

Figuur 2. Huidig profiel Scheveningseweg (gedeelte tussen het Carnegieplein en de Javastraat)



Figuur 3. Nu kan er slechts in één richting worden gefietst



3. Elementen voorontwerp



Het voorontwerp houdt een herinrichting van de openbare ruimte van de Scheveningseweg in vanaf de gevels tot aan 'het hekje van de tram'.

Vrijliggend fietspad

Er komt een vrijliggend fietspad van circa 2,00 m tot circa 2,40 m breed aan de zijde met even huisnummers (zuidelijke strook) met een schrikstrook van minimaal circa 0,50 m om voldoende afstand tot gemotoriseerd verkeer in tegenrichting te verzekeren. Voorbeelden van een dergelijke principie-indeling zijn te vinden in de smalle gedeelten van de nabijgelegen Laan van Meerdervoort en Javastraat.

Staduitwaarts blijft het principe van rijloper met fietsstrook (samen circa 4,75 m breed) behouden.

Fietsoversteekplaats Carnegieplein

Ter hoogte van het Carnegieplein is een haakse fietsoversteekplaats voorzien achter de voetgangersoversteekplaats (zebra). Door deze inrichting ontstaat er een overzichtelijke en dus veilige situatie. Er is voldoende opstelruimte voor wachtende fietsers en (groepen) voetgangers.

In principe worden fietsvoorzieningen op een Sterfietsroute in rood asfalt uitgevoerd. Voor dit fietspad is er echter voor gekozen om de delen die grenzen aan het plein uit te voeren in klinkers, zodat er visuele aansluiting op het plein bestaat.

Bomen en groen

Het is de intentie om aan de zijde van de Scheveningseweg 6 bomen toe te voegen om de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied te verbeteren. De bovenleidingen van de tram en de ondergrondse Haagse Beek vormen wel een belangrijk voorbehoud voor de plaatsing (en het type) van deze bomen.

Groenbalans	eenheid	behoud	kap/verwijdering	verplaatsing	toevoeging	som
bomen	#	0	0	0	6	+ 6
groen	m2	0	0	0	30	+ 30

Bij de toevoeging van groenoppervlakte gaat het om nieuwe boomvakken.

Parkeren

Kiezen voor de fietsvoorziening en vergroening heeft consequenties op het openbaar parkeren. De korte parkeerstrook aan het plein en de lange parkeerstrook bij de even huisnummers van de Scheveningseweg komen te vervallen. De parkeerbalans wordt op basis van de lengte van de ongemarkeerde stroken ingeschat op minus 19. Vanuit verschillende invalshoeken blijkt dit verantwoord.

- Dit deel Scheveningseweg heeft een gering aantal adressen. Bovendien heeft het grootste deel van de adressen parkeergelegenheid op eigen terrein, zowel achter de gebouwen als met eigen opritten.
- Uit oriënterende gesprekken met wijk- en belangenorganisaties blijkt dat men algemeen positief staat tegenover de ingreep, omdat er grote winst voor de fiets wordt geboekt op deze belangrijke route.

- Verder laat de in kaart gebrachte parkeerdruk in de ruimere omgeving, zowel overdag (nu circa 68-70%) als 's nachts (nu circa 59-65%), het reduceren van parkeergelegenheid ook kwantitatief toe. De parkeerdruk blijft onder de 80%, waardoor in deze stedelijke omgeving ruimschoots parkeerplaatsen beschikbaar blijven.
- Voor mindervalide- en ambassadeparkeren wordt een alternatief geboden in de directe omgeving (respectievelijk 1 en 4 vakken). Voor het consulaat van Rusland worden parkeerplaatsen gecompenseerd aan de overzijde van de straat, aan de zijde van de tram.

Figuur 8. Referentiebeeld van een profiel met een fietsstrook met het auto verkeer mee en een vrijliggend fietspad met schrikstrook tegen het auto verkeer in (voorbeeld Laan van Meerdervoort)





Riolering

Met de herinrichting zal ook de riolering worden vervangen; het bestaande systeem is meer dan 100 jaar oud (bouwjaar 1913). Het gaat om werkzaamheden op de Scheveningseweg en Anna Paulownastraat. Hiervoor wordt ook (een gedeelte van) het asfalt vervangen.

4. 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 toevoegen van groen een verbeterde waterinfiltratie in de hand werkt en het hitte-effect in deze dichtbebouwde stadswijk vermindert. Een goede fietsinfrastructuur stimuleert een duurzame mobiliteit.

5. Relatie met overige projecten

In 2018 is het project NRR (Netwerk RandstadRail) lijn 1 uitgevoerd, waarin de trambedding ter hoogte van de Scheveningseweg is vernieuwd. Tijdens de uitvoering van dit project is ook een gedeelte van de Scheveningseweg opnieuw geasfalteerd. Er is destijds omwille van de voortgang van het openbaarvervoersproject gekozen om de fietsopgave eruit te laten.

In de directe omgeving speelt ook het fietsproject Zeestraat. Beide projecten hebben raakvlakken met elkaar, zowel inhoudelijk als geografisch. Project Zeestraat bevindt zich in de voorontwerpfase. Beide



werkgrenzen worden op elkaar aangesloten, zodat de fietsvoorzieningen goed op elkaar aansluiten. Qua uitvoeringsplanning wordt gekeken of en hoe de projecten kunnen worden gecombineerd.

6. Juridisch kader

Het herinrichtingsplan past binnen het geldende bestemmingsplan.

7. Kosten en dekking

De totale projectkosten zijn circa € 900.000,-:

- De herinrichting is geraamd op € 500.000,- (exclusief btw, inclusief VAT voorbereiding-administratie-toezicht en inclusief onvoorzien);
- De kosten van de vervanging van de riolering zijn € 400.000,-.

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

8. Beheerparagraaf

Groen

Als gevolg van dit ontwerp verandert de beheerlast minimaal. Door de aanplanting van 6 bomen nemen de beheerkosten met circa € 300,- per jaar toe:

- bomen in verharding 6 stuks: € 224,88
- onderhoud aan boomroosters 6 stuks: € 66,-.

Tot 2023 worden deze kosten gedekt uit het projectbudget. 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

Armaturen en masten hoeven niet vervangen te worden. Vanwege het wijzigen van het profiel zullen er eventueel kabels omgelegd moeten worden en of in mantelbuis geplaatst. Voor wat betreft de openbare verlichting zijn er geen extra beheerkosten.

Wegen en straten

Als gevolg van de herinrichting wordt geen extra calamiteitenonderhoud verwacht.

9. Inspraakprocedure

Met dit besluit tot vrijgave voor inspraak van het voorontwerp Sterfietsroute Scheveningseweg (gedeelte tussen het Carnegieplein en de Javastraat) start de inspraakprocedure.



De inspraaktermijn is in de regel 6 weken. Omdat hier sprake is van overlap met een vakantieperiode, wordt de termijn met 3 weken verlengd.

Buiten de vakantieperiode zal er een informatiebijeenkomst worden gehouden voor belanghebbenden, op een locatie in de buurt. Hiervoor verstuurt de gemeente uitnodigingsbrieven. Daarnaast zal de uitnodiging worden verspreid via lokale informatienetwerken en een advertentie in De Posthoorn.

Belanghebbenden kunnen het ontwerp inzien:

- op de inloopbijeenkomst
- op 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 fiets@denhaag.nl onder vermelding van 'zienswijze voorontwerp Sterfietsroute Scheveningseweg'
- een zienswijze per brief te sturen naar het college van burgemeester en wethouders, Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag, onder vermelding van 'Zienswijze voorontwerp Sterfietsroute Scheveningseweg'.

De inspraakreacties leiden mogelijk tot het aanpassen van het voorontwerp. Het definitieve voorontwerp wordt samen met de nota van beantwoording ter vaststelling voorgelegd aan het college.

10. Uitvoeringsplanning

Na 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 start de uitvoering van de werkzaamheden. De uitvoeringstijd van de herinrichting inclusief riolering zal circa 15 weken zijn. Belangrijke kanttekening bij de start uitvoering is het tijdsslot van het stedelijk bereikbaarheidsoverleg, dat wordt verkregen op basis van een BVC-hoofdlijnenplan.