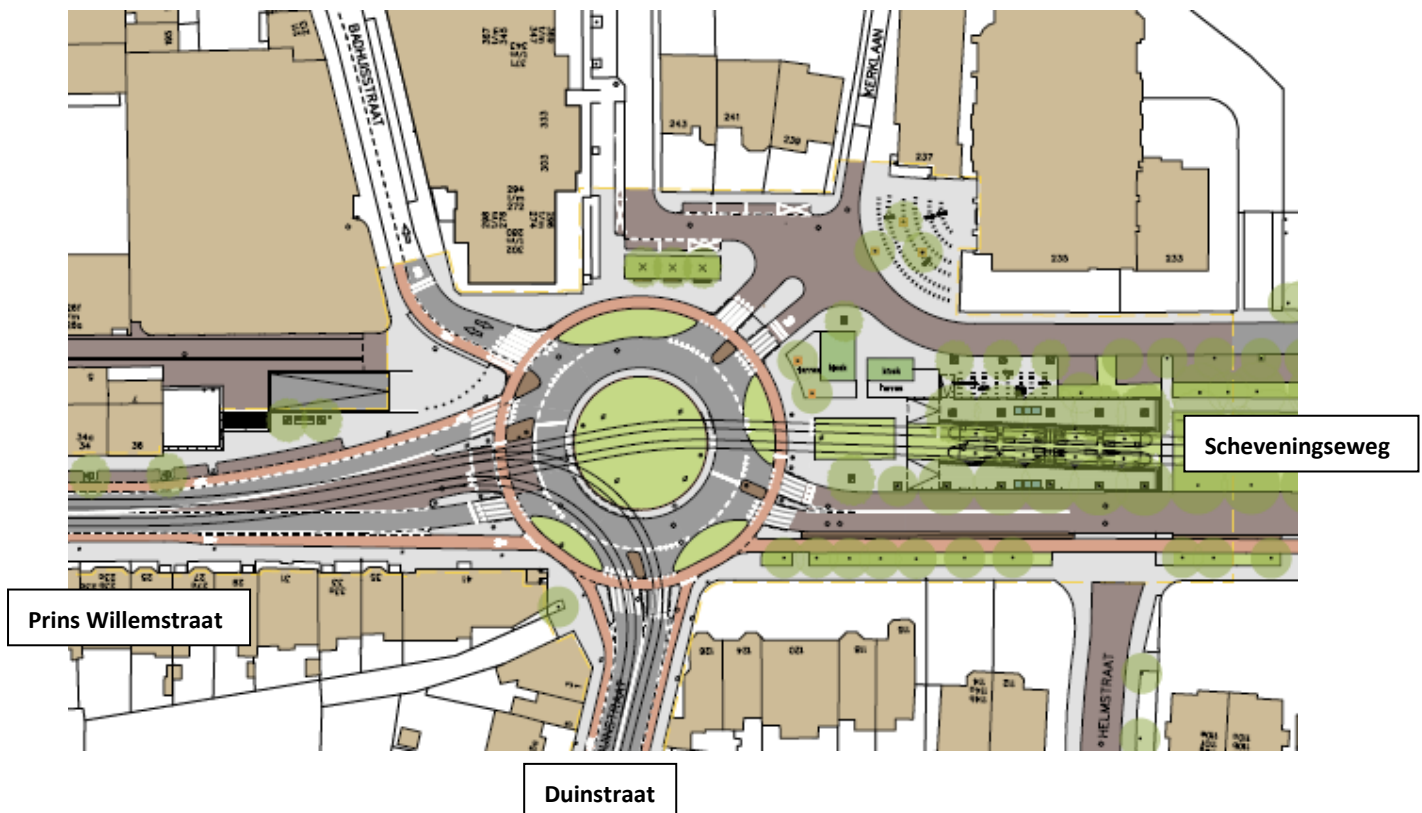


Vaststellen van het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting Prins Willemstraat en kruispunt Duinstraat – Scheveningseweg

Plantoelichting vaststelling Voorlopig Ontwerp Prins Willemstraat en kruispunt Duinstraat – Scheveningseweg



Inhoud

1	Inleiding en achtergrond.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Plangebied	4
1.3	Stedenbouwkundige context	4
1.4	Verkeersvisie Scheveningen.....	4
1.5	Werkzaamheden tramlijn 1.....	4
1.6	Gereguleerd parkeren.....	5
2	Huidige situatie en maatregelen.....	6
2.1	Ontwerp opgave	6
2.2	Projectdeel Prins Willemstraat	6
2.2.1	Openbaar Vervoer	7
2.2.2	Fiets- en langzaam verkeer	7
2.2.3	Parkeren.....	7
2.3	Projectdeel kruispunt Scheveningseweg – Duinstraat.....	7
2.3.1	Kruispuntvorm en circulatie.....	7
2.3.2	Openbaar Vervoer	9
2.3.3	Fiets- en langzaam verkeer	9
2.3.4	Parkeren.....	10
2.3.5	Kiosken.....	10
3	Parkeer- en bomenbalans.....	12
3.1	Parkeerbalans	12
3.2	Groen- en bomenbalans	12
4	Kostenraming en financiering.....	13
5	Ambtelijke adviescommissies	14
5.1	Vooroverleg Verkeerszaken (VOV).....	14
5.2	Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR).....	14
6	Procedures en vergunningen.....	15
6.1	Bestemmingsplan.....	15
6.2	Geluid.....	15
6.3	Flora en Fauna.....	15
6.4	Vergunningen.....	15
7	Beheer.....	16
7.1	Materialisatie	16
7.2	Verlichting.....	16
7.3	Ondergrondse restafvalcontainers	16
7.4	Ondergrondse infrastructuur	16

8	Duurzaamheid.....	17
8.1	Materiaalgebruik.....	17
8.2	Leefbaarheid: Schone, hele, veilige stad.....	17
8.3	Klimaatbestendige, waterbestendige stad.....	17
8.4	Duurzame mobiele stad.....	17
8.5	Aantrekkelijke stad.....	17
8.6	Betrokken stad.....	18
8.7	Biodiversiteit.....	18
8.8	Klimaat/Energietransitie/CO ² -balans.....	18
9	Planning.....	19
9.1	Resultaat vanuit inspraak.....	19
9.2	Vaststelling Voorlopig Ontwerp.....	19
9.3	Doorkijk verdere planning.....	19
9.4	Tijdelijke herinrichting.....	19

Bijlage I Voorgesteld voorlopig ontwerp

Bijlage II Parkeerdrukmeting

1 Inleiding en achtergrond

1.1 Aanleiding

De aanleiding van de herinrichting van de kruising Duinstraat – Scheveningseweg is gelegen in de aangenomen motie van 7 november 2013: “Combineren werkzaamheden Duinstraat/Prins Willemstraat en rotonde Zeesluisweg”. Hierin werd gevraagd een planstudie naar de kruising Duinstraat/Prins Willemstraat op te starten teneinde de doorstroming op de route te verbeteren. Er is destijds budget vrijgemaakt voor een herinrichting van deze kruising. Het Wijkoverleg Scheveningen heeft vervolgens het initiatief genomen om een werkgroep op te richten voor de herinrichting. Hierin waren bewoners en ondernemers uit de omgeving vertegenwoordigd, evenals een afvaardiging van bewonersorganisaties. Door deze werkgroep is de aanbeveling gedaan om de kruising om te vormen tot rotonde en de tramhaltes Duinstraat en Keizerstraat samen te voegen. Vervolgens heeft de gemeente de herinrichting van het kruispunt als project opgepakt. Hierbij zijn vanaf het begin de belangrijke stakeholders, zoals het wijkoverleg Scheveningen, ondernemers en bewoners betrokken. Dat heeft geleid tot voorliggend ontwerpvoorstel voor een rotonde. De verslaglegging van de samenspraak is vormgegeven door een extern bureau Inno-V.

1.2 Plangebied

Gezien de impact van de rotonde is gekeken in een breder gebied dan alleen naar het kruispunt Duinstraat – Scheveningseweg. Dit heeft geleid tot een projectgebied dat loopt vanaf de Prins Willemstraat, van de aansluiting met de Jurriaan Kokstraat, tot en met de halte Duinstraat.

1.3 Stedenbouwkundige context

Uit stedenbouwkundig oogpunt zal een rotonde op de kruising Duinstraat – Scheveningseweg de bijzondere betekenis van deze kruising benadrukken. In de huidige situatie is sprake van een gefragmenteerde ruimte rondom de kruising met de trambaan en aansluitingen met de Duinstraat en Badhuisstraat. Door de openbare ruimte waar nu de kiosken staan, ruimer en opener van opzet te maken komt een kwaliteitsverbetering tot stand aan deze kop van de Scheveningseweg. De ruimtelijke inrichting wordt verder vormgegeven op basis van het handboek Openbare Ruimte.

1.4 Verkeersvisie Scheveningen

Het college van B&W heeft onlangs de Verkeersvisie Scheveningen vastgesteld. Hierin wordt de voorgenomen herinrichting van deze kruising genoemd. Ook de wens om de route via deze kruising en de Duinstraat voor vrachtverkeer richting haven minder aantrekkelijk te maken, komt in de Verkeersvisie aan de orde. In de huidige situatie is er een linksafverbod van de Scheveningseweg naar de Duinstraat. Door het toepassen van een rotonde wordt deze beweging weer mogelijk gemaakt. Voor autoverkeer zal dat naar verwachting niet tot problemen leiden, omdat door aanleg van de rotonde de doorstroming in ieder geval verbetert. Het is echter niet wenselijk om deze route voor vrachtverkeer ook weer mogelijk te maken en daarmee meer vrachtverkeer door het centrum van Scheveningen aan te trekken. Maatregelen om vrachtverkeer van deze route te weren zijn echter geen onderdeel van deze herinrichting maar horen thuis bij de uitwerking van de Verkeersvisie Scheveningen. In de uitwerking van de Verkeersvisie Scheveningen zullen er voorstellen worden gedaan, die ongewenst vrachtverkeer door de Duinstraat moeten voorkomen.

1.5 Werkzaamheden tramlijn 1

Het voorontwerp van de rotonde en de Prins Willemstraat sluit aan bij de plannen voor het geschikt maken van de tramlijn voor het nieuwe brede trammaterieel in het kader van Netwerk Randstad Rail (NRR). Waar mogelijk zullen de werkzaamheden gecombineerd worden. Dit levert zowel financieel als qua beperking van de overlast voor de omgeving voordeel op.

1.6 Gereguleerd parkeren

De parkeerdruk in het projectgebied is op sommige plekken hoog. Sinds 2016 is in het gebied rond de Prins Willemstraat aan beide zijden en aan de Scheveningseweg aan de zijde van de kerk sprake van parkeerregulering. Dat betekent dat er in dat gebied binnen bepaalde tijden alleen geparkeerd kan worden met een vergunning of door middel van betaald parkeren. In 2017 is besloten het betaald parkeren ook in het gedeelte ten zuidwesten van de Duinstraat en Scheveningseweg in te voeren. Dat is eind 2017 worden ingevoerd. Dit moet ervoor zorgen dat bezoekers (toeristen) zoveel mogelijk in de garages parkeren en daarmee de druk op straat wordt verlicht.



Parkeervergunninggebieden in plangebied

2 Huidige situatie en maatregelen

2.1 Ontwerp opgave

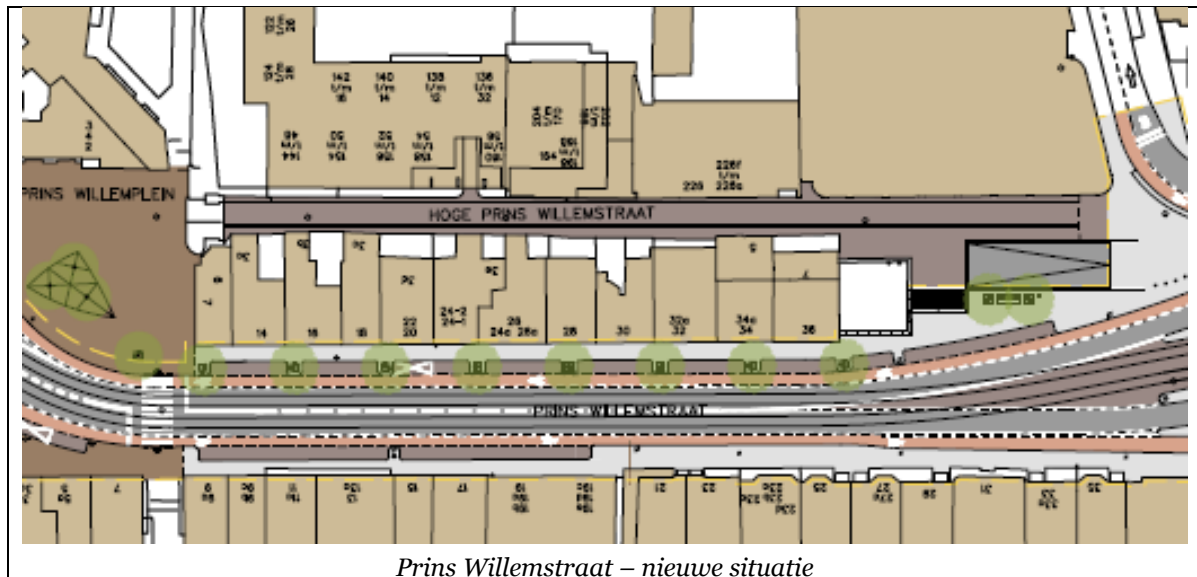
Het kruispunt Duinstraat – Scheveningsweg is een belangrijke kruising in Scheveningen, zowel voor lokaal verkeer als verkeer tijdens evenementen en stranddagen. De capaciteit van het kruispunt is niet meer toereikend voor de verwerking van het huidige en toekomstige verkeer. Bovendien is er weinig ruimte voor fietsers en voetgangers.

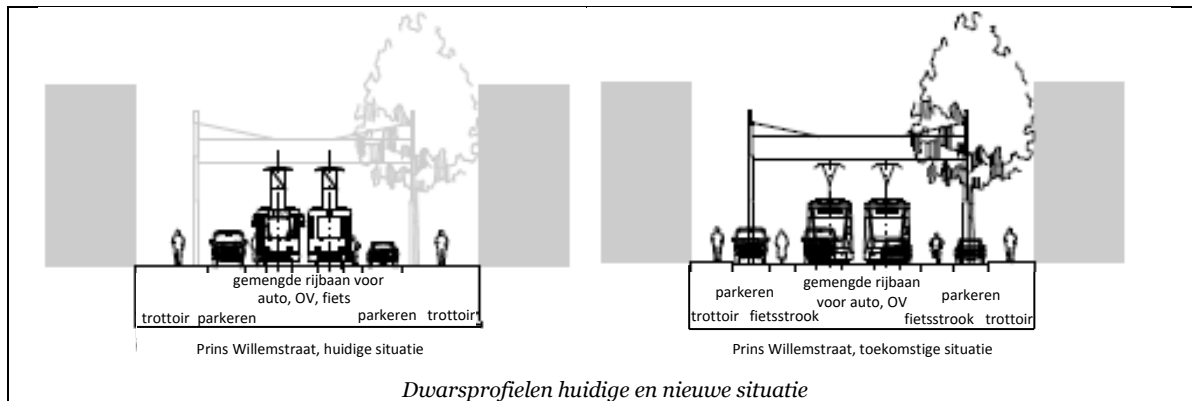
De ontwerpogave bestaat uit het ontwikkelen van een ontwerp, dat bijdraagt aan de bevordering van de doorstroming van het auto- en fietsverkeer en daarbij zorgt voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Doelstelling is minder voertuigverliesuren, verbetering van de oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en verbetering van de verkeersveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming van tramlijn 1. De Prins Willemstraat is onderdeel van de sterfietsroute naar Scheveningen. Op deze straat zijn momenteel geen fietsvoorzieningen aanwezig. De wens is om hier fietsvoorzieningen te realiseren. Ten slotte geeft ook de nieuw gebouwde parkeergarage bij de supermarkt en het geschikt maken van de tram voor breed materieel aanleiding om het kruispunt aan te passen.

In deze paragraaf wordt per routedeel het ontwerp nader toegelicht. Als bijlage is opgenomen het concept-voorontwerp kruispunt Duinstraat – Scheveningsweg, vanaf Prins Willemstraat tot en met de halte Duinstraat (Ingenieursbureau Den Haag, versie 21 november 2017).

2.2 Projectdeel Prins Willemstraat

Het projectdeel Prins Willemstraat loopt vanaf Juriaan Kokstraat tot het kruispunt Scheveningsweg - Duinstraat. In deze paragraaf wordt van dit projectdeel het nieuwe ontwerp ten opzichte van de huidige situatie toegelicht.





2.2.1 Openbaar Vervoer

Op lijn 1 gaat nieuw trammaterieel rijden. Dit lage vloermateriaal heeft vanwege zijn technische specificaties meer ruimte nodig dan de huidige tram. Hiervoor dienen de aanwezige tramsporen verder uit elkaar te worden gelegd. Dat betekent dat de weg iets naar buiten moet worden gelegd. De huidige bushalte in de Prins Willemstraat wordt verplaatst naar de Duinstraat. Hierdoor ontstaat er in de Prins Willemstraat ruimte voor parkeren en groen.

2.2.2 Fiets- en langzaam verkeer

De Prins Willemstraat maakt onderdeel uit van de sterfietsroute naar Scheveningen. Realisatie van fietsvoorzieningen, die in de huidige situatie ontbreken, is daarom wenselijk, ook gezien het feit dat het een 50 km/uur weg betreft. In eerste instantie is getracht hier vrij liggende fietspaden aan te leggen. Omdat dit zou leiden tot een verlies aan parkeerplaatsen kon dit niet rekenen op voldoende draagvlak bij de geraadpleegde bewoners en ondernemers. Vervolgens is in samenspraak besloten fietsstroken toe te passen met een breedte van 1,50 meter.

Langs de Prins Willemstraat voorziet het ontwerp in trottoirs van minimaal 2 meter breed. Op de hoek van de Duinstraat en de Prins Willemstraat, is een strook grond aanwezig dat onderdeel is van het trottoir, maar niet in eigendom is van de gemeente. Deze strook behoort toe aan de daar gevestigde apotheek. De eigenaar heeft geen bezwaar deze strook grond op eenzelfde manier in te richten, als de daar aanwezige gemeentegrond.

2.2.3 Parkeren

De wens tot realisatie van fietsvoorzieningen, heeft geleid tot het besluit om de huidige parkeerstroken om te zetten naar fietsstroken. De nieuwe parkeerstroken zijn voorzien in een combinatiestrook met bomen. Door de aanwezige bushalte te verplaatsen naar de Duinstraat en deze locatie toe te voegen aan de bomen- en parkeerstrook kan het aantal parkeerplaatsen nagenoeg gehandhaafd blijven. Er worden totaal 5 parkeerplaatsen minder aangelegd.

2.3 Projectdeel kruispunt Scheveningseweg – Duinstraat

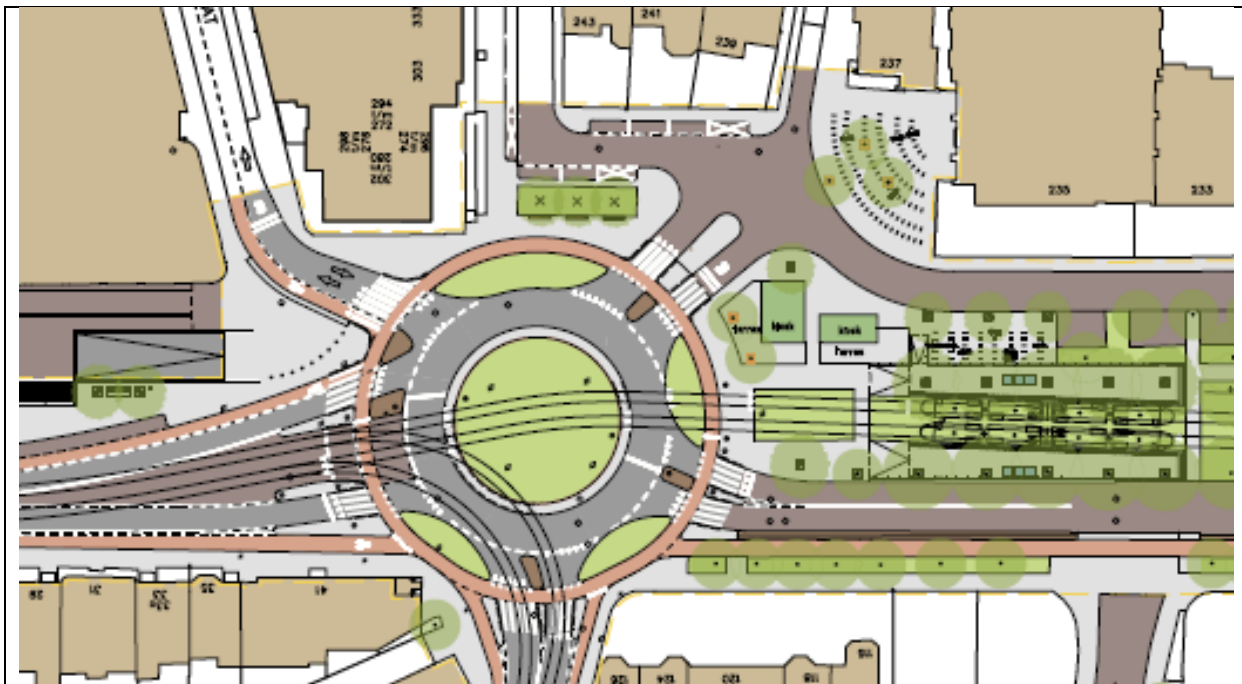
Het projectdeel kruispunt Scheveningseweg - Duinstraat loopt vanaf de aansluiting van de kruising met de Prins Willemstraat tot en met de tramhalte Duinstraat. Ook de aansluiting met de Badhuisstraat en de Kerklaan horen hierbij. In deze paragraaf wordt van dit projectdeel het nieuwe ontwerp ten opzichte van de huidige situatie toegelicht.

2.3.1 Kruispuntvorm en circulatie

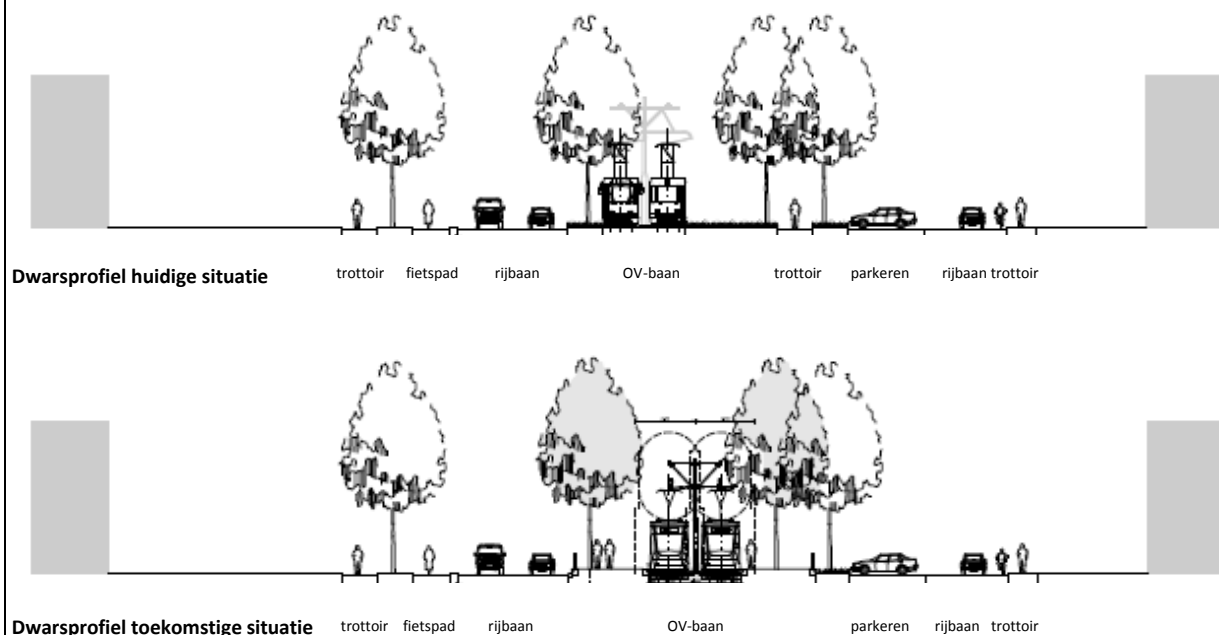
In de beginfase van het project is een variantenstudie gedaan. Zowel voor een variant met verkeerslichten als voor een variant met een rotonde zijn de gevolgen voor de verkeersdoorstroming en de verkeerskundige en stedenbouwkundige inpassing onderzocht. Uit een modelsimulatie, gebaseerd op geprognostiseerde verkeersstellingen voor het jaar 2023, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen die in Scheveningen Haven gaan plaatsvinden, blijkt op deze locatie een rotonde de meest duurzame oplossing. Ook voor de nieuw gerealiseerde woningen en supermarkt in het voormalige postkantoor op de hoek van de Scheveningseweg en Badhuisstraat, zorgt een rotonde voor een betere afwikkeling van het

verkeer alsook een verbetering van de verkeersveiligheid voor vooral langzaam verkeer. De rotonde heeft één rijstrook voor het autoverkeer. Door het toepassen van een rotonde wordt het weer mogelijk om vanaf de Scheveningseweg de Duinstraat in te rijden. In de huidige situatie is deze beweging niet toegestaan. Dit zal naar verwachting niet tot problemen leiden, omdat door aanleg van een rotonde de doorstroming verbetert.

Vanwege de nieuwe supermarkt met ondergrondse parkeergarage op de hoek van de Badhuisstraat zal op het eerste deel van de Badhuisstraat over een lengte van ongeveer 20 meter tweerichtingsverkeer (voor motorvoertuigen) mogelijk worden gemaakt. Hierdoor kan het autoverkeer dat de parkeergarage verlaat de kortste weg richting rotonde nemen. De rest van de Badhuisstraat blijft eenrichtingsverkeer richting Scheveningen Centrum, met uitzondering voor fietsers.



rotonde Duinstraat – Scheveningseweg – nieuwe situatie



Dwarsprofielen huidige en nieuwe situatie

2.3.2 Openbaar Vervoer

Vanwege het nieuwe materieel moeten de tramsporen verder uit elkaar gelegd worden. Hiervoor zal de ligging van de sporen, inclusief wissels, op de kruising van de Duinstraat met de Scheveningseweg worden aangepast.

De combinatie van een tram en een rotonde vereist bijzondere voorzieningen. De doorgaande tram vanaf de Prins Willemstraat naar de Scheveningseweg (exploitatiespoor van tramlijn 1) wordt beveiligd met verkeerslichten op de kruisende auto- en fietsbewegingen. Op de kruisende voetgangersbewegingen staan tramwaarschuwingslichten.

De afslaande trambeweging naar de Duinstraat is geen exploitatiespoor, maar een calamiteiten- en in-/uitrukspoor. Door het beperkte gebruik is hier niet op alle kruisende bewegingen beveiliging noodzakelijk. De kruisende fiets- en voetgangersstroom bij de Duinstraat zal ongeregeld worden gelaten. Het langzaam verkeer heeft hier voorrang op de afslaande tram en het zicht is goed. Daarom is ervoor gekozen deze beweging niet te beveiligen door middel van verkeerslichten.

Hierbij moet vermeld worden, dat dit niet voldoet aan de regeling Verkeerslichten (een ministeriële regeling gebaseerd op de Wegenverkeerswet). Met instemming van HTM en politie is uiteindelijk toch gekozen voor dit ontwerp, omdat:

- de aanleg van een rotonde grote voordelen heeft voor de doorstroming op de kruising als geheel;
- het uitrukspoor naar de Duinstraat behouden moet blijven;
- het voor de doorstroming op de kruising niet wenselijk is de rotonde volledig geregeld uit te voeren;
- de trambeweging waar het om gaat bovendien geen beweging is die onderdeel uitmaakt van de exploitatie van de tram en daarom relatief weinig voorkomt.

Er zijn hierbij enkele voorwaarden gesteld, waaraan in het ontwerp voldaan wordt:

- De verkeerslichten van de conflicterende fiets- en autorichtingen van de tram worden aan de achterkant van het armatuur voorzien van ‘verklikkers’, zodat de trambestuurder weet wanneer de conflicterende richting op rood staat en de rotonde veilig kan worden gepasseerd;
- Het ontwerp wordt ondersteund door een leverancier van verkeersregelininstallaties. Een verkenning wijst uit dat de verkeerslichtenregeling zoals gewenst kan worden geleverd.

Verder is gekeken naar de inpassing van de tramhalte Duinstraat. Er zijn drie varianten onderzocht: haltes dichterbij de rotonde, haltes verder weg richting de Kanaalweg en een tussenvorm. Uiteindelijk is gekozen voor deze laatste variant, omdat hierdoor meer hoogwaardige openbare ruimte kon worden gerealiseerd in combinatie met behoud van huidige functionaliteit, zoals de doorsteek voor fietsers tussen de kerk en de Helmstraat. De tramhaltes zelf worden opgewaardeerd naar RandstadRail-kwaliteit.

2.3.3 Fiets- en langzaam verkeer

Om de rotonde ligt een vrijliggend fietspad in één richting met de fiets in de voorrang. Het fietsverkeer wordt geregeld waar deze het doorgaande tramspoor van lijn 1 kruist. Verder zal de rotonde op alle armen worden voorzien van oversteekplaatsen voor voetgangers (zebrapaden). Waar de voetgangersbewegingen het doorgaande tramspoor van lijn 1 kruisen, worden tramwaarschuwingslichten geplaatst.

Voor wat betreft fietsparkeren is vooral het gebied ten noorden van de kruising tussen de Badhuisstraat tot de kerk aan de Scheveningseweg druk bezet. Hier zijn bestemmingen die veel fietsers trekken. De belangrijkste is de Franse school (Lyceé Vincent van Gogh), maar ook het stadsdeelkantoor en de bibliotheek trekken veel bezoek op de fiets. Op het voorplein van de Franse school en in de groenstrook bij de tram ter hoogte van de kiosken zijn in het ontwerp 280 fietsparkeerplaatsen gepland. Tellingen wijzen uit dat dit overeenkomt met de behoefte aan fietsparkeerplaatsen in dit gebied.

In het ontwerp is ervoor gekozen om het fietsparkeren op een aantal plaatsen geconcentreerd te maximaliseren. Allereerst is dat op het voorplein van de Franse school. Dit plein is overigens voor een groot deel niet in eigendom van de gemeente, maar van de Franse school. In overleg met de school is afgesproken dat dit, ondanks de afwijkende eigendomssituatie, als onderdeel van de openbare ruimte wordt ingericht, zoals nu ook het geval is. Op het plein voor de school kunnen zo'n 200 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In het groen langs de trambaan kunnen nog 80 aanvullende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Overigens zijn dit openbare fietsparkeervoorzieningen. Ten slotte worden op verzoek van de school in verband met de veiligheid nog maatregelen in de vorm van palen/aanrijbeveiliging aan de rand van het plein in de bocht geplaatst.

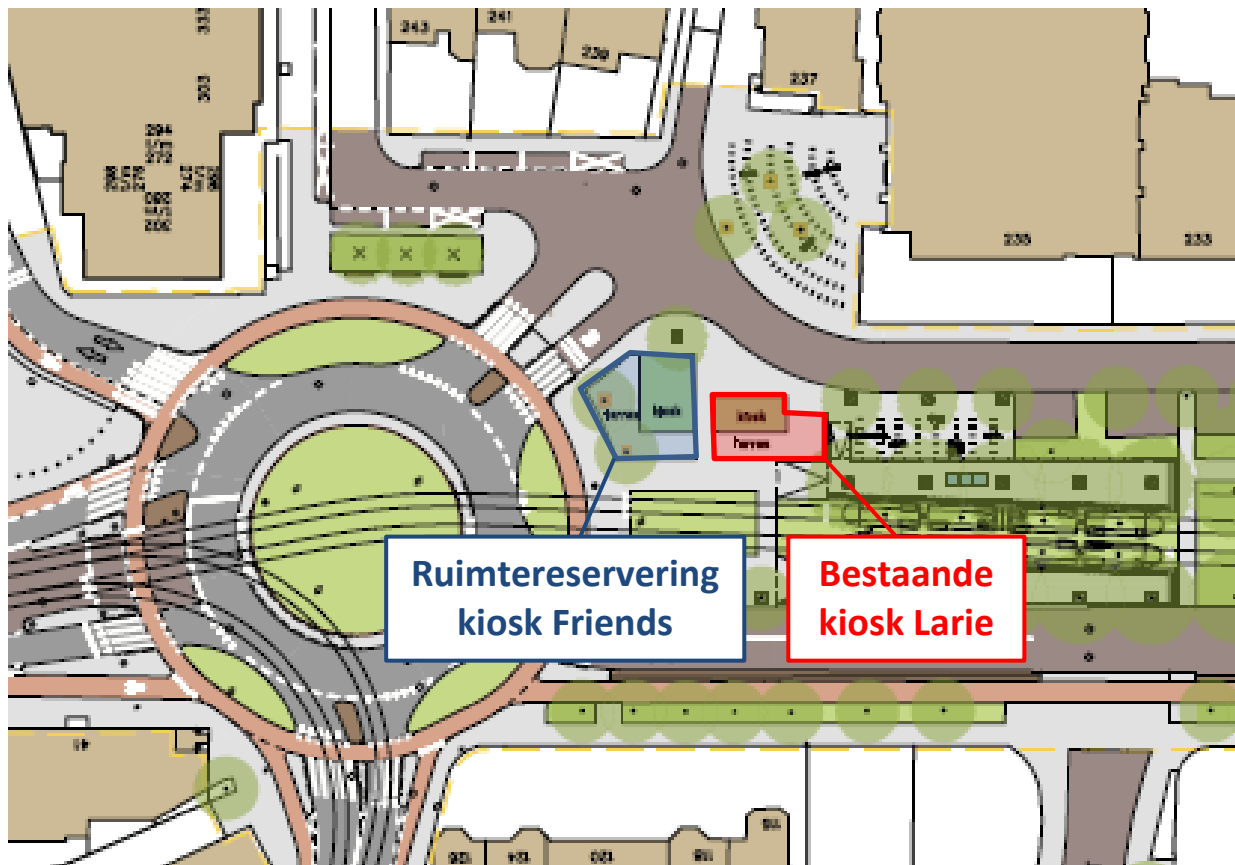
2.3.4 Parkeren

Door het grotere ruimtebeslag van de rotonde is herinrichting van de openbare ruimte ten noorden van de tramlijn noodzakelijk. Als gevolg daarvan zullen er hier parkeerplaatsen verloren gaan. In het gebied rond de Prins Willemstraat en ten noorden van de Scheveningseweg aan de zijde van de kerk is momenteel sprake van parkeerregulering. Onlangs is ook betaald parkeren in het gedeelte ten zuidwesten van de Duinstraat en Scheveningseweg ingevoerd. Dit moet ervoor zorgen dat bezoekers (toeristen) zoveel mogelijk in de garages parkeren en daarmee de druk op straat wordt verlicht. In dit deel van het plangebied zullen 20 parkeerplaatsen verloren gaan.

Overigens wijst een recente parkeerdrukmeting (bijlage II) uit dat hier binnen het gebied de meeste onbenutte parkeerruimte zit. Waar elders in het gebied de bezetting 90% tot 100% is, zijn aan de Hoge Scheveningseweg niet meer dan 50% van de parkeerplaatsen bezet. De totale parkeerdruk in het plangebied blijft na de herinrichting weliswaar hoog en stijgt van 87% naar 88%.

2.3.5 Kiosken

In dit projectdeel zijn op dit moment twee kiosken aanwezig, waarvan er één niet op de huidige locatie kan blijven. Het gaat om de kiosk Friends (Scheveningseweg 249). In het voorontwerp is in de directe nabijheid een ruimtereservering gemaakt waar de kiosk mogelijk naar toe kan. De gesprekken hierover zijn inmiddels gestart. De andere kiosk (Larrie) kan op zijn huidige plaats in het plan ingepast worden en kan dus sowieso op dezelfde plek behouden blijven.



Locaties kiosken in plangebied

3 Parkeer- en bomenbalans

3.1 Parkeerbalans

Door de aanleg van de rotonde zullen er in het plangebied 25 parkeerplaatsen verdwijnen. Het gebied kende al deels een betaald parkeerregeling (rond de Prins Willemstraat en ten Noorden van de Scheveningseweg aan de zijde van de kerk). Op 30 november 2017 is er in het hele gebied betaald parkeren ingevoerd. De verwachting is dat hiermee de parkeerdruk zal verminderen. Ook de nieuwe parkeergarage onder de supermarkt (90) plekken heeft een gunstige invloed op de parkeerdruk.

In januari 2018 is een parkeerdrukmeting gehouden (bijlage II). Hierbij is de huidige bezetting van de parkeerruimte in het gebied in kaart gebracht. Rekening houdend met de plaatsen die bij de herinrichting komen te vervallen, komt de parkeerbezetting in het gebied na de herinrichting op 88%. Dat is hoog. Het betekent echter wel dat er nog voldoende parkeerruimte is, maar het lastiger wordt om de vrije plekken te vinden. Een vrije parkeerplek zal ook vaak verder van de bestemming afliggen. Tegelijkertijd moet ook gezegd dat de parkeerdruk in dit gebied momenteel al hoog is (87%). Het komen te vervallen van deze plekken biedt weliswaar geen verbetering, maar zal binnen een grotere gebied nauwelijks merkbaar zijn. De parkeerdrukmeting wijst wel uit dat op de locatie waar de parkeerplaatsen komen te vervallen er nog de meeste overruimte zit. Het weghalen van 25 parkeerplaatsen zal dus naar verwachting de situatie niet merkbaar verslechteren.

Het Voorontwerp omvat de volgende wijziging in de parkeerbalans.

<i>routedeel</i>	<i>mutatie</i>	<i>Toelichting</i>
Prins Willemstraat	-5	Door realisatie van fietsstroken komen parkeerplaatsen te vervallen. In overleg met bewoners is gekozen voor smalle fietsstroken, waardoor het verlies beperkt blijft.
Kruispunt Duinstraat - Scheveningseweg	-20	Groter ruimtebeslag van rotonde kost parkeerplaatsen. Ook het creëren van ruimte voor fietsparkeren aan de Hoge Scheveningseweg gaat ten koste van autoparkeren.
Totaal	-25	

3.2 Groen- en bomenbalans

De uitvoering van het project (aanleg rotonde, verschuiving tramsporen en haltes) heeft tot gevolg dat 37 bestaande bomen zullen moeten wijken. Geen van deze bomen heeft een monumentale status. Hoewel de intentie bestaat het verlies aan bomen te compenseren, biedt het plangebied daar onvoldoende mogelijkheden toe. Compensatie zal dus gezocht gaan worden op iets grotere afstand van het plangebied.

4 Kostenraming en financiering

De investeringskosten worden geraamd op **€ 5.100.000** (excl. BTW, inclusief VAT en onvoorzien prijspeil 2018).

Financiering hiervan deze kosten is als volgt:

Onderdelen financiering	bedrag
Subsidie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag lijn 1	€ 1.000.000
Meerjaren Investeringsplan Duinstraat DSB	€ 3.900.000
Resterende incidentele OV-middelen (Reserve Stedelijke Ontwikkeling)	€ 200.000
Totaal financiering	€ 5.100.000

In het kader van “werk-met-werk-maken” zullen de werkzaamheden worden gecombineerd met rioleringswerkzaamheden. Vooralsnog zijn die kosten begroot op circa € 300.000,00. Deze kosten zijn niet opgenomen in bovenstaande raming. Ze worden gedekt uit het Gemeentelijke Rioleringsplan en zijn daarom niet opgenomen in bovenstaand dekkingsvoorstel.

5 Ambtelijke adviescommissies

Het voorontwerp is voorgelegd aan het Vooroverleg Verkeerszaken (VOV) en de Advies Commissie Openbare Ruimte (ACOR).

5.1 Vooroverleg Verkeerszaken (VOV)

In het VOV zijn onder andere brandweer en politie vertegenwoordigd. De Duinstraat, Scheveningseweg en Prins Willemstraat zijn onderdeel van het hoofdrouthenet voor de hulpdiensten. Het voorliggende profiel voldoet aan de eisen om op een goede manier gebruik te maken van deze hoofdroute. Wel werd door de Brandweer opgemerkt dat zij liever een wegbreedte aangelegd zien van 5,5 meter in plaats van de in het handboek Openbare Ruimte overeengekomen 4,5 meter. Honorering van deze wens is niet mogelijk.

Vanuit HTM en BVM waren opmerkingen over de trambeveiliging. In overleg zijn op het eerdere ontwerp aanpassingen gemaakt, waardoor beide zich uiteindelijk kunnen vinden in het voorliggende ontwerp. Het VOV adviseert positief ten aanzien van het ontwerp. In overleg met HTM is bovendien voor de rotonde Duinstraat een aanpassing aan het spoorontwerp gemaakt, waardoor voor het spoor komende uit de Duinstraat richting Prins Willemstraat, de bewegende delen van de wissel zo min mogelijk in de voetgangers oversteek liggen.

5.2 Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR)

Het voorontwerp is voorgelegd aan de Advies commissie Openbare Ruimte (ACOR). De ACOR adviseert positief ten aanzien van het ontwerp. Na accordering in de ACOR is nog een kleine wijziging op het ontwerp gemaakt ten aanzien van de situatie rond de kiosken. Dit is ter kennisname aan het ACOR toegestuurd.

6. Procedures en vergunningen

6.1 Bestemmingsplan

Als gevolg van het opschuiven van de sporen met meer dan 1,5 meter en de veranderingen ten aanzien van de kiosken is het noodzakelijk het bestemmingsplan te wijzigen. Dit zal geschieden parallel aan de besluitvorming van het ontwerp. Ook zal er mogelijk een besluit onttrekking aan de openbaarheid moeten worden genomen, indien de kioskhouders van Friends besluiten gebruik te maken van de mogelijkheid om in het plangebied een nieuwe kiosk te realiseren.

6.2 Geluid

In het kader de herinrichting is een geluidsonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is rekening gehouden met een toename van het autoverkeer in de periode tot en met 2023. Deze toename betreft een autonome groei van het verkeer en staat los van de aanleg van de rotonde, die zelf geen significante bijdrage levert aan de groei. De resultaten uit dit onderzoek zijn getoetst aan de grenswaarden van de Wet Geluidhinder voor wijzigingen aan een bestaande weg (reconstructie). Als ten gevolge van de herinrichting van de kruising de geluidbelasting met meer dan 1,5dB toeneemt, dienen er in het kader van de wet geluidhinder geluidsbeperkende maatregelen te worden genomen. Uit het onderzoek blijkt dat niet het geval. Er hoeven dus geen geluidreducerende maatregelen te worden getroffen. In het project wordt momenteel overigens wel uitgegaan van de toepassing van geluidreducerend asfalt. Het gaat om het type SMA-NL5. Dit reduceert het geluid bij de bron.

6.3 Flora en Fauna

In het kader van de herziening van het bestemmingsplan is een flora en faunaonderzoek nodig.

6.4 Vergunningen

Voor de uitvoering van de werkzaamheden is een omgevingsvergunning en een opbrekvergunning nodig. Daarnaast zijn verkeersbesluiten nodig voor het plaatsen van verkeersborden en het nemen van verkeersmaatregelen (bijv. verplaatsen bushalte).

7 Beheer

Voor de uitvoering van het ontwerp wordt gebruik gemaakt van standaard materialen (Residentiekwaliteit). De aanpassingen zullen geen meerkosten ten aanzien van beheer met zich meebrengen. Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte zal na aanpassing (opnieuw) in beheer komen bij de weg- en groenbeheerder van het Stadsdeel Scheveningen.

7.1 Materialisatie

Gekozen is voor rustige, eenduidige materialisering op basis van Residentiekwaliteit. Trottoirs en schrikstroken worden uitgevoerd in basaltinetegels; de parkeerstroken in donkerrode baksteenklinkers. Fietspaden zijn van rood asfalt, rijbanen van zwart asfalt. Het midden van de rotonde wordt voorzien van gras, de zijkanten worden voorzien van lage, schuinoplopende banden zodat deze overrijdbaar zijn.

7.2 Verlichting

De bestaande verlichting zal worden vervangen door nieuwe verlichting.

7.3 Ondergrondse restafvalcontainers

Conform gemeentelijk beleid zullen op of in de directe nabijheid van het traject Prins Willemstraat tot aan de Kanaalweg ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) worden geplaatst. De locatiekeuze vormt geen onderdeel van dit project, maar kent een zelfstandig besluitvormingstraject. De daadwerkelijke plaatsing van de ORAC's zal uiteindelijk wel worden afgestemd op de daadwerkelijke uitvoering van de herinrichtingswerkzaamheden als gevolg van dit project.

7.4 Ondergrondse infrastructuur

Onder de grond ligt het nodige aan riolering, kabels en leidingen. Dit is in kaart gebracht. Het voorliggende ontwerp houdt hier, bijvoorbeeld met de plaats van de bomen, rekening mee.

In het kader van “werk met werk” wil de dienst Stadsbeheer, afdeling Stedelijk Beheer, de oude riolering vervangen en de niet in gebruik zijnde rioleringen verwijderen. Het betreft de riolering in de Prins Willemstraat en onder de toekomstige rotonde. De werkzaamheden ten behoeve van de riolering worden gefinancierd vanuit de rioolheffing (GRP 2016-2020, RIS 289287).

8 Duurzaamheid

De raad heeft tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2017-2020 een motie aangenomen om het effect van milieu en klimaat in beeld te brengen bij raadsvoorstellen. Dat betekent dat er in voorstellen die het fysieke domein betreffen een duurzaamheidsparagraaf opgenomen wordt.

8.1 Materiaalgebruik

Het materiaal dat wordt toegepast is op basis van Residentiekwaliteit. Trottoirs en schrikstroken worden uitgevoerd in basaltinetegels; de parkeerstroken in donkerrode baksteenklinkers. Fietspaden zijn van rood asfalt, rijbanen van zwart asfalt. Het asfalt in de rijbaan betreft geluidreducerend asfalt, van het type SMA-NL5. Het midden van de rotonde wordt voorzien van gras.

8.2 Leefbaarheid: Schone, hele, veilige stad

Het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde zorgt voor een verbetering van de (verkeers)veiligheid, omdat daarmee het aantal potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers wordt teruggebracht en de verkeerssnelheid wordt verlaagd. Verder worden conform gemeentelijk beleid binnen het projectgebied ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) geplaatst. Hierdoor verdwijnt de vuilniszak uit het straatbeeld en blijft de openbare ruimte schoon. Ten slotte zal er bij de herinrichting nieuwe openbare verlichting worden gerealiseerd welke zorgt voor een (sociaal) veilige openbare ruimte.

8.3 Klimaatbestendige, waterbestendige stad

In het ontwerp wordt de hoeveelheid verharding ten opzichte van de huidige situatie teruggebracht. Het verschil zit er vooral in, dat het midden van de rotonde en het gedeelte tussen de rotonde en het fietspad onverhard (groen) worden. In de huidige situatie bestaat het gebied uit verharding (asfalt en klinkers). De vrije trambaan op de Scheveningseweg blijft groen. Meer groen zorgt voor verkoeling tijdens hete perioden. Ook wordt het regenwater beter vastgehouden.

8.4 Duurzame mobiele stad

Binnen de Haagse Nota Mobiliteit wordt ingezet op het stimuleren van schone vervoerswijzen, zoals langzaam vervoer (fiets en voetganger) en openbaar vervoer. In dit ontwerp worden voor deze modaliteiten aanzienlijke verbeteringen getroffen. Voor het openbaar vervoer betreft dat allereerst het geschikt maken voor nieuw trammaterieel. Dit materiaal is breder dan het huidige trammaterieel en heeft daardoor een grotere vervoerscapaciteit. Daarbij verhoogt het nieuwe trammaterieel het comfort van de reizigers. Voor fiets betreft het de realisatie van fietsvoorzieningen op de Prins Willemstraat, die onderdeel uitmaakt van de sterroute naar Scheveningen. Deze ontbreken in de huidige situatie. Het betreft fietsstroken met een breedte van 1,50 meter. Ook de rotonde is een grote verbetering voor fietsers. Deze wordt uitgevoerd met een vrij liggend fietspad, in rood asfalt met de fiets in de voorrang. Dit verhoogt het comfort op de kruising aanzienlijk. Verder worden er voldoende fietsparkeerplaatsen van goede kwaliteit met aanbindmogelijkheid gerealiseerd. Voor voetgangers zullen op de rotonde op alle armen oversteekplaatsen (zebrapaden) worden gerealiseerd.

8.5 Aantrekkelijke stad

Groen en vooral bomen vormen een belangrijk onderdeel van de uitstraling van de Scheveningseweg. In het kader van dit project wordt getracht de bomenstructuur zo veel mogelijk in tact te laten. In totaal zullen 37 bomen worden gerooid en 25 nieuwe bomen worden geplant. Het verlies aan bomen wordt vooral veroorzaakt door de inpassing van de rotonde, de verschuiving van de sporen en de haltes Duinstraat en een andere invulling van de openbare ruimte in het gebied rondom de huidige kiosken. Compensatie van dit verlies aan bomen wordt gezocht op grotere afstand van het plangebied. Voor een aantal recent geplante bomen langs de Hoge Scheveningseweg zal worden onderzocht of deze herplantbaar zijn.

8.6 Betrokken stad

Aanleiding van het project herinrichting Duinstraat – Scheveningseweg zijn signalen en klachten uit de stad over de verkeersafwikkeling op deze kruising. Het Wijkoverleg Scheveningen (WOS) heeft vervolgens het initiatief genomen om een werkgroep op te richten voor de herinrichting. Hierin zijn bewoners en ondernemers uit de omgeving vertegenwoordigd, evenals een afvaardiging van bewonersorganisaties. Door deze werkgroep zijn aanbevelingen gedaan om de kruising om te vormen tot rotonde. Vervolgens heeft de gemeente de herinrichting van het kruispunt verder opgepakt. Ook hierbij zijn vanaf het begin de belangrijke stakeholders, zoals het Wijkoverleg Scheveningen, ondernemers en bewoners betrokken. De verslaglegging van de samenspraak is vormgegeven door een extern bureau (Inno-V). Verder is er zoals gebruikelijk een inspraakprocedure doorlopen, waarvan een verslag te vinden is in het inspraakrapport.

8.7 Biodiversiteit

In het kader van biodiversiteit wordt ook in verband met de herziening van het bestemmingsplan een flora en faunaonderzoek worden gedaan. Indien deze leidt tot het nemen van aanvullende maatregelen, dan zal dat in het plan worden meegenomen. De verwachting is niet dat dit zal leiden tot grote meerkosten.

8.8 Klimaat/Energietransitie/CO²-balans

Het vervangen van de huidige met verkeerslichten geregelde kruising door een rotonde voor een betere doorstroming van het autoverkeer en daarmee tot minder uitstoot. Verder is er veel aandacht voor groen in dit project (zie ook bij: ‘Aantrekkelijke stad’).

9 Planning

De planning ten aanzien van het verdere verloop van het project tot en met de uitvoering is als volgt;

9.1 Resultaat vanuit inspraak

Na de inspraakperiode die van 1 januari tot en met 18 februari 2018 liep, zijn de inspraakreacties gebundeld en voorzien van een reactie. Dit is samengebracht in een afzonderlijk inspraakrapport. Naar aanleiding van de inspraakreacties is het niet nodig gebleken het concept Voorontwerp aan te passen.

9.2 Vaststelling Voorlopig ontwerp

Nu de inspraak is doorlopen wordt het college gevraagd het (concept) Voorontwerp vast te stellen en ter finale besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad. Vanwege het feit dat de plankosten hoger zijn dan € 2.500.000 is dit besluit een bevoegdheid van de Raad. Volgens de huidige planning zal de Raad aan het einde van het tweede kwartaal gevraagd worden hierop een besluit te nemen.

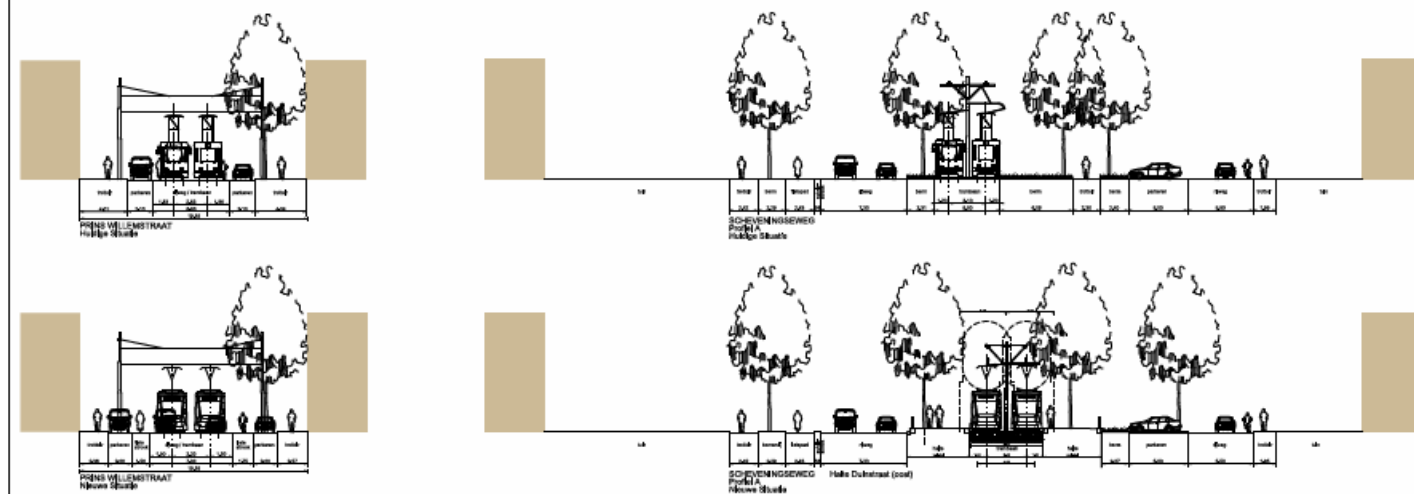
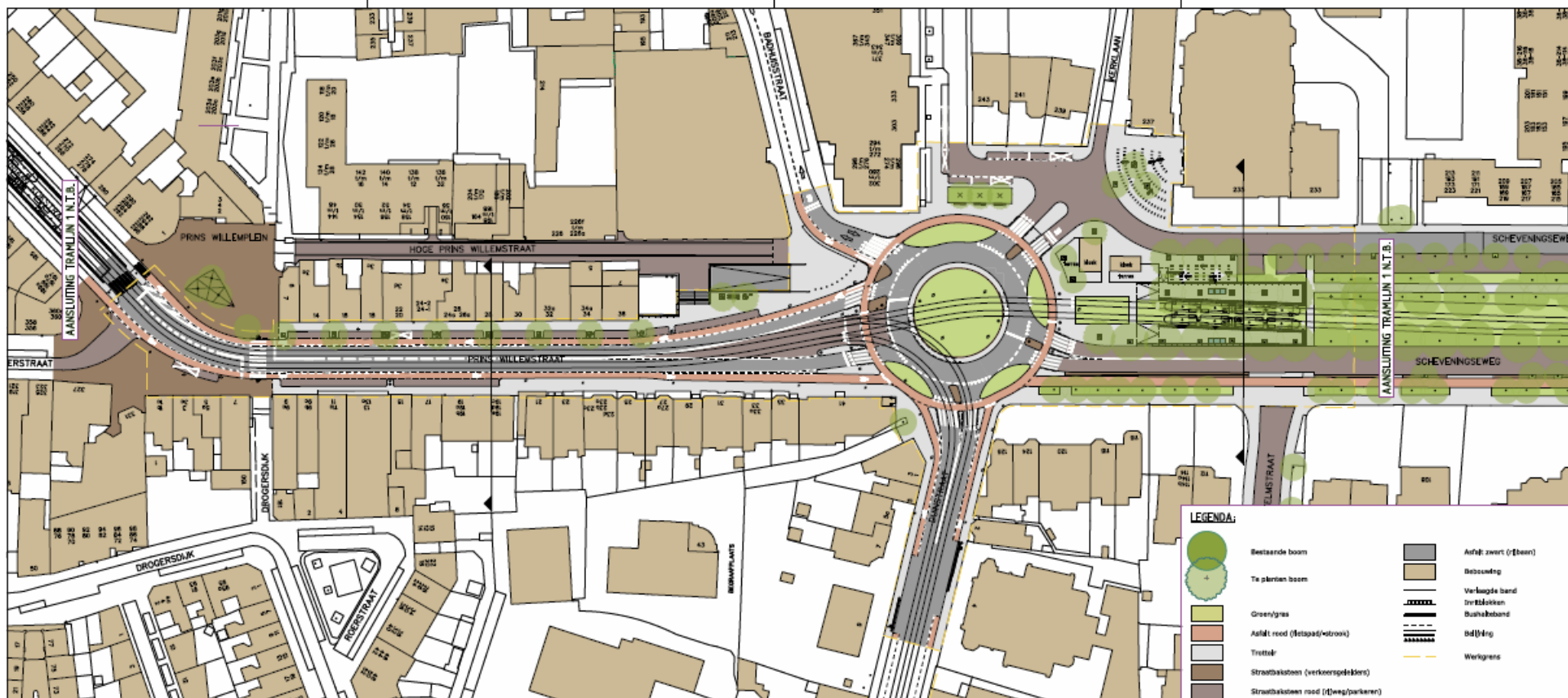
9.3 Doorkijk verdere planning

Na vaststelling van het Voorontwerp door de gemeenteraad zal het ontwerp worden uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Dit zal naar verwachting ongeveer 12 maanden in beslag nemen. Verwacht wordt dat de uitvoering van de werkzaamheden in de laatste helft van 2019 zullen plaatsvinden. Naar verwachting zullen deze zo'n 4 tot 6 maanden gaan duren. Hierbij wordt rekening gehouden met het bad- en strandseizoen, evenementen evenals de mogelijkheden tot buitendienststelling van tramlijn 1. Er zal hierbij gezocht worden naar een bundeling met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld de Gevers Duynootweg).

9.4 Tijdelijke herinrichting

In het derde kwartaal van 2017 is aan de Badhuisstraat een ondergrondse parkeergarage (met 90 parkeerplekken) , een supermarkt en erboven appartementen voor mensen met een zorgindicatie opgeleverd. De ontwikkelaar heeft de openbare ruimte inmiddels hersteld naar de situatie van voor de ontwikkeling. Aanvullend heeft de gemeente het overige deel van de openbare ruimte in beperkte mate opgeknapt, zodat er nu sprake is van een “normale” situatie vooruitlopend op de realisatie van de herinrichting.

Bijlage I Voorgesteld Voorlopig Ontwerp



BOEMBALANS

	kap	verplant	plant
Prins Willemstraat	10	10	10
Hoge Scheveningseweg	10	10	10
Duinst. Prins. School	9	9	9
TOTAAL	29	29	29

PARKERBALANS

	bestaand	nieuw
Prins Willemstraat	36	36
Hoge Scheveningseweg	20	20
Duinst. Prins. School	9	9
TOTAAL	65	65

Wf.	Datum	Status	Opmerkingen
1	25-10-17	Definitief	Beoordeling van de voorstellen van de Prins. School

Coord.	Tekenaar	Projectleider	Algemeenbeheer	Project a.u.
Naam	W. van der Vliet	W. van der Vliet	W. van der Vliet	W. van der Vliet
Datum	15-11-2017	15-11-2017	21-11-2017	21-11-2017

DUINSTRAT SCHEVENINGSEWEG
 Inpassing rotonde
 Voorontwerp

Opdrachtgever: GDH DSO Verkeers

Project a.u.: R. Moenhoust
 Projectleider: J. van Tigg
 Ontwerper: V.A. Huisman
 Tekenaar: J. Zuurder
 Projectnummer: 55510311
 Documentnummer: 55510311-DUINSTRAT-VER-VO-004

Bestelnummer: 15001200
 Formaat: A1
 Maat: m
 Hoofdstad: In de maatschappij

Wf. 1 / 5

Bijlage II Parkeerdrukmeting januari 2018

Huidige situatie			
Maximale bezetting (voertuigen)	Capaciteit (structureel)	dinsdag op woensdag 02:00 - 05:00	donderdag op vrijdag 02:00 - 05:00
Gebied 1 (betaald)	3243	2776	2768
Gebied 2 (betaald)	394	256	269
Plangebied (400m) excl. gebied 2	2319	2016	2012

Huidige situatie		
Maximale parkeerdruk	dinsdag op woensdag 02:00 - 05:00	donderdag op vrijdag 02:00 - 05:00
Gebied 1 (betaald)	86%	85%
Gebied 2 (betaald)	65%	68%
Plangebied (400m) excl. gebied 2	86,9%	86,8%

Veranderingen plangebied				
Sectionummer	Straat	Huidig	Nieuw	Verschil
185	Prins Willemplein	2	2	0
188	Prins Willemstraat	33	28	-5
				0
182	Ooststraat	2	2	0
219	Scheveningseweg	5	7	2
222	Scheveningseweg	4	0	-4
215	Scheveningseweg	6	0	-6
220	Scheveningseweg	18	6	-12
Totaal		70	45	-25

Nieuwe situatie					
Parkeerdruk	Capaciteit (structureel) Huidig	Capaciteit (structureel) verschil	Capaciteit (structureel) Nieuw	Maximale bezetting	Nieuwe parkeerdruk
Plangebied (400m) excl. gebied 2	2319	-25	2294	2016	87,9%