

Voorlopig ontwerp

11 september 2017

Frederik Hendriklaan, Aert van der Goesstraat en Willem de Zwijgerlaan



BURO SANT EN CO
landschapsarchitectuur

In opdracht van en in samenwerking met
Gemeente Den Haag

In opdracht van:



Gemeente Den Haag

Kees Waverijn
Rutger de Klerk
Arjen Luesink
Robin Boelsums
Marco van Dijk
Klaas Hilverda
Quintin de Jong
Christian Houdijk
Richard de Vries
Henk Schaap

Ontwikkeld door:

**B U R O
S A N T
E N
C O**

Buro Sant en Co Landschapsarchitectuur
BINK 36 | Unit M3.55 Binckhorstlaan 36 | 2516 BE |
Den Haag
070 346 37 86
buro@santenco.nl

Projectteam:

Edwin Santhagens
Stephen Tas
Nikos Margaritis
Kathrin Merkelbach
Despina Sapoutzi
Kamila Lejman

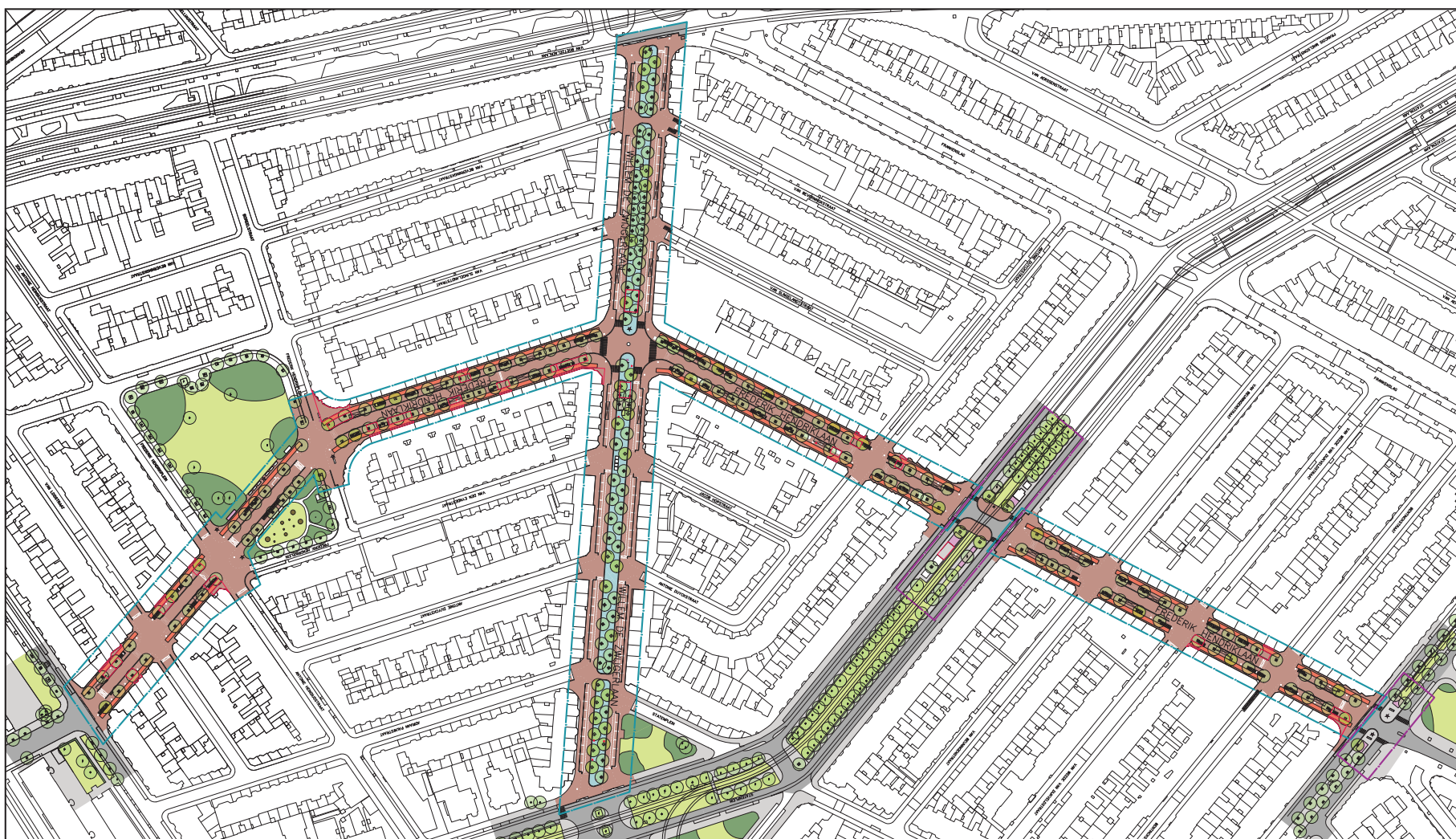
Contactpersoon:

Stephen Tas
stephen@santenco.nl

Voorwoord

Het voorliggende rapport geeft u als lezer inzicht in het Voorlopig Ontwerp van de Aert van de Goes, Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan in het Statenkwartier, Den Haag. Buro Sant en Co landschapsarchitecten heeft het Voorlopig Ontwerp gemaakt op basis van het Schetsontwerp dat door Buro Sant en Co is vervaardigd d.d. 1 maart 2017. Het plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het Ingenieursbureau van de Gemeente Den Haag en in overleg met de Klankbord met afgevaardigden vanuit de bewoners en ondernemers. Het ontwerp behelst een verbetering van de verkeersveiligheid, het maken van een eenduidige uitstraling met een betere verblijfskwaliteit en het creëren van een comfortabel winkelgebied.

Buro Sant en Co landschapsarchitectuur
11 september 2017



schetsontwerp van 1 maart 2017

Voor de Frederik Hendriklaan en de Willem de Zwijgerlaan wordt een herinrichting voorbereid. De aanleiding is het vervangen van de riolering en het verbeteren van de verkeersveiligheid waardoor de mogelijkheid ontstaat om tevens de ruimtelijke kwaliteit, verblijfskwaliteit en uitstraling te verbeteren.

Als eerste stap in het ontwerpproces is een kadernota opgesteld, waarin de verkeerskundige, ruimtelijke en economische uitgangspunten en doelstellingen zijn verwoord (zie bijlage 1). Ook de exacte begrenzing van het plangebied is in deze nota opgenomen. Op basis van de kadernota is een schetsontwerp opgesteld, het plan is verbeeld op naastliggende bladzijde.

De belangrijkste doelstellingen, uitgangspunten en inrichtingsprincipes worden hieronder kort samengevat. Het VOV wordt gevraagd in te stemmen met deze uitgangspunten. De eventuele opmerkingen worden vervolgens meegenomen bij het op te stellen definitief ontwerp.

Context

Het plangebied ligt in het midden van het Statenkwartier, een woongebied van ruim een eeuw oud met een kleurrijke architectuur. De relatief brede Frederik Hendriklaan en Aert van der Goesstraat vormen als langste dwarsverbinding de hartlijn van de wijk. Bovendien heeft 'de Fred' als op zichzelf staand winkelgebied tussen de binnenstad en zee ook een bovenregionale uitstraling. De Willem de Zwijgerlaan (met de voor het Statenkwartier karakteristieke middenberm met bomen) maakt voor een belangrijk deel uit van dit winkelgebied en wordt in het ontwerp als zodanig meegenomen.

Opgave

De opgave richt zich vooral op het verbeteren van de verblijfskwaliteit voor het langzaam verkeer en het verminderen van de dominante positie van het (deels doorgaande) autoverkeer door :

- de straten in te richten als 30 km zone, met ruime inrichtingsmaten (van trottoir, rijbaan en parkeerplaatsen) i.v.m. functie van het gebied als winkelgebied en voor de bereikbaarheid van hulpdiensten;
- een duidelijke zonering voor straatmeubilair, uitstallingen en terrassen met een ononderbroken doorloop voor voetgangers;
- meer ruimte te creëren voor fietsparkeren en terrassen;
- flexibel ruimtegebruik mogelijk te maken (terrassen, laden & lossen (fiets-) parkeren);
- een betere oversteekbaarheid bij de kruisingen, zodat het gebied beter herkenbaar is als één winkelgebied;
- de bestaande parkeercapaciteit voor het totale plangebied zoveel mogelijk te handhaven vanwege de hoge parkeerdruk (vooral tijdens winkeltijden);

Vanwege de opgave de straten in te richten als 30 km zone en mede op verzoek van bewoners en ondernemers, is de gemeente in overleg met

Voorlopig Ontwerp

de HTM en MRDH getreden over het wijzigen van de huidige busroute 21 door het gebied die nu loopt via de Prins Mauritslaan – Eisenhowerlaan – Willem de Zwijgerlaan - Frederik Hendriklaan en Aert van der Goesstraat. Er heeft breed overleg plaatsgevonden met de belanghebbenden en de HTM. Partijen zijn het eens geworden. Voorstel is de bus in het vervolg de route Prins Mauritslaan – Frederik Hendriklaan – Statenlaan – Stadhouderslaan - Cornelis de Wittlaan vv. gaat volgen. Door deze routewijziging blijft het winkelgebied goed bereikbaar met de bus en zal de bus uit een groot gedeelte van het plangebied verdwijnen. Een voordeel van deze nieuwe route is dat de Fred (met een nieuwe halte ter hoogte van de Statenlaan) goed bereikbaar blijft, terwijl de bus voor aanzienlijk minder overlast zal zorgen in het plangebied. Verder zal de gewijzigde route qua rijtijd aanzienlijk sneller zijn dan de huidige route. De keerzijde is echter dat de bus niet meer langs World Forum rijdt en dat het noorden van de Frederik Hendriklaan te maken krijgt met een buslijn door het gebied. Deze oplossing is echter verreweg de beste oplossing wanneer alle belangen worden meegewogen. In eerste instantie geldt het uitgangspunt dat buslijn 21 nog door het plangebied blijft lopen, in het ontwerp zijn de bushaltes tijdelijk gehandhaafd. Voor het gedeelte tussen Statenlaan en het Prins Mauritsplein, waar nu nog een tramspoor ligt, is omvorming naar 30 km pas aan de orde bij verwijdering van de sporen door het toepassen van een tailtrack op de Statenlaan. Met het oog op de integraliteit wordt dit gedeelte echter wel meegenomen in het ontwerp. Het is zeer denkbaar dat op dit gedeelte van de Frederik Hendriklaan een tijdelijke inrichting zal gaan gelden, waarbij de tram nog even blijft rijden. Dit betekent dat de situatie zoals weergegeven in het VO-boek op pagina 34 als tussenfase wordt uitgevoerd met instandhouding van de VRI-installatie op het kruispunt. De eindsituatie wordt gerealiseerd na verwijdering van de keerlus.

Inrichtingsprincipe Frederik Hendriklaan/Aert van der Goesstraat

Voor deze straten is de inrichting van de 30 km zone vormgegeven door het gebruik van klinkers in de rijbaan, het versmallen van de rijbaan naar 6,50 meter en het introduceren van drempels en plateaus bij de gelijkwaardige kruisingen. De rijbaan wordt gemarkeerd door een 30 cm brede band met een hoogteverschil van 6 cm tussen rijbaan en trottoir. Het parkeren (2 m breed) en laden & lossen vindt op trottoirniveau plaats. De band is oprijbaar middels een schuine zijkant.

Ten behoeve van het comfort en gemak van de voetgangers wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk obstakelvrij maken van de trottoirs door het verwijderen van de luifels en windschermen en het herschikken van het straatmeubilair. Deze obstakelvrije loopzone langs de gevels is herkenbaar in de klinkerbestrating. Daarnaast worden de hoogteverschillen tussen stoep en straat bij de kruisende straten geminimaliseerd waardoor er meer samenhang in het straatbeeld ontstaat en het gebruikersgemak word verbeterd. Ook worden de bestaande kiosken beter in het nieuwe profiel geïntegreerd

en waar mogelijk naar betere en overzichtelijkere plekken in de directe omgeving verplaatst. Het aantal fietsparkeervoorzieningen langs de straat wordt uitgebreid. Ze worden in de zone van de geparkeerde auto's opgelost. De extra ruimte voor het fietsparkeren gezien over het hele gebied gaat ten koste van enkele parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn helder gestructureerd, maar tegelijkertijd los en flexibel: waar in de winter een auto staat, kan 's zomers bijvoorbeeld een terras worden uitgebreid. In de huidige situatie zijn er 507 parkeerplaatsen in het hele gebied (inclusief gedoogde parkeerplaatsen middenberm). In het VO zijn later 504 parkeerplaatsen, enkele hiervan vervallen op het moment dat hier een terras wordt ingericht.

Voor de boomstructuur is een gewenst toekomstbeeld bepaald, dit is niet direct te realiseren omdat de bestaande beplanting van goede kwaliteit is. De bestaande beplanting blijft voor een groot deel gehandhaafd. Het toekomstbeeld is het behouden/versterken van de laanstructuur van Iep en Linde waarbij de positie van de bomen ca. 75 cm dichter tegen de gevel worden geplaatst zodat er ruimte ontstaat voor een flexibele parkeerzone voor de bomen langs. In het VO staan de nieuw te planten bomen en de te verplanten bomen op deze positie ingetekend. De tussenafstand van de bomen is gebaseerd op de stedenbouwkundige structuur van straten en bouwblokken en zal ongeveer 13 m zijn. Door de jaren heen dienen bomen die worden vervangen te worden geplaatst volgens dit toekomstbeeld. Het overige meubilair: licht, parkeermeters, afvalbakken etc. wordt geplaatst in een meubilairlijn die samenvalt met de lijn van de nieuw te planten/te verplanten bomen.

Inrichtingsprincipe Willem de Zwijgerlaan

In de Willem de Zwijgerlaan wordt de middenberm iets verbreed met oprijdbare trottoirbanden. Op deze manier wordt er voor betere groeiomstandigheden voor de aanwezige bomenstructuur gezorgd en kan deze gehandhaafd worden. Tevens ontstaat er de nodige ruimte om op de middenberm vanaf beide zijden schuin te kunnen parkeren en wordt het aantal en de maat van de parkeerplaatsen in deze straat geoptimaliseerd. Op dit moment is de middenberm niet ingericht als parkeerstrook, maar het wordt gedoogd. Verder kan er aan de gevelzijdes op straatniveau net zoals in de huidige situatie langs geparkeerd worden.

De gehele rijbaan wordt op 30 km/u ingericht met een breedte van 4,50 meter en snelheids- remmende maatregelen, zoals klinkers en plateaus bij de kruisingen, zo nodig aangevuld met drempels. Op deze rijbaan wordt op nadrukkelijke wens van de bewoners-/winkeliersorganisaties een strook van 1,75 meter gemarkeerd met witte stenen, zodat de aanwezigheid van fietsers informeel wordt benadrukt. De fietsdoorsteken door de middenberm zijn centraal gepositioneerd ten opzichten van de zijstraten. Bij het kruispunt Frederik Hendriklaan / Willem de Zwijgerlaan, uitgevoerd als plateau, zorgen een overrijdbare verkeersgeleider en zebrapaden voor

een veiligere verkeerssituatie.

Deze straat heeft deels het karakter van een winkelstraat, deels dat van een woonstraat. Vanwege de eenheid van het straatbeeld en de samenhang met de Frederik Hendriklaan wordt ook hier voor de gehele straat klinkerverharding in de trottoirs voorgesteld. Het westelijke deel van de Willem de Zwijgerlaan, tussen de Van Boetzelaerlaan en Kranenburgweg, ligt buiten het winkelgebied wordt uitgevoerd met een vergelijkbaar profielindeling maar met betontegels (basaltine) op de stoep, gebakken klinkers dikformaat in de rijbaan en in de middenberm gebakken klinkers keiformaat (bij voorkeur herbruikt).

De boomstructuur wordt aaneengesloten en samenhangend. In plaats van verschillende boomsoorten en verschillende afstanden tussen bomen wordt er gewerkt aan een standaard ritme van Iepbomen, tussenafstand 8 meter en alternerend geplaatst. Door de jaren heen dienen de te vervangen bomen volgens dit toekomstbeeld te worden geplaatst.

Meubilair en verlichting

Het type meubilair is standaard voorgeschreven meubilair maar met een eigen herkenbare twist. Het voorstel is het meubilair te coaten met een chique donkere coating die zorgt voor één heldere kleur dat typisch is voor dit winkelgebied. Dit geldt voor de boomroosters en afvalbakken. De fietsnietjes blijven uitgevoerd in rvs. Uniceit, herkenbaarheid is een belangrijk punt dat wordt aangedragen door winkeliers en bewoners. Als lichtmasten wordt het type Haagse mast geplaatst in de Frederik Hendriklaan, Frederik Hendrikplein, Aert van der Goesstraat en het oostelijk deel van de Willem de Zwijgerlaan (tussen Statenplein en Van Boezelaerlaan). In de Willem de Zwijgerlaan kan uitgegaan worden van de standaard mast met lichtpunthoogte van 3,5 meter. Deze wordt aan beide zijde om de 16,5 meter geplaatst. In de Aert van der Goesstraat en Frederik Hendriklaan wordt de Haagse mast toegepast met lichtpunt hoogte 3,5 meter. De mastafstanden aan beide zijden zijn max. 17,5 meter in een portaalopstelling met onderlinge verschuiving van 5,5 meter.

Voorlopig Ontwerp Aert van der Goesstraat en

The map illustrates a proposed urban design for a street network. The main street, Aert van der Goesstraat, runs diagonally from the bottom left towards the top right. It is flanked by a red-paved pedestrian zone and a blue-paved area designated for future tram or light rail use. The map includes various street names, building footprints, green spaces, and a color-coded design plan with red and blue zones. Key features include a large green area on the left, a red-paved pedestrian zone along the main street, and a blue-paved area for a future tram or light rail. The map also shows existing streets like Van den Eynde Straat, Antonie Duyck Straat, and Statenplein. A legend at the bottom right explains the color coding: red for 'Pedestrian zone' and blue for 'Future tram/light rail zone'. The map is oriented with North at the top.

Frederik Hendriklaan



Legenda

Rijbaan, gebakken klinker gemeleerd, dikformaat, keperverband

Stoep, gebakken klinker gemeleerd, waalformaat, elleboogverband

Loper, betontegel, blauwgrijs, gemeleerd, formaat 20x50cm

Middenberm, scoriesteentegels

Betontegels

Middenberm, gebakken klinkers gemeleerd, keifformaat, hergebruikt

Drempel, plateau

Inritband

Molgoot

Band breed, beton, met lichtgrijze toplaag, op rijbaan, breedte 30cm.

Band smal, 15cm, beton met lichtgrijze toplaag

Parkeervak

Laden en lossen

Fietsnietje, RVS

Boomrooster, zwart gecoat met speciaal motief

Lichtmast, zwart gecoat

Prullenbak, zwart gecoat

Bank

Parkeermeter

Paaltje, zwart gecoat

Kunst

Luifel te verwijderen

Terras

Mogelijke locatie kiosk

ORAC

Boom te verwijderen

Boom ter verplanten

Boom verplant

Boom nieuw

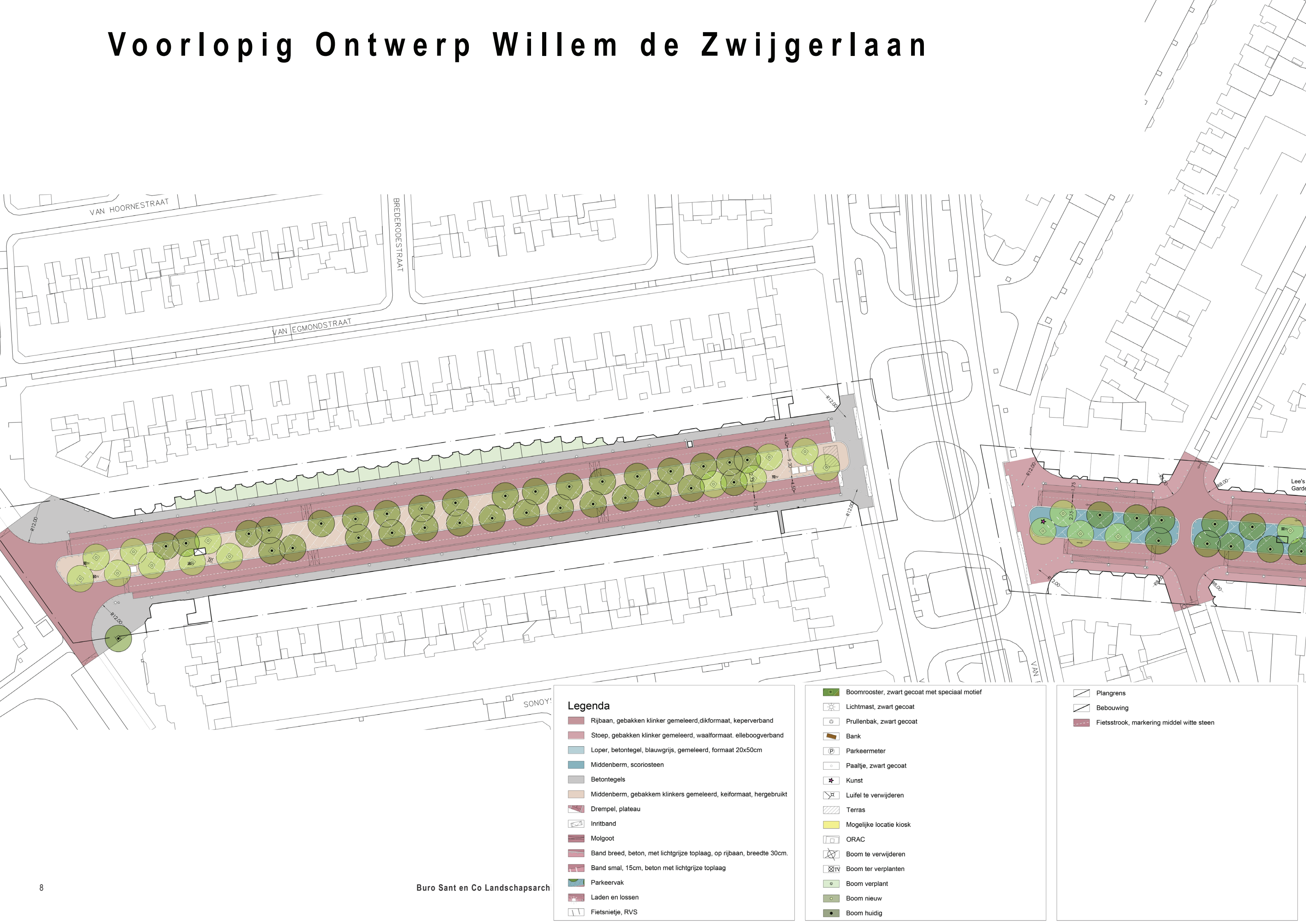
Boom huidig

Plangrens

Bebouwing

Fietsstrook, markering middel witte steen

Voorlopig Ontwerp Willem de Zwijgerlaan



Legenda

- Rijbaan, gebakken klinker gemeleerd, dikformaat, keperverband
- Stoep, gebakken klinker gemeleerd, waalformaat, elleboogverband
- Loper, betontegel, blauwgrijs, gemeleerd, formaat 20x50cm
- Middenberm, scoriosteent
- Betontegels
- Middenberm, gebakken klinkers gemeleerd, keifformaat, hergebruikt
- Drempel, plateau
- Inritband
- Molgoot
- Band breed, beton, met lichtgrijze toplaag, op rijbaan, breedte 30cm.
- Band smal, 15cm, beton met lichtgrijze toplaag
- Parkeervak
- Laden en lossen
- Fietsnietje, RVS

- Boomrooster, zwart gecoat met speciaal motief
- Lichtmast, zwart gecoat
- Prullenbak, zwart gecoat
- Bank
- Parkeermeter
- Paaltje, zwart gecoat
- Kunst
- Luifel te verwijderen
- Terras
- Mogelijke locatie kiosk
- ORAC
- Boom te verwijderen
- Boom ter verplanten
- Boom verplant
- Boom nieuw
- Boom huidig

- Plangrens
- Bebouwing
- Fietsstrook, marking middel witte steen

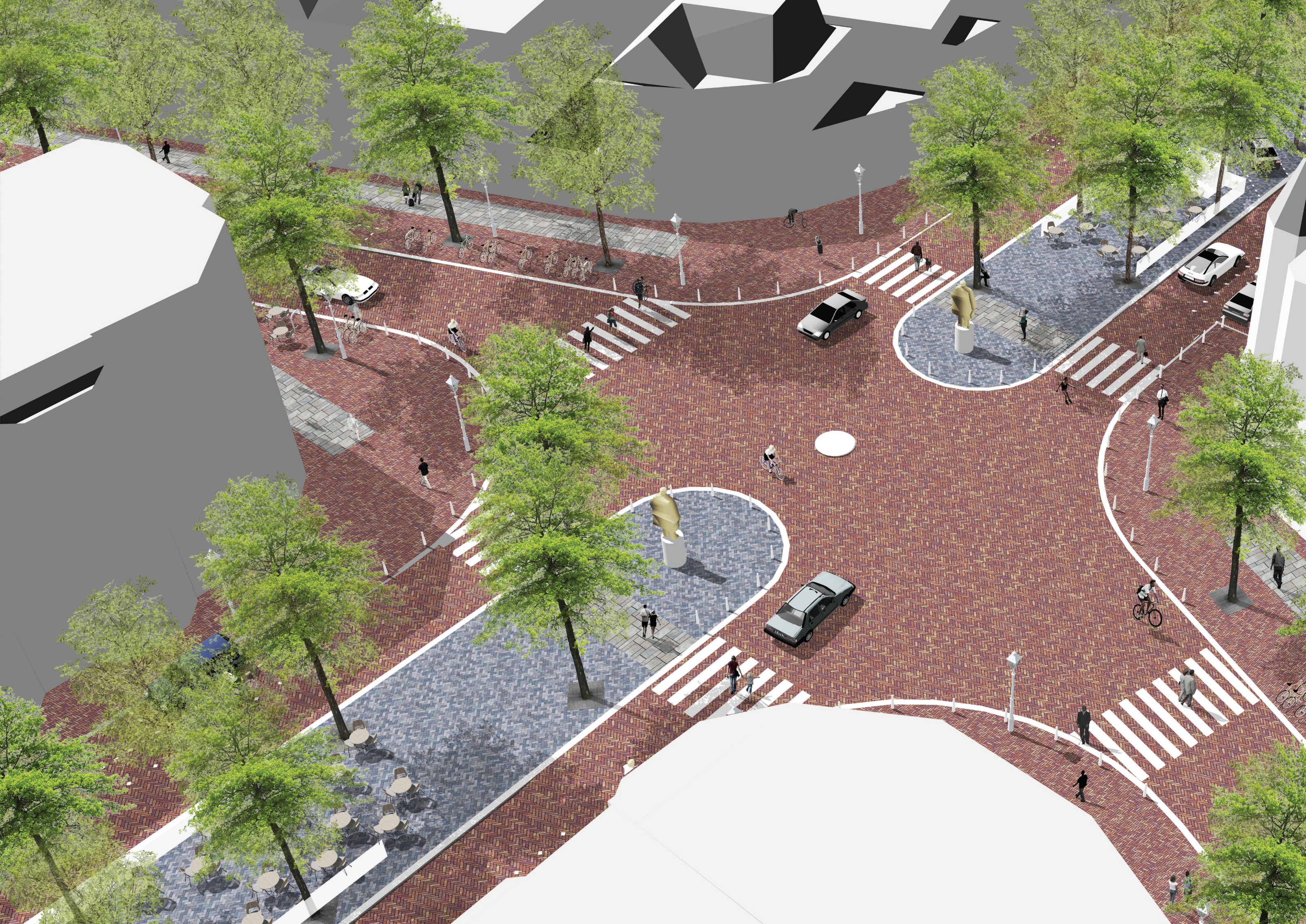


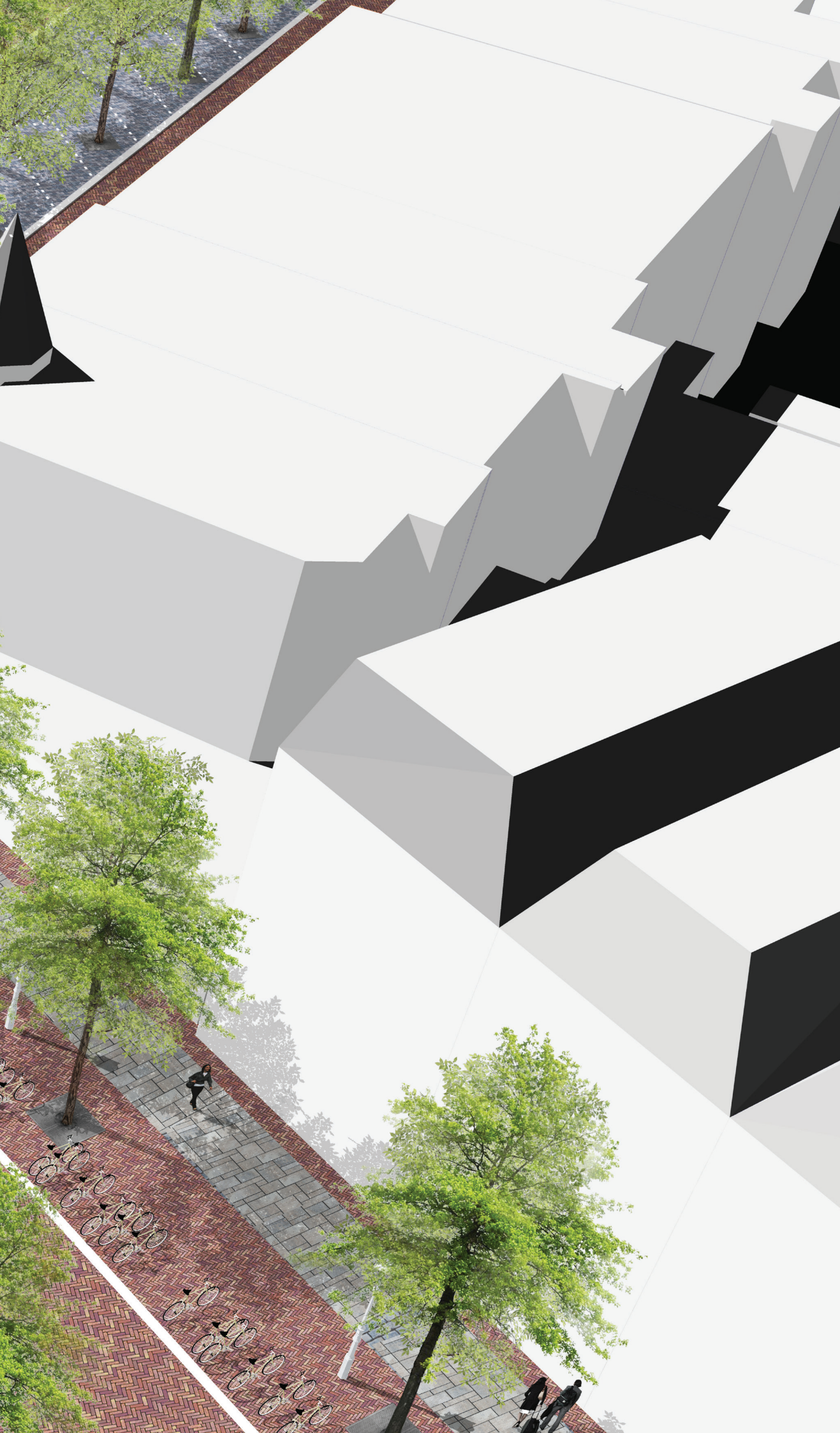
Willem de Zwijgerlaan



Aert van der Goesstraat en Frederik Hendriklaan

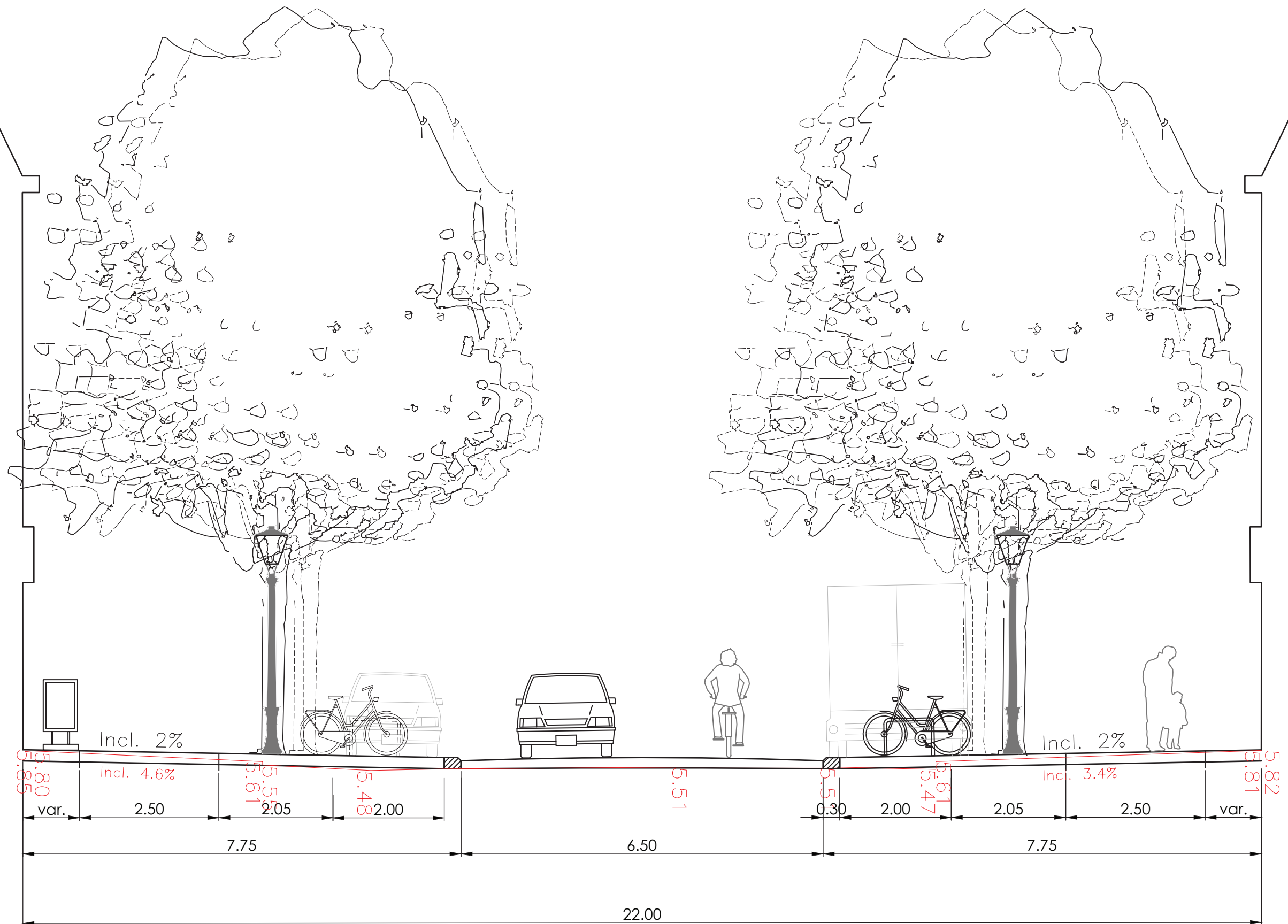




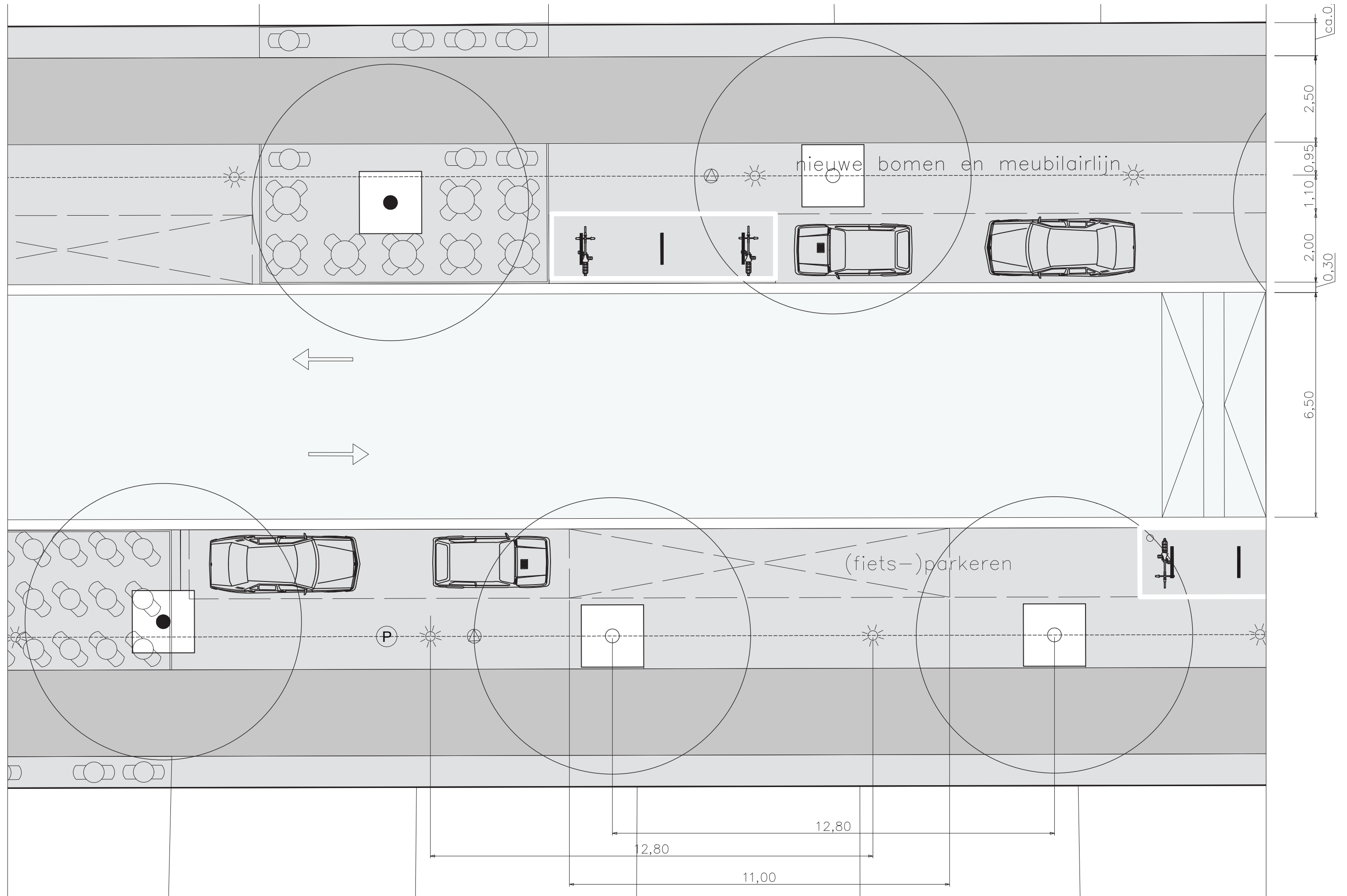


Kruispunt Willem de Zwijgerlaan en Frederik Hendriklaan

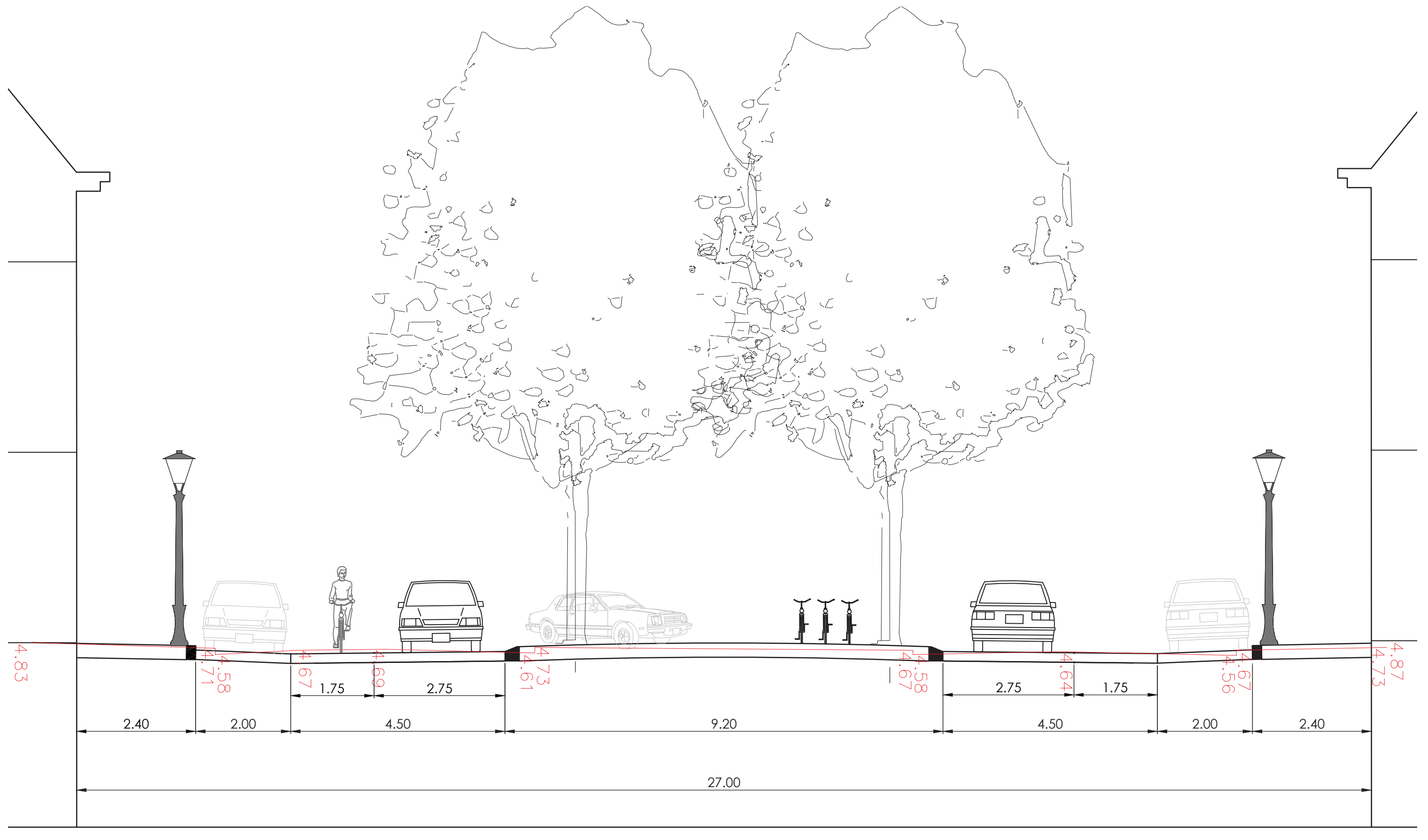
Aert van der Goesstraat en Frederik Hendriklaan



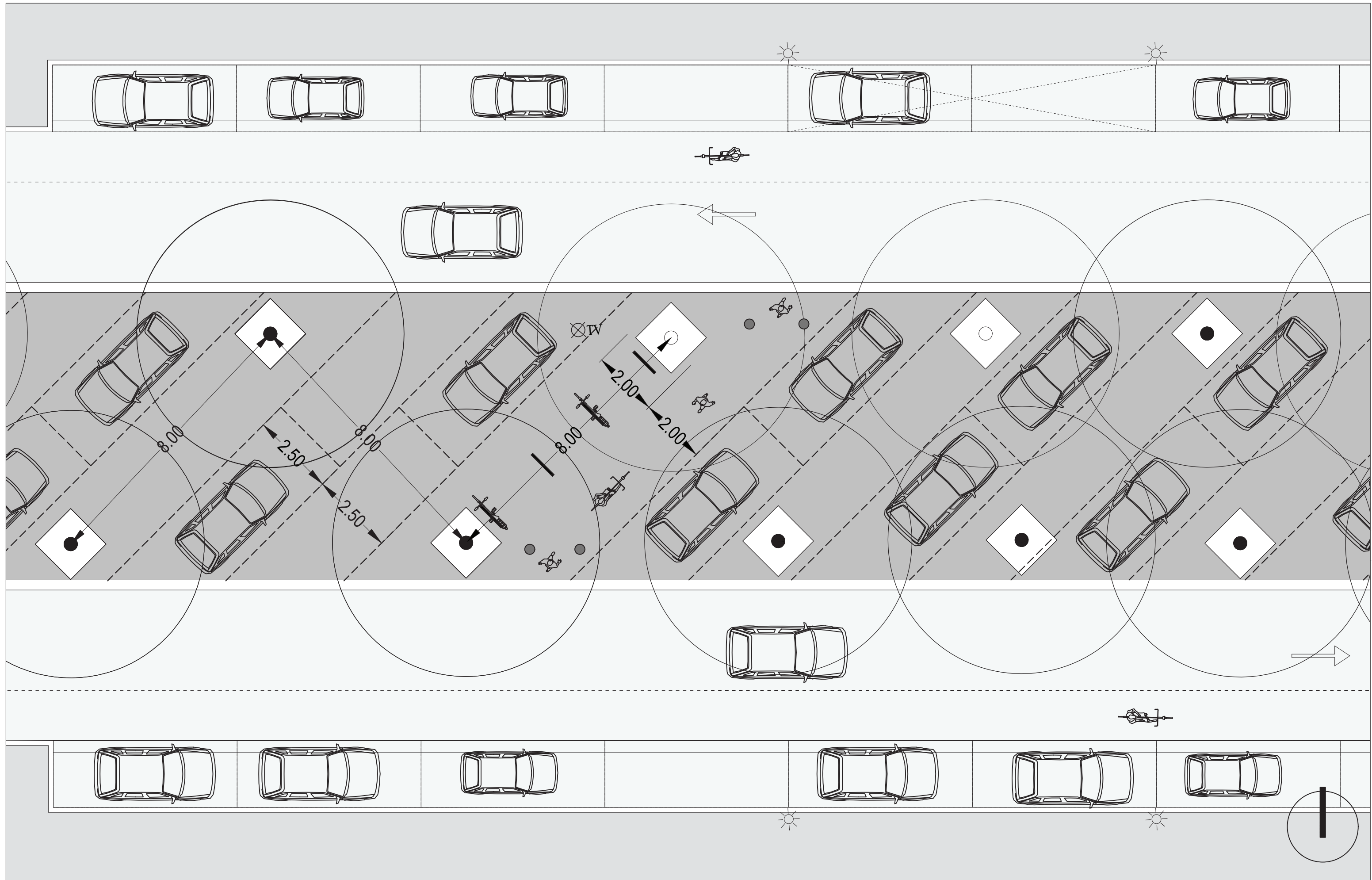
Inrichtingsprincipe



Willem de Zwijgerlaan



Inrichtingsprincipe



Verharding



Gebakken klinkers als basis voor het winkelgebied, genuanceerd roodbruin met donkerblauwaccent.



Riante winkelloper met een lichte blauw grijze nuancing, toegepast in een groot formaat dat afwijkt van de baksteen.



De stoep van het westelijke deel van de Willem de Zwijgerlaan uitgevoerd in betontegels.



De middenberm van de Willem de Zwijgerlaan uitgevoerd in scoriabricks.

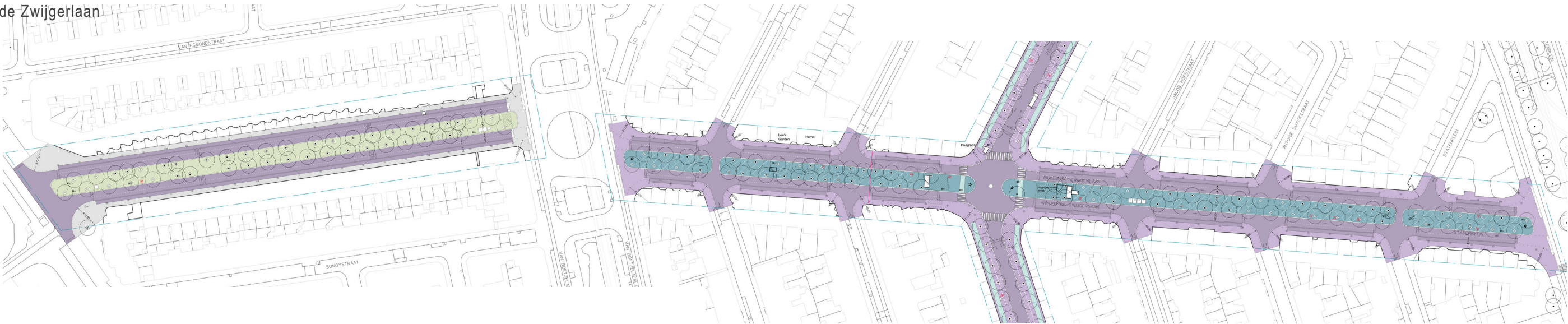


Opgang winkelentree in gevallen waar het hoogteverschil tussen stoep en entree niet met bestrating kan worden overbrugt.

Aert Van De Goesstraat-Frederik Hendriklaan



Willem de Zwijgerlaan

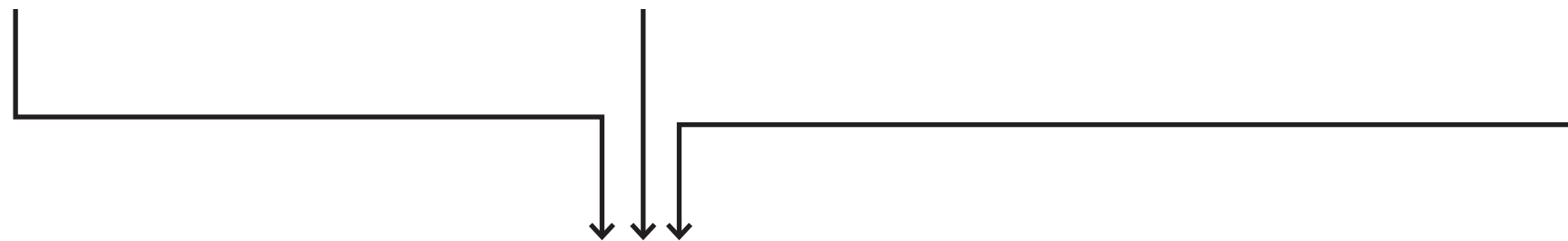


Meubilair

Standaard gemeente meubilair als uitgangspunt, Fietsnietjes roestvrijstaal



Standaard gemeente meubilair als uitgangspunt



samenhangende coating



RAL 9005 met een textuur
bijvoorbeeld Interpon D2525
Structura van AkzoNobel

fietsen in parkeerzone en meubilair op lijn

meubilair op lijn

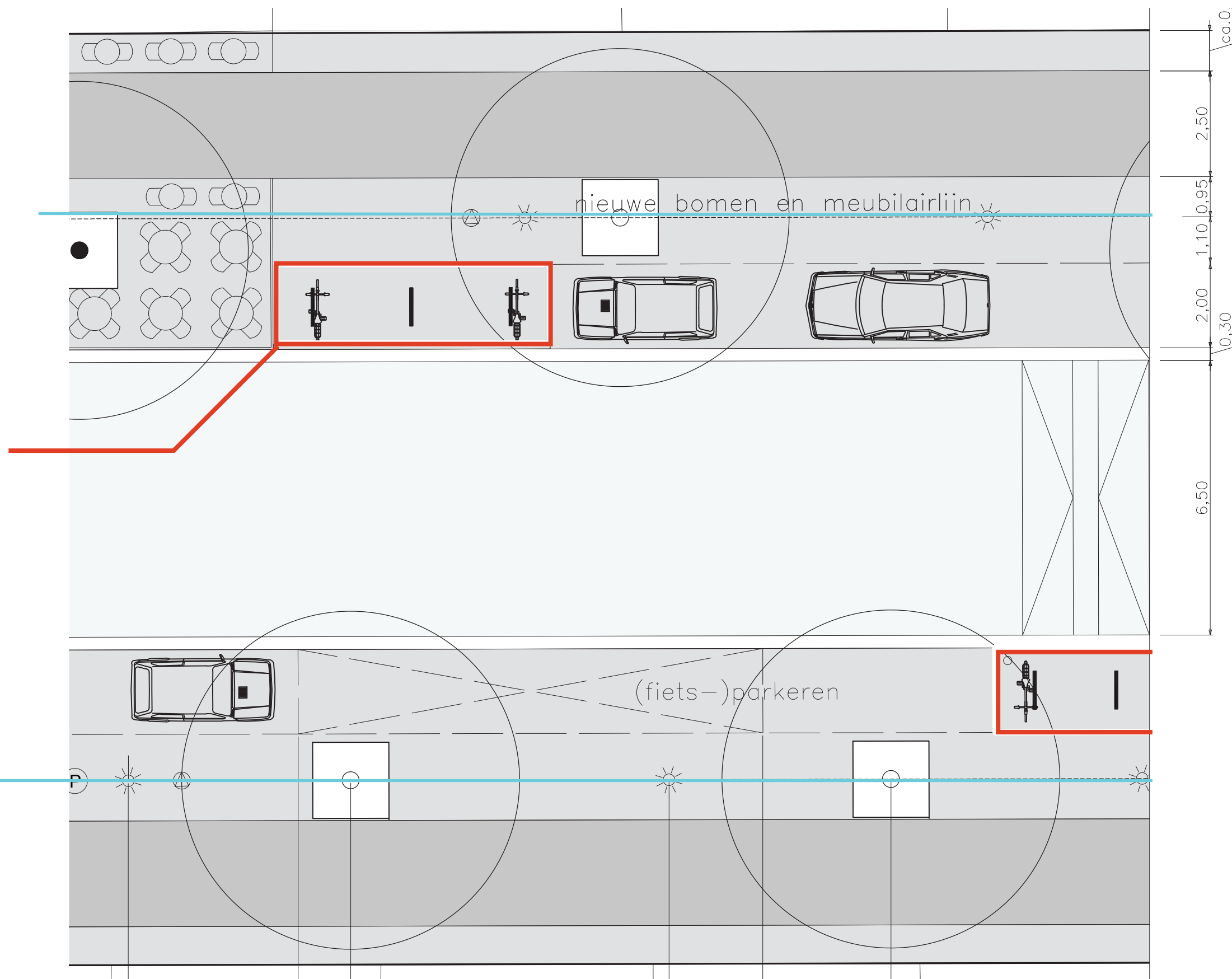
fietsnietjes

meubilair op lijn





Fietsnietjes in de lijn van de geparkeerde auto's plaatsen.
Fietsnietjes plaatsen aan het begin en eind van het
fietsparkeervak. Het fietsparkeervak markeren met witte steen.
Fietsnietjes ca. 3 meter uit elkaar plaatsen.

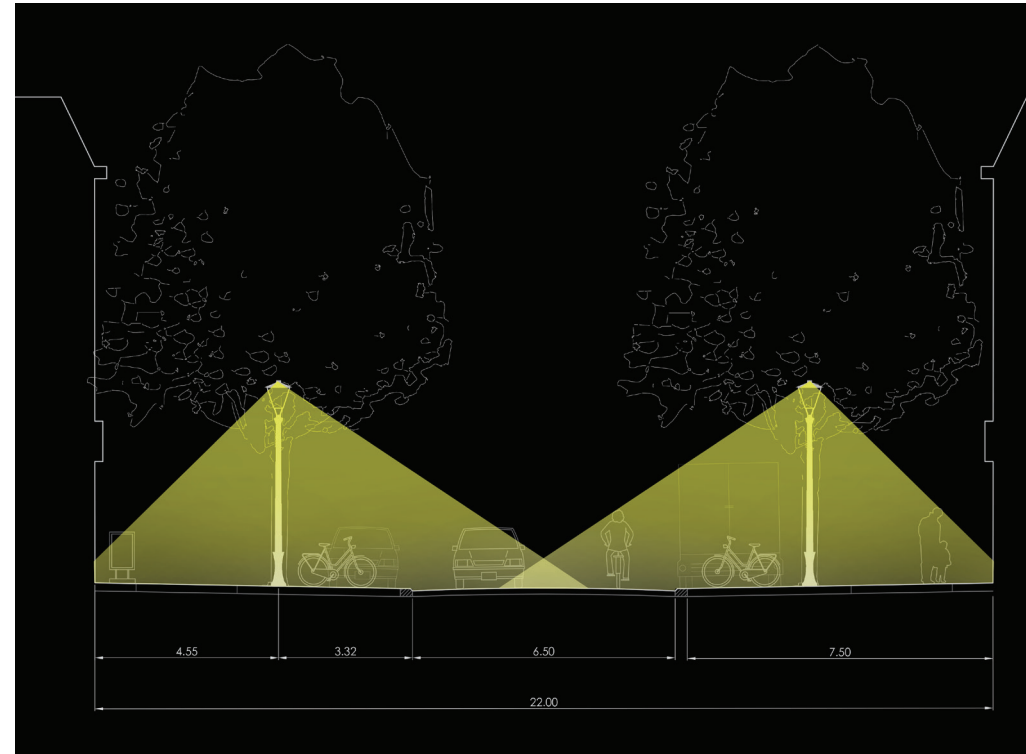


Meubilair op één lijn plaatsen met de nieuw te planten bomen.

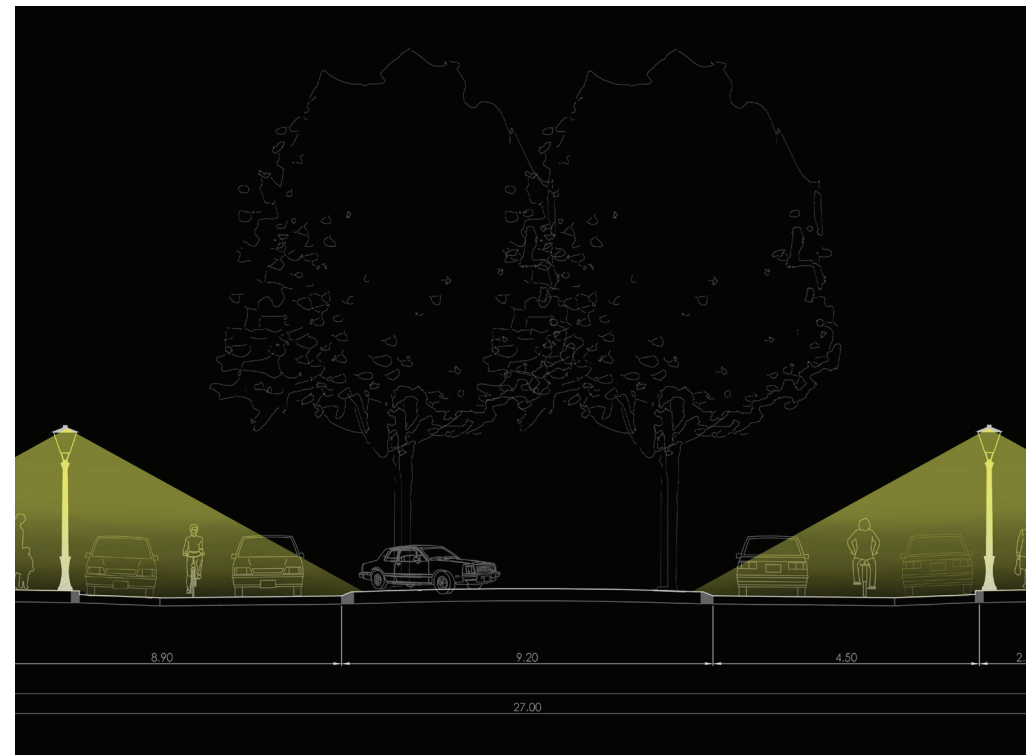
Verlichting



Haagse mast, lichtpunthoogte 3,5 m. Indien deze mast niet voldoende licht kan werpen op de rijbaan wordt er gekozen voor een model met hangende verlichting en additioneel Haagse masten.



Gewenst lichtprincipe: Frederik Hendriklaan en Aert van de Goesstraat



Gewenst lichtprincipe: Willem de Zwijgerlaan

Boomrooster



Uit staal gelaserd in zwart gecoat.



Nader te bepalen roosteralternatief voor bomen met grote bovengrondse wortels

Groen



Linde



Iep

Ideale boomstructuur

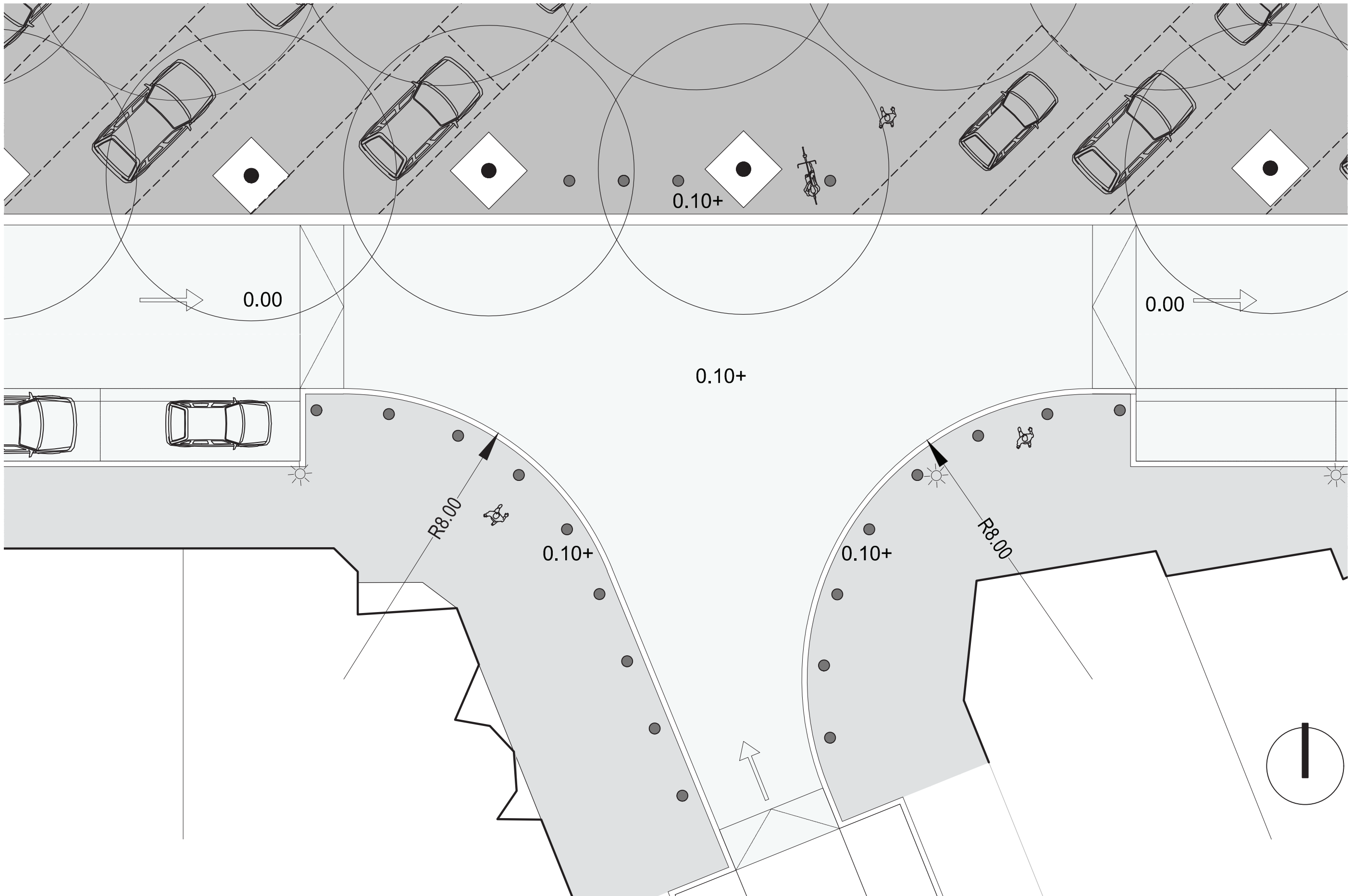
Aert Van De Goesstraat-Frederik Hendriklaan, bomen om de 12,8 meter.
Gemengde laan van Linde en Iep



Willem de Zwijgerlaan, bomen alternerend om de 8 meter.
Laan van Iepen



Aansluiting zijstraat Willem de Zwijgerlaan



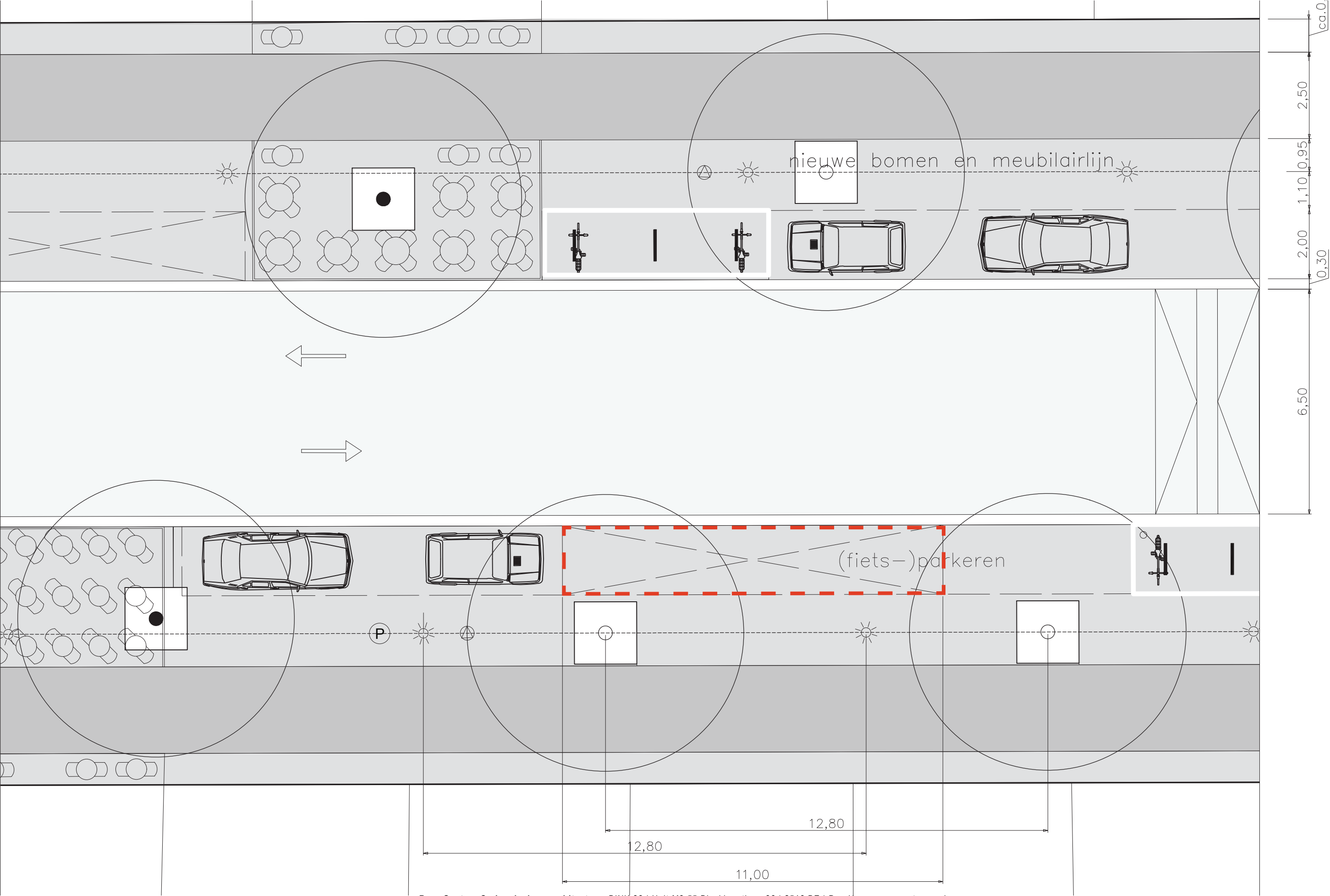
Aansluiting zijstraat Frederik Hendriklaan



Laden en lossen



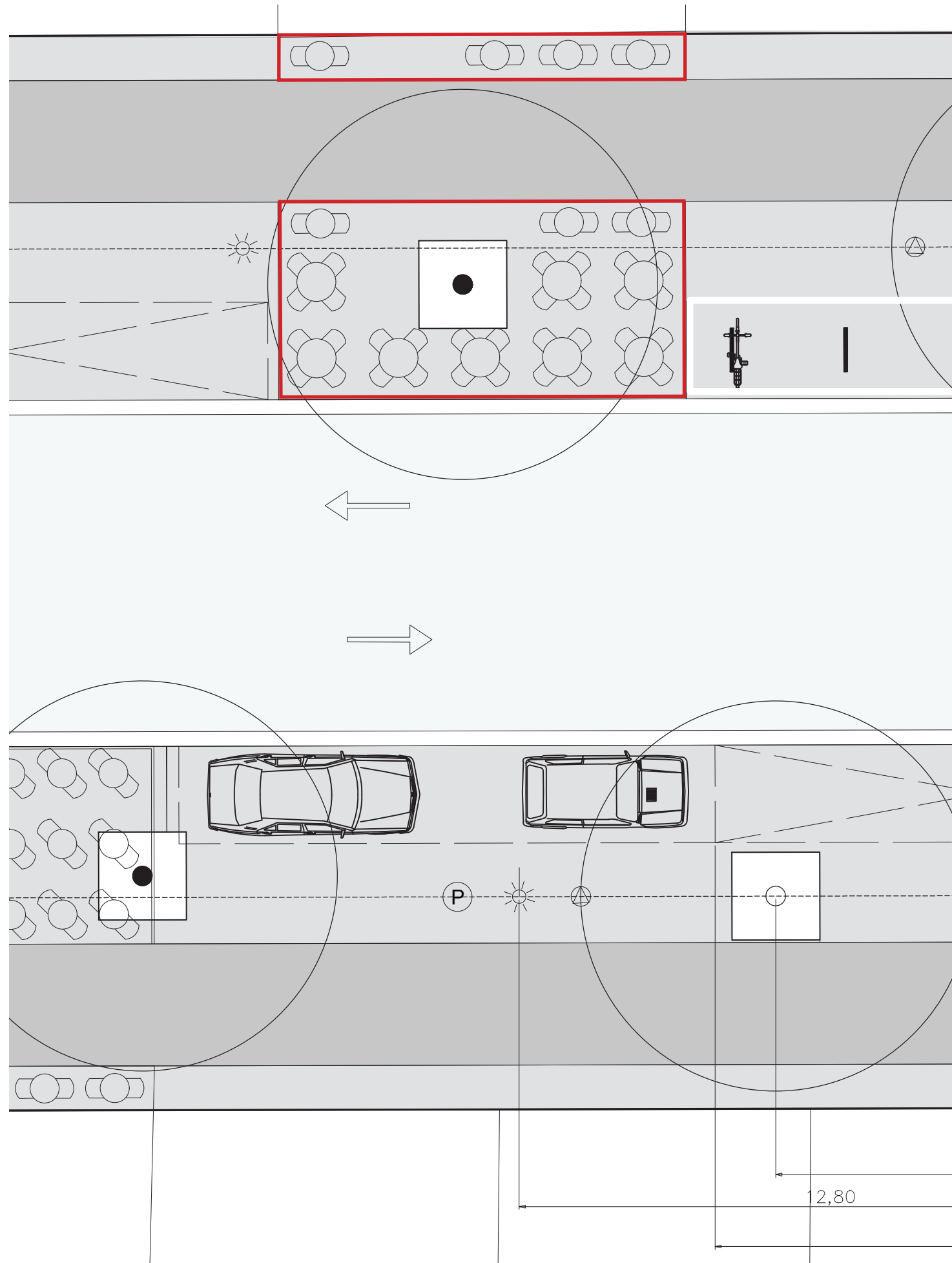
Laden en lossen



Terras



Terras

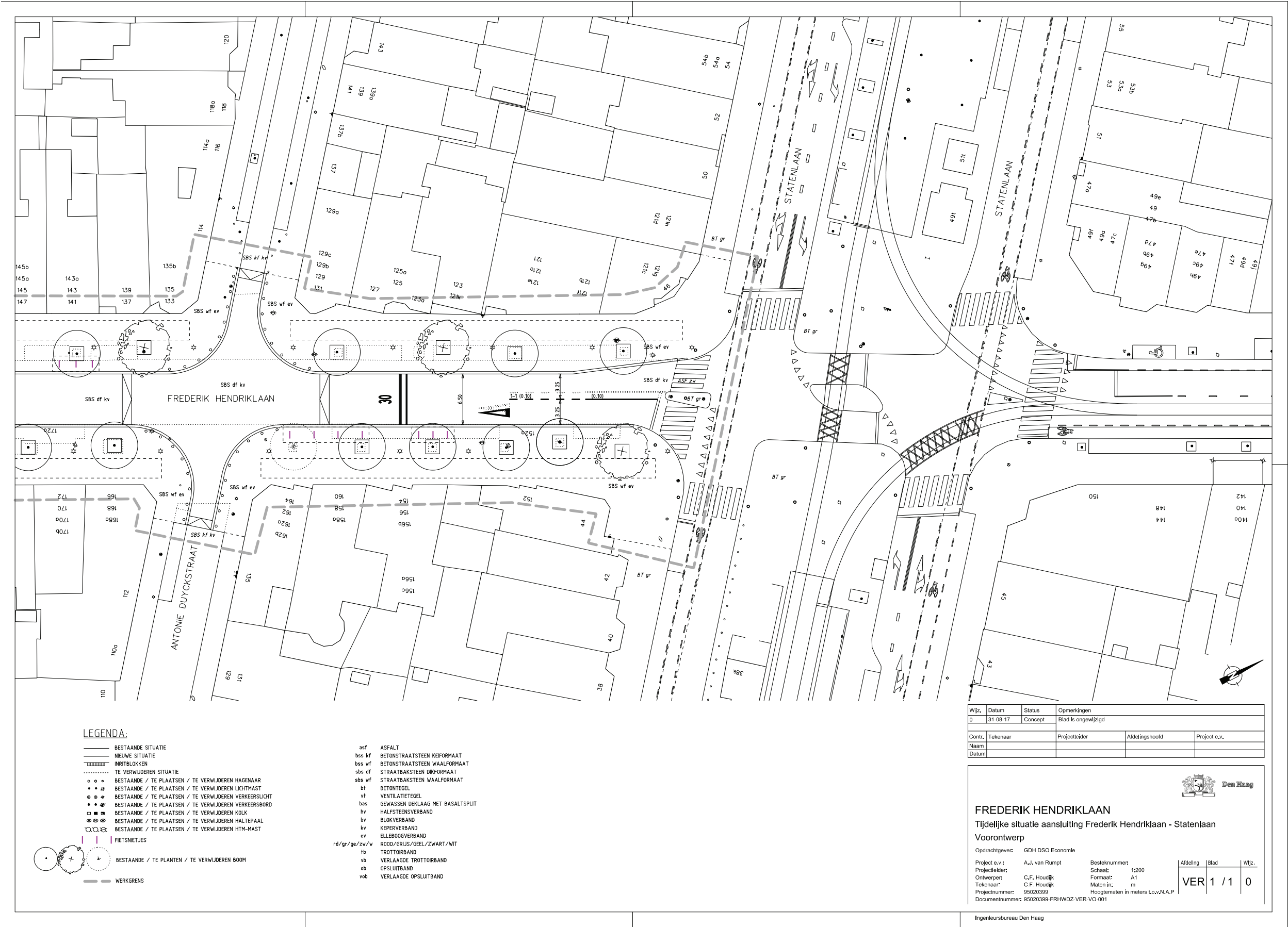


altijd ruimte voor gevelterras



Daar waar mogelijk kan in de zomerperiode een overterras worden gerealiseerd aan de andere zijde van de loper. Dit terras kan zich uitstrekken tot op de parkeerplaatsen. In deze periode wordt de parkeerplaats opgeheven en ingericht als terras. Nadere randvoorwaarden voor de afscheiding van het terras naar de rijbaan dienen te worden geformuleerd met als doel naast veiligheid ook de ruimtelijke kwaliteit te borgen.

Tijdelijke oplossing



1:500

Kruispunt Frederik Hendriklaan - Statenlaan

Tijdelijke inpassing bushaltes FH-laan en WdZ-laan

