

Voor vrijgave voor inspraak van het voorlopig ontwerp herinrichting Erasmusweg deel 2

Plantoelichting

Voorlopig ontwerp Erasmusweg, *deel 2*

Loevesteinlaan– Beresteinlaan

1 Inleiding en achtergrond

Conform de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) en de Kadernota Straten, Wegen en Lanen (SWL) dient de Erasmusweg als stedelijke hoofdweg te functioneren. In de huidige situatie komt het gewenste wegbeeld niet overeen met de functie van de stedelijke hoofdweg. Aan de zeezijde (huizenzijde) bestaat de weg uit twee rijstroken en aan de landzijde uit 'anderhalve' rijstrook. De Erasmusweg moet dan ook tot een volwaardige stedelijke hoofdweg, bestaande uit 2x2 rijstroken, worden opgewaardeerd. Door het voldoen aan dit wegbeeld van een stedelijke hoofdweg wordt de doorstroming verbeterd, de weg nog overzichtelijker, veiliger en aantrekkelijker gemaakt waardoor andere routes zoals de Melis Stokelaan en aangrenzende straten in woonwijken minder worden belast.

De aanleiding om het project Erasmusweg op te starten is tweeledig.

1) Een deel van deze stedelijke hoofdweg is in de onderhoudsplanning opgenomen en dient noodzakelijkerwijs op korte termijn uitgevoerd te worden.

2) De verkeersintensiteit groeit dusdanig door aanpassingen op het hoofdwegennet, te weten de A4 midden Delfland (reeds gereed) en de verruiming van de capaciteit op de route Wippolderlaan/Lozerlaan (uitvoering in de periode 2016-2020 (zoals afgesproken in het MIRT)). Verder speelt het afwaarderen van de Melis Stokelaan ook nog een rol waardoor de verkeersveiligheid en doorstroming op de Erasmusweg verder onder druk komt te staan.

In het voorontwerp is het aantal rijstroken verbreed van 1,5 naar 2 ten gunste van de doorstroming. Het ontwerp heeft de volgende kenmerken:

- 2x2 rijstroken in beide richtingen met een merendeel gesloten middenberm,
- Verminderen van het aantal doorsteken t.b.v. optimalisatie van de doorstroming,
- Handhaven bomen,
- Verbeterde verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing.

Het Tweede deeltrajecten van de Erasmusweg (deel 2)

De uitvoering van de herinrichting van de Erasmusweg wordt gefaseerd aangepakt. De herinrichting bestaat uit twee deeltrajecten:

Deel 1. Troelstrakade - Loevesteinlaan (Rood omkaderd)

Deel 2. Loevesteinlaan – Beresteinlaan (Groen omkaderd)



De herinrichting van het eerste deel van de Erasmusweg, tussen de Troelstrakade en de Loevesteinlaan, is op 17 mei 2016 goedgekeurd door het college (RIS 294199). De uitvoering staat gepland voor 2019.

Het voorliggende ontwerp dat voor inspraak wordt aangeboden betreft de herinrichting van de Erasmusweg deel 2 tussen de Loevesteinlaan en de Beresteinlaan. De start van de uitvoering van deel 2 is op dit moment voorzien in januari 2020. De fasering van de uitvoering is in volledige afstemming met deeltraject 1.

2 Maatregelen herinrichting

Doelstelling project: De doorstroming, veiligheid en overzichtelijkheid Erasmusweg verbeteren om aan het wenselijke wegbeeld van een stedelijke hoofdweg te kunnen voldoen.

In overleg met de opdrachtgever zijn de volgende uitgangspunten en normenkaders vastgesteld;

- Ontwerp Erasmusweg tussen Loevesteinlaan en Beresteinlaan,
- ASVV 2004, CROW,
- Handboek Wegontwerp, gemeente Den Haag, oktober 2012,
- Haagse Nota Mobiliteit, september 2011,
- Nota straten, Wegen, Lanen (SWL).

Belangrijke uitgangspunten bij het ontwerp, naast het realiseren van verkeersveilige situaties, zijn ook het bereikbaar houden van diverse functies op en rond de Erasmusweg, het handhaven van de bomen en het handhaven van de aangrenzende ecologische zone.

In het voorontwerp is ruimte gecreëerd voor een bredere rijbaan richting de Troelstrakade, ten koste van de middenberm met behoud van het langsparkeren. Het ontwerp heeft de volgende kenmerken;

- 2x2 rijstroken (2x6.50m.) in beide richtingen,
- 0.60m middenberm,
- Merendeel gesloten middenberm, volgens principe rechts-in/rechts-uit,
- Verbrede middenberm van 5.00m. t.h.v. ongeregelde kruisingen/oversteken,
 - Sportvelden S.V. Erasmus;
 - Steenhouwersgaarde.
- 2.00m langsparkeerstroken in klinkerverharding,
- Handhaven bomen,
- Verlichting verplaatsen naar bomenrij zijberm,
- Geregelde kruising Erasmusweg/Vrederustlaan.

2.1. Autoverkeer

2.1.1. Rijstroken

De rijbaan richting de Troelstrakade wordt verbreed tot een breedte van 6.50m zodat in beide richtingen een volwaardig profiel van 2x2 rijstroken ontstaat.

2.1.2. Zij-aansluitingen en middenbermen

Om ruimte te creëren voor een bredere rijbaan richting de Troelstrakade is de middenberm versmald naar 0.60m.

Vanuit het verkeersbeleid (Kadernota straten, wegen, lanen) is het tevens wenselijk zo veel mogelijk doorsteken in de middenberm op te heffen. Hierdoor verbetert de doorstroming van de Erasmusweg en wordt deze tevens verkeersveiliger, doordat verkeersmanoeuvres van het verkeer zich concentreren op een beperkt aantal (geregelde) kruisingen en links afslaand verkeer de doorstroming op de hoofdrijbaan niet meer belemmert.

De volgende doorsteken in de middenberm worden opgeheven;

- Bierbrouwersgaarde;
- Muldersgaarde;
- Vrederustlaan (parallelweg);
- Zwaardvegersgaarde;
- Amateurtuindersvereniging Zonnegaarde;
- Leggelostraat;
- Ruinerwoldstraat.

Vanwege de relatief grote afstand tussen de geregelde kruisingen, de grote omrijbewegingen die dit eventueel teweeg zouden brengen en de bereikbaarheid van de aan de Erasmusweg gelegen functies is er voor gekozen om de volgende aansluitingen in de middenberm niet af te sluiten;

- Sportvelden t.h.v. Muldersgaarde,
- Steenhouwersgaarde,
- Benzinestation Leyweg,
- Benzinestation Loevesteinlaan.

De delen van de middenberm waarbij de zijstraten aangesloten blijven worden verbreed naar 5.00m. Dit verbetert onder andere de oversteekbaarheid en creëert voldoende opstelruimte voor overstekende automobilisten.

Ter hoogte van de zijstraten en –aansluitingen wordt een vrije zichtruimte gewaarborgd door 5.00m. obstakelafstand te houden tussen de parkeerstrook en de zijstraat.

Onderzoek heeft uitgewezen dat het dichtzetten van de middenberm weliswaar leidt tot een groei van links afslaande bewegingen op kruispunten maar dat dit niet leidt tot problemen voor de doorstroming.

2.1.3. Nieuwe VRI Vrederustlaan

Naar aanleiding van de inloopbijeenkomst op 26 juni 2017 wordt op verzoek van bewoners de kruising Vrederustlaan voorzien van verkeerslichten waardoor de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer wordt verbeterd.

Met het oog op de doorstroming op de Erasmusweg, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid is een exclusieve linksaf strook ingepast richting Vrederustlaan.

2.2. Langzaam Verkeer

De vrij liggende fietspaden blijven gehandhaafd evenals het trottoir aan de woningzijde. Als gevolg van het verplaatsen van de bushalte wordt een nieuw trottoir ingepast tussen de Vrederustlaan en de bushalte.

Om ruimte te creëren voor een bredere rijbaan richting de Troelstrakade is de middenberm versmald naar 0.60m. Dit bemoeilijkt het oversteken op de wegvakken buiten de verkeersregeling. Om de doorstroming op de Erasmusweg zo goed mogelijk te laten functioneren zijn tevens diverse auto-doorsteken en voetganger/fiets-doorsteken op de Erasmusweg opgeheven en zijn de

oversteekbewegingen voor langzaam verkeer voornamelijk op geregelde (met een verkeersregelinstallatie) kruisingen gefaciliteerd. Op deze wijze kunnen fietsers en voetgangers veilig de Erasmusweg oversteken en blijft de barrièrewerking beperkt.

2.3 Openbaar vervoer

Om inpassing van de verkeerslichtenregeling mogelijk te maken is de bushalte Vrederustlaan voor de richting Scheveningen Noorderstrand in het ontwerp ca. 30m. richting de Beresteinlaan verschoven. Dit vergemakkelijkt het invoegen van het busverkeer en voorkomt onnodige verstoring van de verkeerslichtenregeling. De haltekom is 2.60m. breed.

De bushalte voor de richting Vrederust blijft op de huidige positie gehandhaafd, maar wordt wel verbreed naar 2.60m. zodat halterende bussen het verkeer op de hoofdrijbaan niet belemmeren.

2.4 Parkeren en parkeerbalans

2.4.1 Parkeren

De breedte van het langsparkeren wordt over de gehele lengte gesteld op 2.00m, zodat geparkeerde auto's in zijn geheel in de vakken kunnen staan en derhalve minder hinder veroorzaken aan verkeer op de hoofdrijbaan.

De ruimte tussen de parkeerstrook en het fietspad wordt vergroend en voorzien van een uitstapstrook met doorsteekjes richting het trottoir.

2.4.2 Parkeerbalans

Parkeerstroken langs de weg horen niet bij het streefbeeld van een stedelijke hoofdweg. Op de plaatsen waar de parkeerdruk het toelaat worden daarom parkeerplaatsen verwijderd. Om ter hoogte van de kruisingen een midden steunpunt van 5.00m. voor autoverkeer te kunnen maken dient de rijbaan ook aan de zeezijde te worden uitgebogen. Dit gaat ten koste van parkeren. De parkeerdruk is op sommige plaatsen, met name tussen de Beresteinlaan en Vrederustlaan hoog. In de directe omgeving zijn geen alternatieve parkeervoorzieningen mogelijk. Op deze plaatsen blijven de parkeerplaatsen daarom gehandhaafd. In totaal worden er 156 parkeerplaatsen verwijderd.

Erasmusweg fase II - VO	Bestaand	Nieuw	Verschil	Int. DSO gem.	i.c.m. best.	i.c.m. nieuw
Beresteinlaan - Vrederustlaan	103	76	-27	100	97,1 %	131,6 %
Vrederustlaan - Dedemsvaartweg	188	113	-75	91	48,4 %	80,5 %
Dedemsvaartweg - Leyweg	82	78	-4	67	81,7 %	85,9 %
Leyweg - Loevesteinlaan	101	51	-50	104	103,0 %	203,9 %
Steenhouwersgaarde	0	-5	-5			
Totaal	474	318	-156	362	76,0 %	113,8 %

Tabel: 1.1 Overzicht parkeerbalans huidige en nieuwe situatie.

2.5 Groenvoorzieningen en groenbalans

Met behulp van de methode van Roloff is de conditie van de bomen bepaald. De huidige conditie van de bomen valt onder de noemer redelijk. Van alle bomen is de levensduur onder de huidige omstandigheden van de bomen bepaald. Iets minder dan de helft van de bomen hebben een verwachte levensduur van meer dan 20 jaar, de overgrote meerderheid een levensduur van 10 tot 20 jaar onder de huidige omstandigheden.

Door de oppervlakkige en breed uitgroeiende beworteling is het risico op schade aan de wortels bij het uitvoeren van de civiele werkzaamheden erg groot. Schade aan deze wortels heeft een sterk negatief effect op de conditie en restlevensduur van de bomen.

Gekozen is om, in de lijn van de Erasmusweg deel I, het parkeren verhoogd aan te leggen. Met deze oplossing blijft het groen ongemoeid.

Erasmusweg fase II- VO	Bestaand	Gerooid	Nieuw	Verschil
Bomen (st)	238	8	31	+23
Groen (m2)		150	9445	+9.295

Tabel: 1.2 Bomen en groenbalans huidige en nieuwe situatie

2.6 Materialisatie

De rijbaan bestaat uit asfaltverharding. Het asfalt in de langsparkeerstrook wordt vervangen door klinkerverharding wat voor de aanwezige boomwortels een positief effect heeft. Een kanttekening hierin is dat als er geen juiste groeiplaats gecreëerd wordt voor de bomen onder deze klinkerverharding er een verhoogde intensiteit van wortelopdruk in de klinkerverharding ontstaat. In de middenberm wordt, gezien de beperkte breedte, een betontegel toegepast die qua uitstraling overeenkomt met het trottoir maar van een afwijkende maatvoering zal zijn.

2.7 Verlichting

De verlichtingsmasten worden verplaatst naar de zijkanen in lijn met de bomen in een alternerende opstelling. Ook is in overleg met de afdeling BVM een plan gemaakt voor de herpositionering van de bewegwijzering, Drip's en reistijdcamera's.

3 Toetsing en advies

Het ontwerp van de Erasmusweg deel 2 is besproken in het Vooroverleg over Verkeerszaken (VOV) en met de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR). Zowel het VOV (d.d. 12 april 2018) als de ACOR (d.d. 24 januari 2018) hebben positief geadviseerd.

Het voorontwerp is aan de gemeentelijke afdeling Stedelijk Beheer voorgelegd voor een zogeheten beheerderstoets. De verschillende vakdisciplines van Stedelijk Beheer (bodem, constructies & installaties, openbare verlichting, groen, riolering en wegen) zijn akkoord met het voorontwerp.

4 Participatie en communicatie / Inspraakprocedure

Op 26 juni 2017 is het schetsontwerp tijdens een inloopavond gepresenteerd aan omwonenden en andere belanghebbenden. Voor de inloopavond zijn 7500 uitnodigingen verstuurd. Er kwamen 47 geïnteresseerden langs met vragen over het ontwerp.

Opvallende onderwerpen waren hierbij;

- Het veilig oversteken van de Erasmusweg door langzaam verkeer,
- Het te hard rijden op de Erasmusweg,
- Consequenties ontwerp voor de Vrederustlaan en locatie bushaltes,
- Consequenties ontwerp voor de 'Gaarden-straten'

Naar aanleiding van de vragen is het ontwerp op verschillende punten aangepast;

- Op de kruising Erasmusweg – Vrederustlaan is de verkeersregelininstallatie uitgebreid voor langzaam verkeer.
- Langzaam verkeer krijgt meer ruimte bij de 'geregelde oversteken' (oversteekpunten met verkeersregelininstallatie).

Met het collegebesluit wordt het concept voorontwerp vrijgegeven voor inspraak door omwonenden en andere belanghebbenden. De inspraakperiode beslaat 6 weken. Onderdeel van de inspraakprocedure is een inspraakbijeenkomst voor de belanghebbenden, waar het concept Voorontwerp zal worden getoond en toegelicht. De bijeenkomst zal eind januari plaatsvinden.

Voor deze bijeenkomst zullen ca 10.000 uitnodigingsbrieven worden verstuurd naar adressen langs het tracé en de wijken Morgenstond, Dreven en Gaarden en Erasmusveld.

Ook de betreffende wijkberaden en belangenorganisaties, zullen worden uitgenodigd voor de informatieavond. Daarnaast zal de uitnodiging worden verspreid via lokale informatienetwerken en een advertentie in de Posthoorn.

De tijdens de inspraakperiode ingediende zienswijzen worden beoordeeld op haalbaarheid en toegevoegde waarde aan het concept voorontwerp en zo nodig meegenomen in het voorontwerp wat aan de gemeenteraad wordt voorgelegd ter besluitvorming. Alle ingediende zienswijzen worden in een bijlage van het voorontwerp meegestuurd aan de raad.

5 Milieu: Geluid, lucht en bodem

Geluid

Het veranderen van het profiel van de Erasmusweg valt onder de definitie van een wijziging op of aan een weg, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Voordat deze wijziging mag worden doorgevoerd, moet eerst worden onderzocht of hierdoor geen onaanvaardbare toename van de geluidbelasting optreedt. Daarvoor wordt de geluidbelasting langs de Erasmusweg in de bestaande situatie vergeleken met de geluidbelasting tien jaar na de wijziging. Als de toename van de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie kleiner of gelijk is aan 1,5 dB, dan is dat op grond van de Wet geluidhinder toelaatbaar. Bij het maken van het schetsontwerp zijn de geluidbelasting in de bestaande situatie en toekomstige situatie onderzocht. Daarbij is vastgesteld dat, ten opzichte van de bestaande situatie, de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie niet noemenswaardig toeneemt. Om niettemin een toename van 1,5 dB te veroorzaken, moet de afstand tussen de as van de rijbanen en de woningen langs de Erasmusweg met tenminste 30% afnemen. Hoewel bij de kruispunten de rijstroken dicht bij de woningen langs de Erasmusweg komen te liggen, is de afname van de afstand daarbij veel kleiner dan deze 30%. Daarom zal de voorgenomen wijziging van de Erasmusweg niet leiden tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het ontwerp is dus zonder meer in overeenstemming met de Wet geluidhinder.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit langs de Erasmusweg wordt, samen met de luchtkwaliteit langs alle belangrijke wegen in Den Haag, vijfjaarlijks in kaart gebracht. Daarbij wordt bovendien een prognose gemaakt van de ontwikkeling van deze luchtkwaliteit, op basis van de verwachte verkeersontwikkeling. Uit deze verplichte monitoring op grond van de Wet luchtkwaliteit, blijkt dat de luchtkwaliteit langs de Erasmusweg op dit moment, maar ook in de nabije toekomst (2020), ruimschoots onder de wettelijke normen ligt. In het voorgaande is al aangegeven dat de verkeersintensiteit op de Erasmusweg in de toekomst nauwelijks zal toenemen. Bovendien zal door het ontwerp van de Erasmusweg de doorstroming verbeteren. Per saldo betekent dit dat de luchtkwaliteit ter hoogte van de langs de Erasmusweg gelegen woningen zal verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie.

Bodem

Uit het historisch onderzoek is gebleken dat de algemene milieu hygiënische bodemkwaliteit wordt gekenmerkt door licht tot matig verhoogde gehalten aan zware metalen in de boven- en ondergrond. In het grondwater worden over het algemeen licht tot matig verhoogde concentraties aan zware metalen en/of vluchtige aromaten gemeten. Daarnaast zijn een drietal locaties waarbij een beschikt geval van ernstige bodemverontreiniging is aangetoond.

Op basis van de verkregen historische gegevens is gebleken dat ter plaatse van de onderzoekslocatie (sterk) puin houdende grond en met onbekend materiaal gedempte sloten worden verwacht. Ook is

de onderzoekslocatie gedeeltelijk binnen een voormalig kassengebied gelegen en zijn de weg en omliggende woonwijken gebouwd in een periode waarbij veelvuldig asbest is gebruikt. De uitkomsten worden nog afgestemd met de Omgevingsdienst Haaglanden (ODH).

Gezien bovenstaande conclusies zijn een bodemonderzoek, conform de richtlijnen uit de NEN 5740, en een asbestonderzoek conform de richtlijnen uit de NEN 5707 noodzakelijk.

Op het gebied van Archeologie moet er nog nader onderzoek uitgevoerd worden, maar de verwachting hierin is dit er geen aanvullende onderzoeken benodigd zijn.

6 Duurzaamheid

In haar beleid (zie o.a. de Haagse Nota Mobiliteit) streeft de gemeente naar het bundelen van het verkeer op de hoofdroutes, om zodoende de leefbaarheid in de wijken te verbeteren.

Uitgangspunt is dat het project zal worden ondergebracht bij het raamcontract Groot Onderhoud Asphalt. De duurzaamheidseisen uit dit contract worden overgenomen in de overeenkomst voor de Erasmusweg deel 2.

In het contract Groot Onderhoud Asphalt zijn eisen opgenomen voor mobiele werktuigen en rijdend materieel over energie-efficiëntie en emissiewaarden. In te zetten vrachtwagens moeten tenminste voldoen aan de eisen zoals die gelden in de milieuzone van de gemeente Den Haag. Daarnaast zijn eisen opgenomen om volgens de landelijk geldende en getoetste kwaliteitsnormen gerecyclede materialen toe te passen.

7 Juridisch- planologische consequenties

Alle aanpassingen van de Erasmusweg vallen binnen de bestemming verkeer. Alle aanpassingen van de Erasmusweg vallen binnen de kadastrale eigendomsgrenzen die reeds toebedeeld zijn aan de weg.

Vergunningen:

Het project Erasmusweg deel 2 raakt drie bestemmingsplannen, namelijk Morgenstond, Vrederust en Wateringse Veld-Noord.

Naar verwachting worden de volgende vergunningen en besluiten aangevraagd;

- Omgevingsvergunning;
 - o activiteit uitvoeren van werkzaamheden;
 - Dubbelbestemming Waarde-Archeologie,
 - Dubbelbestemming Leiding-Water,
 - Dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering.
- Watervergunning,
- (Combi)instemmingsbesluit aanleggen/veranderen van een weg en leidingen,
- Ontheffing geluidhinder.

Na vaststelling van het voorlopig ontwerp wordt het vergunningen dossier nader uitgewerkt.

8 Planning

De start van de uitvoering van de werkzaamheden aan de Erasmusweg deel 2, is gepland begin 2020. In het BVC hoofdlijnenplan staat het voorlopig tijdslot beschreven van kwartaal 1 en kwartaal 2 in 2020. Dit is afgestemd met Erasmusweg deel 1.

Het collegebesluit voor vrijgave van het voorlopig ontwerp is gepland op 8 januari 2019. Het ontwerp zal dan week 2 ter inzage liggen. Naar verwachting kan, afhankelijk van de inhoud van de inspraak reacties, de Raad het ontwerp in Q2 2019 behandelen.

Het opstellen van het definitief ontwerp, bestek en de aanbesteding zal in het jaar 2019 plaatsvinden waardoor de uitvoering begin 2020 kan starten. Parallel worden de vergunningen aangevraagd en de SBO procedure gevolgd worden.

9 Risicobeheersing

Voor het in beeld brengen van de risico's en de te treffen beheersmaatregelen, heeft een risicoanalyse plaatsgevonden;

- 1) Risico: De bomen overleven de uitvoeringsfase niet.
Beheersmaatregel: In het ontwerp is hiervoor de beheersmaatregel verwerkt door het verhogen van de parkeervakken, waardoor de bomen behouden kunnen blijven.
- 2) Risico: Weerstand tijdens inspraakprocedure waarbij de reacties niet kunnen worden weerlegd.
Beheersmaatregel: ontwerp goed onderbouwen met studies over doorstroming verbetering en verkeersveiligheid.
- 3) Risico: Te weinig budget.
Beheersmaatregel: Allereerst heeft zorgvuldig overleg met beheerafdelingen plaatsgevonden ten behoeve van een realistische raming en met subsidienten is afgestemd over de te verkrijgen subsidie. Hiernaast vindt actieve risicobeheersing plaats: bij de verschillende fasen van het project vindt herijking van het risicoprofiel plaats en wordt gestuurd om risico's te beheersen. Tenslotte is binnen de raming van het voorlopig ontwerp een standaardpercentage (10%) voor onvoorziene kosten voor de uitvoering van de werkzaamheden opgenomen en is een extra voorziening voor vervuilende grond opgenomen (€ 50.000)

10 Financiën

De investeringskosten voor de Erasmusweg deeltraject 2 zijn geraamd op ca. €4.436.000,- (excl. btw. Incl. VAT en onvoorzien). Deze hierbij behorende kapitaallasten worden gedekt uit de volgende bronnen.:

- a. € 1.325.000,- Meerjareninvesteringskrediet Erasmusweg deel 2;
- b. € 971.000,- Meerjareninvesteringskrediet Hofzichtlaan (verkeersplan) toe te voegen aan Meerjareninvesteringskrediet Erasmusweg deel 2;
- c. € 1.065.000,- 021.0b Inrichting en onderhoud buitenruimte, Onderhoud Straten Wegen Pleinen, programma 9 Buitenruimte , jaarschijf 2020;
- d. € 125.000,- 021.0b Inrichting en onderhoud buitenruimte, Openbare verlichting, programma 9 Buitenruimte , jaarschijf 2020;
- e. € 200.000,- 057.0b Openbaar Groenen openlucht recreatie, Openbaar groen, programma 9 Buitenruimte , jaarschijf 2020;
- f. € 50.000,- 021.0f Inrichting verkeer, verkeersmanagement, programma 12 Mobiliteit, jaarschijf 2020;
- g. € 700.000,- Subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Bij het raadsbesluit tot vaststelling van het voorlopig ontwerp wordt ook besloten over de dekking van het project.

Beheerkosten en -financiering groene middenberm

Er zijn geen jaarlijkse extra beheerkosten als gevolg van de voorgestelde maatregelen in dit voorontwerp te verwachten. In overleg met de betreffende beheerders is geconstateerd dat de wijzigingen in beheerlasten als gevolg van de voorgestelde maatregelen tegen elkaar wegvallen en zodoende geen extra beheerskosten met zich meebrengen.