

1. Inleiding

Onder Nederlandse gemeenten is de laatste jaren een groeiende wens om meer wegen binnen de bebouwde kom veiliger te maken door de snelheden af te waarderen van 50 naar 30 km/u. De gemeente Den Haag deelt deze ambitie en heeft deze opgenomen in haar beleid.

In de Nota Verkeersveiligheidsstrategie Den Haag 2030 (RIS305029) wordt het thema Veilige Snelheden globaal beschreven. In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid (UVP VV) 2020-2022 (RIS305102) wordt dit thema vertaald naar een aantal locaties waar de snelheden moeten worden afgewaardeerd. Op de Cremerweg weg geldt nu al een snelheidslimiet van 30km/h, maar de weginrichting is nog niet naar behoren aangepast, terwijl dit essentieel is om deze snelheid te handhaven. Daarom wordt de Cremerweg opnieuw ingericht. Binnen de gemeente Den Haag is het niet de norm om wegen van 50km/u naar 30km/u af te waarderen voordat de inrichting is aangepast. In het geval van de Cremerweg is dit gebeurd bij het aanpassen van de rails van tramlijn 9 (RIS269967) op de Nieuwe Parklaan. Verschillende zijstraten van de Nieuwe Parklaan, waaronder de Cremerweg, hebben bij het leggen van de nieuwe rails alvast een inrichting gekregen.

Dit wordt mede mogelijk gemaakt door het feit dat de afdeling SB Riolering, Wegen en Bodem (hierna SB) budgetten heeft vrijgemaakt in het kader van groot onderhoud om asfalt op de Cremerweg te vervangen. Daarnaast gaat de afdeling Riolering aan de slag met het 'relinen' van een deel van het riool onder de Cremerweg.

2. Huidige situatie

De Cremerweg ligt in Scheveningen in het Westbroekpark en heeft een landelijk karakter. De verkeersintensiteiten zijn laag en er liggen weinig woningen aan de weg. Aan de kant van de Haringkade ligt ter hoogte van de Wagenaarweg korfbalvereniging KVS/Maritiem die tijdens het korfbalseizoen in de weekenden enkele tientallen auto's en fietsen aantrekt. Aan de kant van de Nieuwe Parklaan bevinden zich de Nigeriaanse ambassade en een paar woningen. Hiertussen ligt geen bebouwing aan de weg en wordt het tracé gekenmerkt door bebossing en iconische doorkijklocaties, met zicht op groen en water. Zowel het wegdek als het eenzijdig gelegen trottoir bestaan uit asfalt. Tot voorkort werden op drukke dagen langs beide kanten van de weg auto's geparkeerd. Met de invoering van betaald parkeren is parkeren alleen nog toegestaan aan de zijde van het Westbroekpark, de noordzijde van de Cremerweg. Sinds de invoering van betaald parkeren is de parkeerdruk op de Cremerweg zelf aanzienlijk gedaald. Zoals in de inleiding beschreven, is de snelheidslimiet op de Cremerweg nu al 30km/u, maar is de inrichting nog zoals die van een 50km/u weg met een zeven meter brede rijbaan en asfalt.

Op de volgende pagina's staat een aantal impressies van de huidige situatie van de Cremerweg.



Korfbalvereniging bij Haringkade



Huizen en ambassade bij Nieuwe Parklaan



Doorkijk op groen



Bebossing langs de Cremerweg

3. Toelichting Voorontwerp (VO)

Projectdoel en uitgangspunten

Het doel van dit project is om de Cremerweg opnieuw in te richten, zodat het wegontwerp past bij de geldende snelheidslimiet van 30km/u.

Naast het aanpassen van de verkeerssituatie, is ervoor gekozen het landelijke karakter te behouden en met enkele bomen aan te vullen. Hierbij is het uitgangspunt geweest om de iconische doorkijken op het Westbroekpark te behouden en extra groen toe te voegen wat in de omgeving past.

Het parkeren voor fietsers en auto's wordt bij de korfbalvereniging gefaciliteerd met parkeervakken en fietsnietjes. Aan de andere kant van de weg worden boomstammen in de berm gelegd. Deze maken parkeren in de berm onmogelijk en passen beter in de omgeving dan elementen als paaltjes of betonblokken.

Ingrepen

- **Wegprofiel**

De rijbaanbreedte over de gehele Cremerweg, tussen Haringkade en Nieuwe Parklaan, wordt teruggebracht naar 5,00 meter (huidig: 7,00 meter). Dit wordt gedaan door aan de zijde van de korfbalvereniging twee meter bestaande rijbaan te vervangen door parkeervakken.

- **Parkeren**

In oktober 2021 is voor het aantal benodigde parkeervakken in de Cremerweg een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Met dit onderzoek is vastgesteld dat op het drukste moment (wisseling tussen wedstrijden van de korfbalvereniging) ongeveer 45 parkeervakken nodig zijn. In het voorontwerp zijn er 43 parkeerplekken bij de korfbalvereniging gerealiseerd. De overige twee parkeerplekken liggen bij de Nieuwe Parklaan. Daar wordt ook een parkeerplek voor de Nigeriaanse Ambassade (CD-kenteken) geformaliseerd. Ook wordt er een invalide parkeerplek geformaliseerd bij de korfbalvereniging. Om te voorkomen dat er in de berm tegenover de korfbalvereniging wordt geparkeerd, worden hier horizontaal boomstammen neergelegd.

De huidige parkeerruimte op de brug naar de Haringkade komt te vervallen.

Toekomstige situatie Parkeren		
Parkeerplaatsen regulier	45	st.
Parkeerplaatsen mindervalide	1	st.
Parkeerplaatsen CD-kenteken	1	st.
Fietsstalplekken	169	st.

- **Trottoirs**

Door het opheffen van een deel van de parkeerruimte ontstaat ruimte om het trottoir tegen de rijbaan te leggen. Het huidige trottoir langs de Cremerweg bestaat uit asfalt, dit asfalt blijft behouden en wordt voorzien van een fijne slijtlaag die betreft uitstraling aansluit bij de omliggende trottoirs en wandelpaden.

Bij de korfbalvereniging staan fietsnietjes op het trottoir. Hier blijft het trottoir van ongeveer 3,80 meter breed gehandhaafd. Zo blijft het trottoir goed begaanbaar. Voorbij de fietsnietjes wordt het

trottoir twee meter breed. Dit versmalt optisch het wegprofiel. Door het trottoir niet breder te maken ontstaat er ook meer ruimte voor groen.

- **Aansluiting op Haringkade/Ver-Huëllweg**

De Ver-Huëllweg wordt in de toekomst waarschijnlijk opnieuw ingericht. Hiermee wordt bij de herinrichting van de Cremerweg rekening gehouden. Het ontwerp van de Cremerweg loopt daarom tot aan het kruispunt met de Haringkade en de Ver-Huëllweg. Zowel de Haringkade als Ver-Huëllweg zijn in de huidige situatie 50km/u wegen. Een uitritconstructie op het kruispunt van deze wegen met de Cremerweg zal tot onduidelijke verwachtingen leiden. Daarom is er in het ontwerp van de Cremerweg voor gekozen de zone-30 markering verder van dit kruispunt, nabij de Wagenaarweg te leggen. De huidige voorrangssituatie waar de Cremerweg-Ver-Huëllweg voorrang hebben op de Haringkade blijft gehandhaafd.

In het ontwerp wordt de wegbreedte van de Cremerweg teruggebracht van zeven naar vijf meter. Om ervoor te zorgen dat de Ver-Huëllweg hier vloeiend in overloopt, wordt de wegbreedte van deze weg in aanloop naar de kruising met de Haringkade en Cremerweg en de Cremerbrug versmald. Dit wordt gedaan door de inritconstructie op de Haringkade te verschuiven en een 'oortje' aan te leggen aan de zijkant van de verschoven uitritconstructie (zie rode cirkel onderstaande afbeelding. Een oortje is de term voor een afgerond hoekje trottoir). Hierdoor wordt ook een stukje parkeerstrook geformaliseerd waar nu nog op de rijbaan van de Ver-Huëllweg wordt geparkeerd. Dit alles wordt gedaan om de kans op frontale botsingen op de kruising te voorkomen.



Ook wordt na overleg met de omgeving een extra wegmarkering aangebracht op de Haringkade (rijrichting naar zee) bij het kruispunt met de Cremerweg/Ver-Huëllweg. Dit is om te ontmoedigen dat verkeer de bocht vanuit de Ver-Huëllweg richting het noorden op de Haringkade afsnijdt, zoals

dat nu wel vaker gebeurt. Omdat het hier gaat om een markering en geen fysiek obstakel, blijft het voor vrachtverkeer wel mogelijk deze bocht te nemen.

- **Aansluiting op de Wagenaarweg**

Op het kruispunt van de Cremerweg met de Wagenaarweg wordt een verkeersplateau gerealiseerd. Om het oversteken voor voetgangers te vergemakkelijken en de snelheid van het autoverkeer te beperken wordt de bocht van de Haringkade naar de Wagenaarweg krapper gemaakt. Ook ontstaat hierdoor meer ruimte voor vergroening.

Op de Wagenaarweg blijft de huidige weginrichting met een rijbaanbreedte van 8,10 meter gehandhaafd.

- **Verkeersdrempels/plateaus**

De Cremerweg wordt voorzien van sinusvormige 30 km/uur-drempels met een onderlinge afstand van ca. 70 meter. Behalve de Wagenaarweg zijn er geen andere zijstraten in de Cremerweg, waardoor in het hele project slechts één verkeersplateau wordt toegepast. Deze drempels worden in vorm aangepast tijdens de bestekfase als dit nodig blijkt voor de afwatering.

- **Materialisatie**

De rijbaan van de Cremerweg en parkeerstroken worden in gebakken materiaal (klinkers) uitgevoerd. Net als in de huidige situatie wordt het trottoir uitgevoerd in twee verschillende materialen. Ter hoogte van de woningen aan de zijde van de Nieuwe Parklaan blijft het trottoir uitgevoerd in betontegels en wordt op het overige deel van het trottoir voorgesteld het bestaande asfalt te voorzien van een fijne slijtlaag die dezelfde uitstraling heeft als aansluitende voetpaden in de omgeving van het Westbroekpark.

<u>Toekomstige situatie verharding</u>		
Betontegels 8 deklaag natuursplit	776	m2
Straatbaksteen waalformaat mangaan overig	640	m2
Straatbaksteen waalformaat mangaan	613	m2
Straatbaksteen keiformaat geel, boven garage	2.589	m2
Straatbaksteen df rood (weg)	38	m2
Betonstraatsteen kv rood (weg)	60	m2
Asfalt rood, fietspad	608	m2

- **Groen**

Rondom het tracé wordt extra groen aangebracht. Het gaat hier om een paar honderd vierkante meter extra lokale grassen die aansluiten bij de huidige uitstraling van het gebied. Er worden twaalf extra bomen geplant. Dit gebeurt in vier clusters van drie bomen, allemaal in het groen.

<u>Toekomstige situatie groen</u>		
Gras	845	m2
Boom in kluit	12	st.
Grasveld harde rand	360	m

4. Adviescommissies VOV en ACOR

Het vooroverleg over verkeerszaken (VOV) en de adviescommissie openbare ruimte (ACOR) hebben op respectievelijk 31 maart 2022 en 20 april 2022 positief geadviseerd op het concept-voorontwerp. Het VOV heeft als enige verbeterpunt meegegeven dat er in het ontwerp een mindervalide parkeerplaats ontbrak. Deze is toegevoegd aan het ontwerp. De ACOR heeft aandacht gevraagd voor het toepassen van zo min mogelijk verschillende materialen rond de kruising Cremerweg-Wagenaarweg. Ook dat verbeterpunt is in het ontwerp verwerkt. Op 11 januari 2023 is het aangepaste VO (waarin de bomensituatie is veranderd van acht naar twaalf bomen) nogmaals door de ACOR beoordeeld. De ACOR is akkoord gegaan met het aangepaste ontwerp. Beide commissies zijn dus akkoord.

5. Duurzaamheid

In dit ontwerp wordt een aantal duurzame maatregelen toegepast. Zo wordt het groen aangevuld met enkele honderden vierkante meters en twaalf bomen. Het asfalt op de rijbaan wordt vervangen door klinkers, waardoor de infiltratie van hemelwater verbetert.

6. Relatie met overige projecten

De Cremerweg sluit in het zuidoosten aan op de Ver-Huëllweg en Haringkade. Deze wegen worden naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst ook anders ingericht dan de huidige situatie. Echter, het is nog niet duidelijk hoe dit zal verlopen. Op het kruispunt waar deze drie wegen samenkomen is

daarom rekening gehouden met mogelijke toekomstige aanpassingen van het verkeersregime op de Ver-Huëllweg en de Haringkade. Tijdens het opstellen van de ontwerpen is er afstemming geweest over de inpassing van de aanpak van de Cremerweg in het gebied.

De Cremerweg ligt zelf niet op het Netwerk Bereikbaarheidsregie, maar grenst wel aan de Nieuwe Parklaan. Dit is een belangrijke route richting Scheveningen en het strand. Daarom wordt er met de afdeling Bereikbaarheid afgestemd welke maatregelen er moeten worden getroffen om het gebied goed bereikbaar te houden.

7. Juridisch kader

Het voorontwerp voor de herinrichting van de Cremerweg past binnen het geldende bestemmingsplan. De benodigde vergunningen en eventueel benodigde verkeersbesluiten worden in de voorbereidingsfase door DSB-Opdrachtgeving (DSB-OG) en SB geregeld.

Vigerend bestemmingsplan voor de Cremerweg is bestemmingsplan Wittebrug en Westbroekpark.

8. Kosten en dekking

De totale investeringskosten voor dit project bedragen € 759.962,-. Dit is inclusief voorbereiding, uitvoering en materialen. Deze kosten zijn ruwweg onder te verdelen in Groen (€50.962,-) en Verharding (€709.000,-). Daarnaast is er nog een reserve van € 25.000,- voor onvoorziene kosten.

Kosten		Dekking	
Groen	€ 50.962	Groen	€ 50.962
Bomen	€ 8.500	DSO Mobiliteit (UVP VV 2023-2026)	€ 42.462
Plantsoen grassen 20EU/m2	€ 21.536	Madurodam (Beleidsbudget Bomen BAS)	€ 8.500
Grond	€ 20.927		
Verharding	€ 709.000	Verharding	€ 709.000
Per m2 135EU	€ 709.000	SB	€ 420.000
		DSO Mobiliteit (UVP VV 2023-2026)	€ 289.000
TOTAAL	€ 759.962		€ 759.962
Reserve onvoorziene kosten	€ 25.000	DSO Mobiliteit (UVP VV 2023-2026)	€ 25.000

9. Beheerparagraaf

Wegbeheer

Door hogere beheerskosten van elementverharding ten opzichte van het huidige asfalt zullen de wegbeheerskosten toenemen. Het gaat om jaarlijks € 2100 ,- extra kosten.

Groenbeheer

Door de toename in het groenoppervlak en twaalf extra bomen zullen ook de kosten van het groenonderhoud toenemen. Dit gaat om jaarlijks € 2.200 ,- extra kosten

Totaal

In totaal nemen de onderhoudskosten groen- plus wegbeheer met € 4300 ,- toe. Hiertegenover staat een afname van € 1100,- beheerskosten op reiniging en klein onderhoud.

De totale verandering bedraagt na verrekening met de afname een bedrag van € 3200 ,- extra beheerskosten per jaar.

Voor de € 3.200 toename in jaarlijkse beheerskosten staat DSO Mobiliteit garant. Deze kosten worden structureel gedekt vanuit het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023-2026.

10. Communicatie en participatie in planvormingsfase

Voorafgaand en tijdens dit project zijn de belanghebbenden uit de omgeving betrokken op een raadplegend en adviserend participatieniveau. Er is gesproken met vertegenwoordigers van de Korfbalvereniging KVS/Maritiem, het Wijkoverleg Van Stolkpark, de Bewonersorganisatie Noordelijk Scheveningen, de Wijkvereniging Duttendel/Wittebrug, de Rudolf Steinerkliniek en de Fietzersbond Haagse Regio. Ook is tijdens de SO en VO fasen contact met deze partijen gehouden over de voortgang en ontwerpkeuzes. Hun input is verwerkt. In Q2 2023 volgt de inspraakperiode van zes weken. Gedurende deze tijd kunnen zienswijzen worden ingediend die worden beantwoord in een nota van beantwoording. Ook tijdens de voorbereiding en uitvoering blijft de omgevingsmanager aangehaakt om vragen en input vanuit de omgeving te behandelen.

De volgende punten zijn vanuit de omgeving gedurende het voortraject en ontwerpproces ingebracht:

- De omgeving heeft aangegeven dat in verband met verkeersveiligheid, het parkeren op de Cremerbrug niet meer gewenst is. In het VO is dit meegenomen en mag er niet meer op de brug worden geparkeerd
- Het aantal parkeerplaatsen nodig voor de korfbalvereniging is samen met hen afgestemd en in het ontwerp opgenomen.
- Samen met AVN is de aanvulling van groen en bomen afgestemd en in het ontwerp opgenomen.
- In een latere fase werd vanuit de omgeving aangegeven dat er een extra markering gewenst was op het kruispunt Cremerweg-Haringkade-Ver-Huëllweg om afsnijdend verkeer te voorkomen. Dit is in het VO opgenomen.
- Enkele kwesties vanuit de buurt zijn niet overgenomen in het ontwerp. Dit is in een gesprek met de betreffende partijen afgestemd en uitgelegd. Voor zover bekend zijn er geen knelpunten meer waarover de gemeente en belanghebbenden geen akkoord hebben bereikt.

11. Inspraakprocedure

De planning is om de parafenronde in te gaan in week acht 2023. Uitgaande van de vrijgave voor inspraak door het college in week twaalf, loopt de inspraak van week veertien t/m week negentien.

Het voorontwerp is gedurende deze periode in te zien in het Haags Informatiecentrum en online op www.denhaag.nl/bestuurlijkkestukken en het Raadsinformatiesysteem. Gezien de Cremerweg in het groen ligt en er bijna geen bebouwing langs de straat is, wordt ervoor gekozen geen inloopavond te organiseren. De enkele omwonenden en overige belanghebbenden worden geïnformeerd over de inspraakprocedure door middel van een informatiefolder. Belanghebbenden kunnen een zienswijze indienen op het voorontwerp. Dit alles wordt tijdig richting de belanghebbenden gecommuniceerd.

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

- Een zienswijze per e-mail te sturen naar verkeersveiligheid@denhaag.nl met als onderwerp 'Zienswijze voorontwerp Cremerweg'.
- Een zienswijze per brief te sturen naar het college van burgemeester en wethouders, Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag, onder vermelding van 'Zienswijze Voorontwerp Cremerweg'.
- Het zienswijzeformulier invullen op de website aangemaakt voor dit project <http://www.denhaag.nl/cremerweg>
- Telefonisch de zienswijze te bespreken met een medewerker van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Hiervoor kan een afspraak worden gemaakt met het secretariaat van DSO/Mobiliteit, bereikbaar via telefoonnummer 14 070

Na de inspraakperiode worden de inspraakreacties gebundeld en voorzien van een reactie. Dit wordt samengebracht in een Nota van Beantwoording. Mogelijk wordt het voorontwerp naar aanleiding van de inspraakreacties aangepast. Vervolgens wordt het (gewijzigde) voorontwerp inclusief de Nota van Beantwoording ter vaststelling voorgelegd aan het college in week 24.

12. Uitvoeringsfase

In de uitvoerfase wordt dit project overgedragen aan zowel DSB-OG als SB. Beide partijen ontvangen hierbij het overdrachtsdossier en de bijbehorende overdrachtsdocumenten. DSB-OG neemt hierin de verantwoordelijkheid op zich rondom politieke vragen en het omgevingsmanagement. SB begeleidt de voorbereiding en uitvoering inhoudelijk. Hierin wordt, gezien SB het voortouw neemt in de uitvoering, geen definitief ontwerp, maar alleen een bestekstekening uitgewerkt. Het doel is om vlak na het zomerreces te beginnen met de uitvoering in kwartaal drie van 2023. De beoogde oplevering vindt plaats in kwartaal één van 2024.