

Plantoelichting Laan van Eik en Duinen



Gemeente Den Haag

Versienummer: 1.2

Datum: 22-11-2024

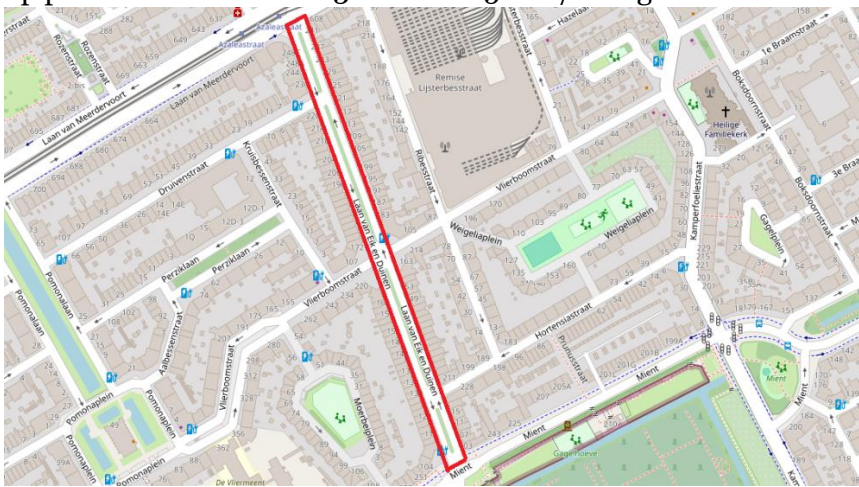
Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Huidige situatie	3
3. Toelichting ontwerp	6
▪ Ingrepenlijst.....	6
▪ Materiaal gebruik.....	8
▪ Groenbalans	8
▪ Parkeren	8
▪ Verlichting	9
▪ Aansluiting andere projecten	9
▪ Duurzaamheid	9
4. Interne kwaliteitscontroles en commissies	9
5. Juridisch kader	9
6. Financieel kader.....	9
▪ Investeringskosten en dekking.....	9
▪ Beheerkosten en dekking	10
7. Participatie en communicatie.....	10
8. Vervolg	11

1. Inleiding

De gemeente Den Haag werkt aan het uitbreiden van het aantal wegen waar eerst 50km/u mocht worden gereden en nu maximaal 30km/u. Het gaat om aangewezen wegen zoals staat opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023 – 2026 (RIS313813). De gemeente doet dit omdat het verlagen van de snelheid tot maximaal 30km/u zorgt voor een betere verkeersveiligheid. Bij een lagere snelheid is de kans op ongevallen met (zwaar) letsel namelijk een stuk kleiner.

De Laan van Eik en Duinen, tussen de Mient en de Laan van Meerdervoort, is een straat in stadsdeel Segbroek waar de snelheid ook wordt aangepast naar 30km/u. Hierbij hoort een herinrichting tot een “erftoegangsweg” (ETW30). De weg moet zo worden ingericht dat de weggebruikers worden uitgenodigd rustig te rijden. In onderstaande afbeelding staan de werkgrenzen. Dit project hangt niet samen met de uitwerking van plannen voor de Mient. De aansluiting op de Mient wordt wel netjes van een uitritconstructie voorzien, zoals gebruikelijk op punten waar een ETW30 met een 50km/u-weg kruist.



Werkgrenzen Laan van Eik en Duinen herinrichting van 50km/u naar erftoegangsweg met maximumsnelheid van 30km/u.

2. Huidige situatie

Op dit moment mag op de Laan van Eik en Duinen maximaal 50km/u worden gereden. Het is een weg met een nadrukkelijke verkeersfunctie; de doorstroming van autoverkeer heeft in de huidige situatie de prioriteit. De weg heeft tweemaal een rijbaan van ieder circa vijf meter breed, gescheiden door een groene middenberm met bomen en lage struiken van ongeveer twee meter breed. Op de rijbaan liggen fietsstroken in rood asfalt. Langs bijna de hele rijbaan zijn langspaarkeerplekken (fileparkeerplaatsen die parallel aan de rijbaan liggen, auto's staan dus in met de neus in de rijrichting geparkeerd) van ongeveer 1,8 meter breed en een trottoir van ongeveer drie meter tot aan de erfgrans. Voor voetgangers zijn er zebrapaden om de Laan van Eik en Duinen over te steken bij de Vlierboomstraat en de Laan van Meerdervoort.

Het verkeer op de Laan van Eik en Duinen heeft voorrang op de zijstraten waar deze mee kruist (Hortensiastraat, Vlierboomstraat, Druivenstraat). Er zijn geen drempels of plateaus, maar verkeer van en naar de Mient moet over een in-/uitrit rijden. Bij de aansluiting met de Laan van Meerdervoort staan verkeerslichten. Zie de afbeeldingen op de volgende pagina van de huidige situatie. De Laan van Eik en Duinen is geen belangrijke route voor nood- en hulpdiensten en er rijdt geen bus of tram. Dit maakt de weg vrij om de straat als 30km/u opnieuw in te richten.



Algemeen overzicht Laan van Eik en Duinen



Verkeerslicht bij Laan van Meerdervoort



Inrit/uitrit bij de Mient



Kruising met de Vlierboomstraat

3. Toelichting ontwerp

Het doel van het plan is om de Laan van Eik en Duinen verkeersveiliger te maken door de maximumsnelheid te verlagen van 50km/u naar 30km/u. Daarbij is het belangrijk dat de inrichting van de weg het juiste gedrag bij de weggebruikers uitnodigt. In de huidige situatie zijn de rijbanen breed en van asfalt, waardoor er 50km/u wordt gereden. In het ontwerp is de rijbaan iets versmald en worden er drempels toegepast. Het asfalt wordt vervangen door klinkers.

Om ervoor te zorgen dat weggebruikers rustig rijden, zoals dat hoort op een erftoegangsweg, worden de ontwerpprincipes uit het Handboek Openbare Ruimte (RIS268741) van de gemeente Den Haag toegepast. Dit handboek en de richtlijnen hierin zijn gebaseerd op de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW. Het CROW gebruikt de methode “Duurzaam Veilig”, waarbij verkeersontwerpprincipes zowel in theorie als praktijk op veiligheid worden getest. Deze methode bouwt voort op tientallen jaren aan kennis en ervaring.

▪ Ingrepenlijst

- De maximumsnelheid wordt verlaagd van 50km/u naar 30km/u.
- De weg wordt een erftoegangsweg.
- De twee rijbanen worden ongeveer een meter smaller; vier meter breed, in plaats van vijf meter breed.
- De door de rijbaanversmallings overgebleven ruimte wordt in de middenberm opgenomen en vergroend. De middenberm wordt verbreed van ruim twee meter naar ruim vier meter breed.
- De rijbaan wordt in klinkers aangelegd, in plaats van het huidige asfalt
- Er komen drempels in de rijbaan
- Er komen plateaus bij de kruispunten van de Hortensiastraat, Vlierboomstraat, Druivenstraat.
- Op verschillende plekken worden fietsnietjes geplaatst
- De inrit/uitrit bij de Mient krijgt een minder steile helling in verband met overlast door trillingen.
- Het doorsteekje voor autoverkeer bij de Mient komt terug in het nieuwe ontwerp. Deze was weggehaald, maar is vanwege input van bewoners weer toegevoegd aan het ontwerp.
- Alle weggebruikers delen dezelfde twee rijbanen. De fietsstroken vervallen en het verkeer rijdt gemengd, zoals gebruikelijk in woonstraten.
- De parkeervakken worden twee meter breed, conform huidige richtlijnen.
- De zebrapaden bij de kruising met de Vlierboomstraat vervallen zoals gebruikelijk op 30km/u wegen.
- Er worden bomen geplaatst in de middenberm.
- Het riool wordt vervangen.

▪ Visualisaties



Laan van Eik en Duinen, als gezien vanaf de Mient



Kruispunt Laan van Eik en Duinen – Vlierboomweg, gezien vanuit de Vlierboomweg. Trottoir op de hoeken blijft breed zodat oversteken makkelijk kan en spelen mogelijk blijft.



Laan van Eik en duinen, kruising met Druivenstraat, gezien van rijrichting komende vanaf Laan van Meerdervoort

▪ **Materiaal gebruik**

- In de nieuwe situatie wordt het asfalt vervangen door klinkers. Klinkers worden geassocieerd met woonstraten waar men rustig moet rijden. Daarnaast voelen en horen weggebruikers de klinkers onder de banden, waardoor sneller dan 30km/u rijden niet prettig is. De klinkers zorgen niet voor meer geluidsoverlast. Omdat de snelheid lager ligt, blijft het geluid ongeveer op hetzelfde niveau.

▪ **Groenbalans**

- Er komen drie extra bomen bij in de middenberm
- Er worden geen bomen gekapt of vervangen. De bestaande riolering onder de bomen wordt dichtgespoten in plaats van verwijderd zodat de bomen kunnen blijven staan. Het nieuwe riool komt verder van de middenberm te liggen.
- Er komt ongeveer 750 vierkante meter extra groen bij in de middenberm.

▪ **Parkeren**

De bestaande parkeerplaatsen blijven behouden, er vervallen geen parkeerplekken. De parkeerstroken worden verbreed van 1,8 meter naar 2 meter breed. De vier huidige elektrische laadplaatsen, de deelauto-/autodateplaats en de mindervalide parkeerplaats blijven in de nieuwe situatie behouden.

Daarnaast worden op verschillende plekken fietsnietjes geplaatst, zodat het fietsparkeren ordelijker kan verlopen. In totaal komen er 21 fietsnietjes bij.

- **Verlichting**

De armaturen (behuizing van de lampen en de lampen zelf) in de huidige lichtmasten worden vervangen. In een latere fase wordt bekend of de masten zelf ook moeten worden vervangen.

- **Aansluiting andere projecten**

Zowel de riolering als het wegdek zijn op de Laan van Eik en Duinen op plekken aan onderhoud toe. Omdat hiervoor het wegdek (deels) moet worden verwijderd, ontstaat er de mogelijkheid werk-met-werk te maken.

- **Duurzaamheid**

Om te bepalen op welke gebieden verduurzaming mogelijk is, is een Grond-, Weg-, en Waterbouwsan gedaan (GWW-scan). Deze methode verdeelt duurzaamheid in twaalf thema's, waarbij op drie niveaus kan worden ingezet. Niveau een is het laagste, waarbij wordt voldaan aan de wettelijk minimale eisen. Niveau drie is het hoogste, waarbij alles wordt gedaan om maximaal resultaat te halen.

Uit de GWW-scan blijkt dat er sterk kan worden ingezet op vergroening van de Laan van Eik en Duinen om te verduurzamen. Dit doen we door de groene middenberm meer dan te verdubbelen in breedte en drie extra bomen toe te voegen, zonder groen weg te halen.

4. Interne kwaliteitscontroles en commissies

De Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR) is akkoord met het voorontwerp (VO) op 23 augustus 2023. Het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV) is akkoord met het VO op 14 maart 2024.

5. Juridisch kader

Door dit voorontwerp vrij te geven voor inspraak, start de wettelijk verplichte inspraakperiode van zes weken. Deze loopt de inspraakperiode van 11 december 2024 tot en met 11 februari 2025. In deze periode kunnen zienswijzen worden ingestuurd. De inhoud hiervan wordt behandeld in de Nota van Beantwoording.

6. Financieel kader

- **Investeringskosten en dekking**

Het besluit om het ontwerp vrij te geven voor inspraak heeft geen financiële consequenties. Pas bij de vaststelling van het voorontwerp is er sprake van financiële consequenties. Hieronder staan de beoogde financiële consequenties wanneer er wordt besloten tot vaststelling van het voorontwerp:

De totale investeringskosten in het verwachte uitvoeringsjaar 2026 bedragen € 3.619.131 inclusief rioleringswerkzaamheden, maaiveldwerkzaamheden en 15% risicoreservering.

Deze kosten worden als volgt gedekt:

€ 729.429 vanuit de subsidie vanuit de tranche 2 gelden van de Rijksoverheid en de subsidie van de Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH);

€ 2.389.453 vanuit programma 9 Buitenruimte, activiteit Riolering;

€ 487.756 vanuit programma 12 Mobiliteit, activiteit inrichting verkeer;

€ 12.493 vanuit programma 9 Buitenruimte, activiteit Openbaar Groen.

▪ **Beheerkosten en dekking**

De jaarlijkse beheerkosten nemen toe met € 2.500. De dekking hiervoor wordt geregeld en is bekend bij vaststelling van het voorontwerp.

7. Participatie en communicatie

Sinds de start van het project is er geparticipeerd op het niveau “adviseren”. Dit betekent dat de buurt het ontwerp heeft kunnen inzien in de ontwerpfase en opmerkingen heeft kunnen maken over het ontwerp. De buurtvereniging gaf aan niet representatief te kunnen optreden in het geval van de Laan van Eik en Duinen. Daarom is in oktober 2023 een inloopavond voor de brede omgeving georganiseerd. De bewoners die aanwezig waren reageerden overwegend positief op het ontwerp. De opmerkingen van bewoners zijn per mail behandeld. Enkele opmerkingen, zoals het terugbrengen van het doorsteekje bij de Hortensiastraat, zijn in het ontwerp overgenomen.

Daarnaast vindt er een formele inspraakperiode plaats. Deze begint nadat het college van burgemeester en wethouders het voorontwerp heeft vrijgegeven voor inspraak. In het geval van het voorontwerp voor de Laan van Eik en Duinen loopt de inspraakperiode van 11 december 2024 tot en met 11 februari 2025. Tijdens de inspraakperiode kunnen zienswijzen worden ingestuurd met opmerkingen, vragen, bezwaar en steunbetuigingen. De zienswijzen en de antwoorden hierop worden gebundeld in een Nota van Beantwoording., die wordt vrijgegeven wanneer het voorontwerp wordt vastgesteld. Zienswijzen kunnen leiden tot een aanpassing aan het ontwerp. Als de opmerkingen uit de zienswijze niet in het voorontwerp wordt verwerkt, wordt er beargumenteerd waarom niet.

Het voorontwerp is gedurende deze periode in te zien op:

- <https://bereikbarestad.denhaag.nl/werkzaamheden/laan-van-eik-en-duinen/>
- Informatiecentrum in het stadhuis op het Spui 70
- RIS320669 op <https://denhaag.raadsinformatie.nl>

Wilt u een zienswijze indienen met betrekking tot het voorontwerp Laan van Eik en Duinen? Dit kan:

- door een mail te sturen naar verkeersveiligheid@denhaag.nl;
- door een brief te sturen naar het college van burgemeester en wethouders, postbus 12600, 2500 DJ, Den Haag, met als onderwerp ‘Zienswijze Voorontwerp Laan van Eik en Duinen’;
- door te bellen naar 14 070 en te vragen om het voorontwerp Laan van Eik en Duinen te bespreken met een medewerker van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO).

Dezelfde informatie volgt in het Gemeenteblad van 18 december 2024 en in een flyer die in de omgeving van de Laan van Eik en Duinen wordt verspreid.

8. Vervolg

Na het vrijgeven van het voorontwerp volgt een inspraakperiode van zes weken, zoals hierboven bij paragraaf zeven staat beschreven. Na de inspraakperiode wordt het ontwerp met eventuele aanpassingen aangepast en vastgesteld. De reacties op zienswijzen worden dan openbaargemaakt via een Nota van Beantwoording. Na de vaststelling wordt het voorontwerp uitgewerkt tot een definitief ontwerp en bestektekeningen (de technische tekeningen die als een soort handleiding voor de aannemer te gebruiken zijn bij het uitvoeren van de herinrichting). Daarna volgt de aanbesteding. De uitvoering wordt verwacht in 2026.