Datum
19 april 2016

Registratienummer
DSO/ 2016.376
RIS 293906

Aan de gemeenteraad

Voorstel van het college inzake Vaststelling Voorontwerp sterfietsroute Centrum - Bezuidenhout - Leidschenveen

Op 9 juli 2013 heeft het college besloten het concept Voorontwerp vrij te geven voor inspraak (RIS 260579). Het ontwerp heeft ter inzage gelegen van 5 augustus tot en met 29 september 2013. In verband met de zomerperiode is gekozen voor een verlengde inspraakperiode van acht weken, in plaats van de reguliere zes weken. Tijdens de inspraakperiode zijn meerdere vragen en reacties binnengekomen. Het eindverslag van de inspraakprocedure is toegevoegd als bijlage bij dit raadsvoorstel en geeft alle zienswijzen weer inclusief de gemeentelijke reactie daarop.

Dit voorstel betreft de vaststelling van het Voorontwerp voor de aanleg van een sterfietsroute tussen het centrum en Leidschenveen via Bezuidenhout. De bijbehorende tekeningen zijn:
1. 95016182-VER-VO-001, blad 1 / 1, wijz. 1, Prins Bernhardviaduct / Schedeldoekshaven
2. 95016182-VER-VO-004, blad 1 / 3, wijz. 4, Juliana van Stolberglaan en IJsclubweg
3. 95016182-VER-VO-002, blad 1 / 1, wijz. 0, Schrepelpad.

Aanleiding

Het streven in Den Haag is om het fietsgebruik in de periode 2010-2020 met 30% te laten groeien. Om het fietsen aantrekkelijker te maken, moet de kwaliteit van het fietsnetwerk toenemen. Dit wordt bereikt door onder meer een beter wegdek en routes die het fietsverkeer beter laten doorstromen én meer ruimte bieden aan de fietsers. Het realiseren van de zogenoemde sterroutes draagt in belangrijke mate bij aan het creëren van een beter fietsklimaat in de stad. De sterfietsroute naar Leidschenveen is schetsmatig opgenomen in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762), in het vorige Meerjarenprogramma Fiets 2011–2014 (RIS 181944) en het huidige Meerjarenprogramma Fiets 2015-2018 (RIS 283371). De route is ook onderdeel van het “Regionale Fietsroutenet” van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Uitgangspunt is de verbetering van de fietsvoorzieningen volgens het streefbeeld voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen zoals opgenomen in de eerdergenoemde documenten. Het gaat daarbij om maatregelen die de route comfortabel, herkenbaar en veilig maken.

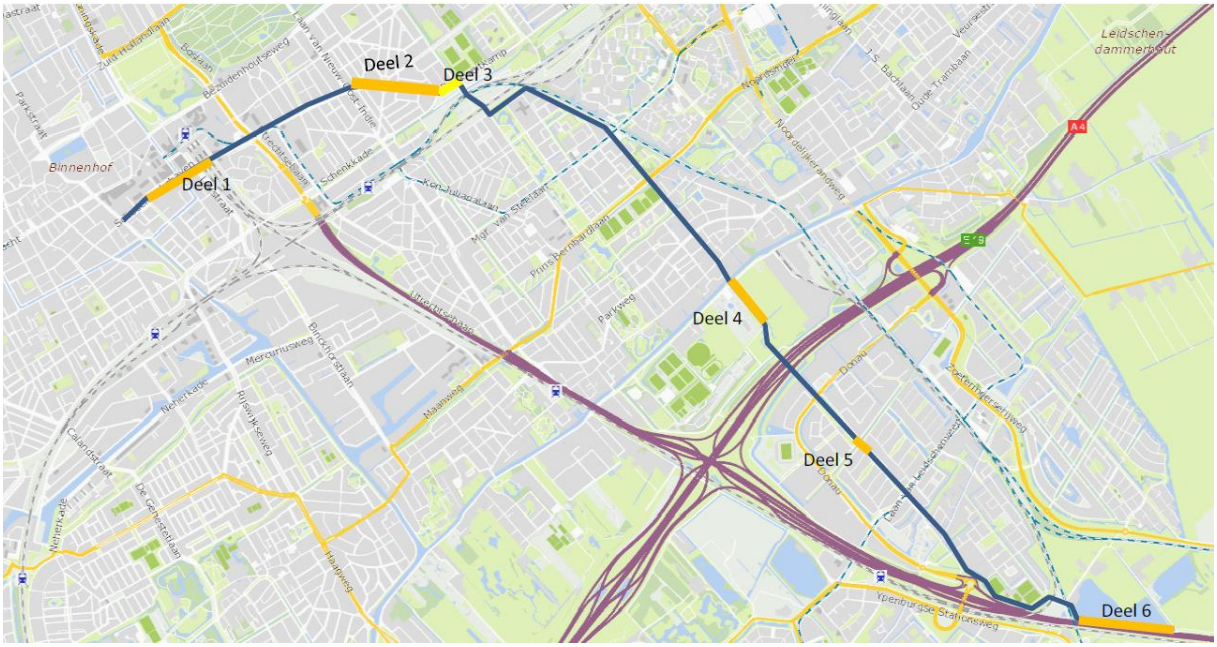
Het tracé dat is uitgewerkt begint in het centrum op het Spui hoek Veerkades en loopt via het Prins Bernhardviaduct, Juliana van Stolberglaan, IJsclubweg, IJsclubpad, Voorburg, Schrepelpad, fietsbrug A4 en Nieuweveensepad naar de gemeentegrens met Zoetermeer. Met het plan worden de fietsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Den Haag over de gehele lengte van de route verbeterd. Dit ontwerp omvat oplossingen voor de “ontbrekende schakels” die op de route aanwezig zijn. Met de realisatie van deze sterroute wordt ook het kruispunt Carel Reinierszkade - IJsclubweg opnieuw ingericht. Hiermee wordt invulling gegeven aan het Burgerinitiatief IJsclubweg, waarin gevraagd wordt om een verkeersveilige inrichting van deze kruising (RIS 249681 en RIS 250240). In 2012 zijn tijdelijke maatregelen genomen om de overzichtelijkheid van de kruising te verbeteren. Met de aanleg van de sterroute wordt de kruising definitief veilig heringericht.

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

Postbus 12655
Den Haag

T 14070
www.denhaag.nl

Op de sterroute zijn zes “ontbrekende schakels” aanwezig waar de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op dit moment onvoldoende is. Het betreft:
tracédeel 1: op- en afritten Prins Bernhardviaduct;
tracédeel 2: Juliana van Stolberglaan;
tracédeel 3: IJsclubweg;
tracédeel 4: Kruispunt Westvlietweg en Schrepelpad;
tracédeel 5: Kruispunt Tiber in Leidschenveen;
tracédeel 6: Nieuweveensepad langs de A12.



overzicht totale sterroute van de binnenstad tot de gemeentegrens met Zoetermeer

Daarnaast bevinden zich op de sterroute nog twee “ontbrekende schakels” die niet in dit Voorontwerp zijn opgenomen maar wel ruimtelijk zijn onderzocht en onder een ander programma worden gerealiseerd. De eerste is het Prins Bernhardviaduct ter hoogte van het busplatform. In samenhang met de herinrichting van het busplatform bij Den Haag Centraal zal hier ook de positie van de fietsers worden verbeterd (RIS 282244). De tweede ontbrekende schakel ligt op grondgebied van de gemeente Leidschendam Voorburg. Leidschendam Voorburg werkt mee aan de verbetering van de sterroute door deze, op haar grondgebied, in het tweede kwartaal van 2016 aan te pakken. Het gaat hier om het project fietsroute Bovenveen. Hierdoor ontstaat een comfortabele route die na het IJsclubpad via Nicolaas Beetslaan, Keltenlaan, Reuvenslaan, Sint Martinuslaan, Rembrandtlaan en Wijkerlaan aansluit op het Schrepelpad (op de kaart: het tracédeel tussen deel 3 en deel 4).

Verder wordt vermeld dat zeer recent een gedeelte van het fietspad op het IJsclubpad is aangepakt. Het gaat om het gedeelte dat ligt tussen twee spoortunnels en ook wel het “(Groene) Oor” wordt genoemd. Dit gebied zal worden ingevuld met duurzame (energie) activiteiten, zoals bijvoorbeeld een zonnepanelenveld. De benodigde percelen hiervoor zijn in 2015 aangekocht. Mede door de verwerving van deze gronden was het ook mogelijk om het oorspronkelijke fietspad dat hier aanwezig was te verbeteren in termen van overzichtelijkheid en sociale veiligheid. Deze verbeteringen zijn inmiddels gerealiseerd, omdat het gewenst was dit eerst uit te voeren voordat de gronden worden uitgegeven / verhuurd. Het besluit hierover heeft eind 2015 plaatsgevonden (RIS 287217).

nieuwe situatie IJsclubpad (zie RIS 287217)

Inspraakproces

De inspraakperiode omvatte een formele inspraakperiode van acht weken, van 5 augustus tot en met 29 september 2013. Het concept voorontwerp (RIS 260579) heeft gedurende deze periode ter inzage gelegen op het stadhuis en op het Stadsdeelkantoor Haagse Hout. Op 10 september 2013 is een inloopavond georganiseerd in het wijkcentrum Bezuidenhout.

Medewerkers van de gemeente waren aanwezig om een toelichting te geven op de plannen en om vragen te beantwoorden. Het was voor de bezoekers mogelijk om een reactieformulier in te vullen waarbij men vragen en opmerkingen kon inbrengen als zienswijze. De avond is goed verlopen in een prettige sfeer. De zienswijzen concentreerden zich op het ontwerp voor de IJsclubweg, met als belangrijkste aandachtspunten het behoud van parkeerplaatsen en bomen langs deze weg. Hieronder staan de onderwerpen waar in veel zienswijzen op wordt ingegaan en wat daarmee is gedaan in het voorontwerp dat nu ter vaststelling wordt aangeboden, zie ook het “Eindverslag van de inspraakprocedure sterfietsroute Centrum – Bezuidenhout - Leidschenveen”.

Zienswijze bewoners IJsclubweg en directe omgeving

Veruit de meeste zienswijzen hebben betrekking op de toekomstige inrichting van de IJsclubweg, het verwijderen van circa 18 parkeerplaatsen, het kappen van bomen langs de weg en de wijziging van de verkeerscirculatie op het kruispunt van de IJsclubweg met de Carel Reinierszkade. Naar aanleiding van deze zienswijzen is het plan voor de inrichting van de IJsclubweg zodanig aangepast dat de aanleg van vrijliggende fietspaden kan worden gecombineerd met behoud van bomen en parkeerplaatsen op deze locatie. Ook de inrichting van het kruispunt van de IJsclubweg met de Carel Reinierszkade is aangepast. Op dit kruispunt blijven alle verkeersbewegingen mogelijk, waardoor er geen wijziging is van de verkeerscirculatie in de buurt. De toevoeging van een middeneiland in de rijbaan zorgt voor een veiliger oversteek voor fietsersverkeer van het IJsclubpad naar de Carel Reinierszkade en visa versa.

Aanpassingen ontwerp op basis van inspraak

Als gevolg van de ingediende zienswijzen en aanvullende gesprekken met belanghebbenden is het concept Voorontwerp, zoals vrijgegeven voor inspraak, als volgt aangepast:

- Er wordt een extra parkeervak ingepast langs de Juliana van Stolberglaan ter hoogte van de Juliana van Stolberglaan 411.
- Langs de IJsclubweg worden bestaande parkeerplaatsen en bomen ter weerszijden van de rijbaan gehandhaafd. Aan de zijde van de volkstuinen blijven 18 parkeerplaatsen beschikbaar. Om ruimte te maken voor een vrijliggend fietspad langs de IJsclubweg, wordt voor circa 1,5 meter, parallel aan de IJsclubweg gebruik gemaakt van de grond van volksvolkstuinvereniging ATV-Loolaan. De huurders van deze (gemeentelijke) grond zijn hiermee akkoord gegaan en zijn gecompenseerd voor de kosten van (her)beplanting.
- Het ontwerp voor het kruispunt van de IJsclubweg met de Carel Reinierszkade is aangepast. Het blijft voor het autoverkeer mogelijk om hier alle afslaande bewegingen te maken.
- Er wordt een extra parkeervak ingepast in de nabijheid van het volkstuinencomplex van de ATV-Loolaan.
- Langs de vrijliggende fietspaden zal, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, een schuin “vergevingsgezind” randje worden toegepast.

Routedelen

Onderstaand wordt per routedeel beschreven wat er gedaan gaat worden en welke consequenties daarmee zijn gemoeid.

Deel 1: Op- en afritten van het Prins Bernhardviaduct.

Huidige situatie
In de huidige situatie kunnen fietsers die het viaduct oprijden (richting Bezuidenhout) ter hoogte van de Ammunitiehaven de afslag naar het viaduct gemakkelijk missen, doordat deze nauwelijks opvalt. Fietsers die vanaf het viaduct (richting centrum) rijden, moeten afslaan ter hoogte van het Lage Zand en moeten hierbij de tramsporen kruisen. De situatie is hier niet overzichtelijk en niet comfortabel.

huidige situatie bij Prins Bernhardviaduct richting Bezuidenhout (links) en richting centrum (rechts)

Nieuwe situatie
In de nieuwe situatie wordt de afslag naar het viaduct ter hoogte van de Ammunitiehaven vloeiender vormgegeven. Fietsers worden hierdoor beter geattendeerd op het tracé van de sterroute. Dit zal worden ondersteund door een routebord ter plaatse van de splitsing. In de nieuwe situatie kunnen fietsers die vanaf het viaduct (richting centrum) rijden, rechtdoor rijden over een vrijliggend fietspad tot aan de kruising met de Nieuwe Haven. Het fietspad krijgt een breedte van twee meter in rood asfalt. Om de aanleg van het fietspad mogelijk te maken moet één rijstrook voor het autoverkeer

worden opgeheven. Het verwijderen van deze rijstrook is acceptabel voor de verkeersafwikkeling op de kruising. De huidige doorsteek voor fietsers ter hoogte van het Lage Zand blijft gehandhaafd voor fietsers met een bestemming in het Wijnhavenkwartier.

De uitvoering van deze maatregelen vindt plaats in afstemming met het project “herinrichting en overkapping busplatform Den Haag Centraal” (RIS 282244) en de werkzaamheden inzake het Spuikwartier. Beide projecten grenzen aan elkaar en zullen dus op elkaar moeten worden afgestemd. Binnen het project “busplatform” zullen wel de aanwezige fietspaden op het Prins Bernhardviaduct worden opgeknapt en voorzien van rood asfalt, voor zover het binnen de projectgrens van het busplatform valt.

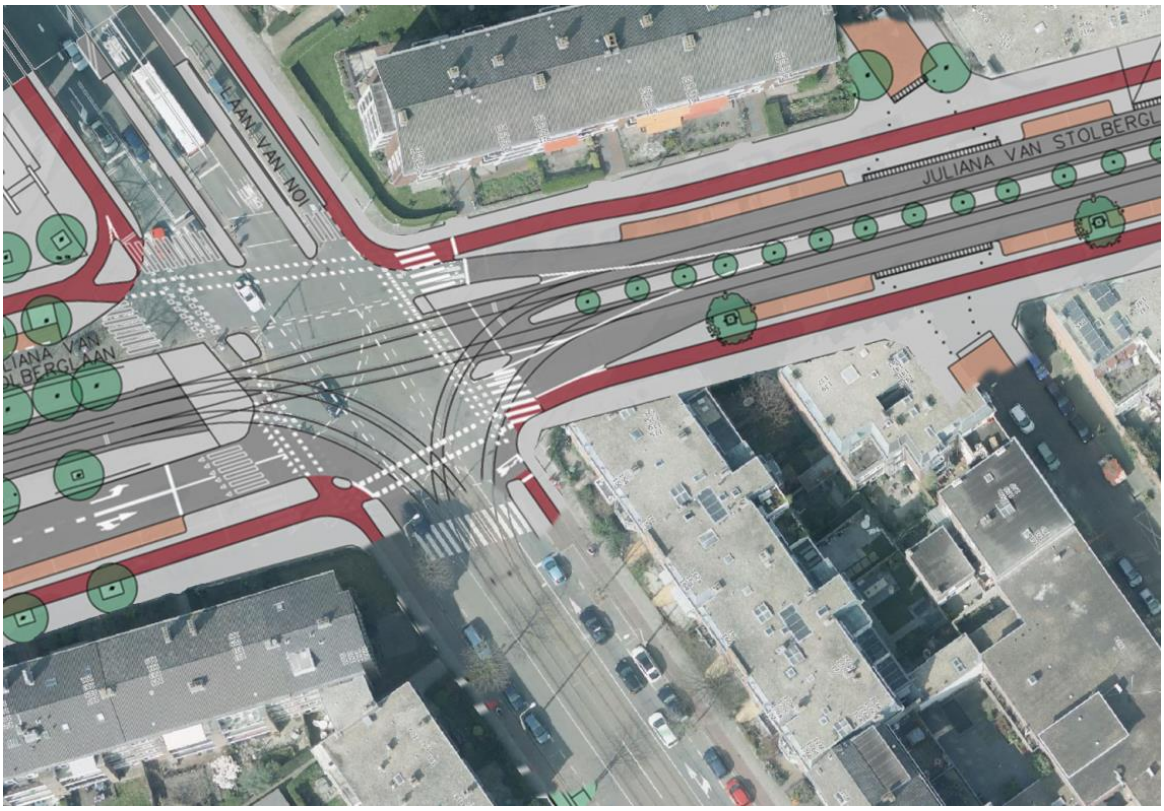
Deel 2: Juliana van Stolberglaan (vanaf Laan van Nieuw Oost-Indië tot aan de IJsclubweg)

Huidige situatie
Komende vanaf het centrum hebben fietsers op de Juliana van Stolberglaan tot iets voor het kruispunt met de Laan van Nieuw Oost-Indië de beschikking over een vrijliggend fietspad. Het laatste stuk tot aan het kruispunt is uitgevoerd als fietsstrook, waarbij fietsers het vak voor rechts-afslaand autoverkeer moeten kruisen. Vanaf het kruispunt met de Laan van Nieuw Oost-Indië tot aan de IJsclubweg hebben fietsers de beschikking over een fietsstrook. Op het deel van de Juliana van Stolberglaan tussen de Laan van Nieuw Oost-Indië en het Stuyvesantplein (het eerste deel), rijdt tramlijn 6 over een eigen baan. Op de Juliana van Stolberglaan staan aan beide zijden van de rijbaan auto’s geparkeerd. Op het deel tussen Stuyvesantplein en IJsclubweg (het tweede deel) wordt tevens geparkeerd in de middenberm. De Juliana van Stolberglaan is een relatief rustige wijkontsluitingsweg. Het eerste deel kent een iets hogere verkeersintensiteit (circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal) dan het tweede deel (circa 2.450 motorvoertuigen per etmaal).

huidige situatie Juliana van Stolberglaan, gezien vanaf het kruispunt met de Laan van Nieuw Oost-Indië, richting Stuyvesantplein.

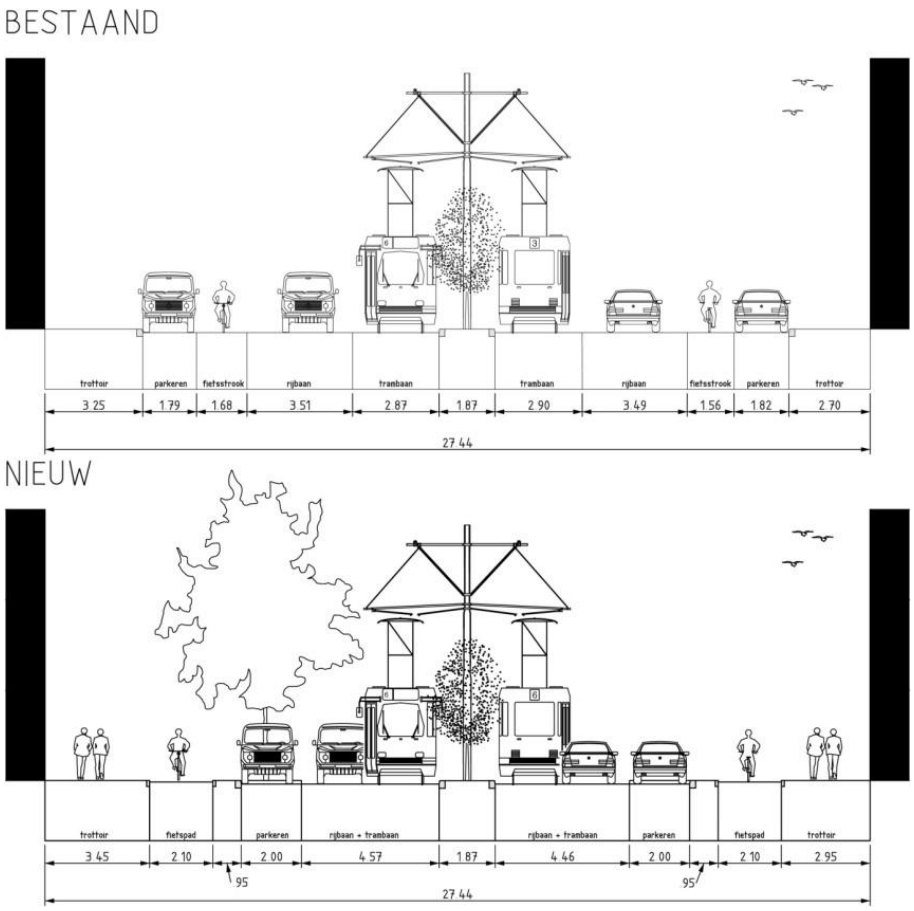
huidige situatie Juliana van Stolberglaan, gezien vanaf het kruispunt Stuyvesantplein richting IJsclubweg.

Nieuwe situatie
In de nieuwe situatie wordt het vrijliggende fietspad op de Juliana van Stolberglaan vanaf de 2e De Carpentierstraat verlengd tot aan het kruispunt met de Laan van Nieuw Oost-Indië. Daarmee hoeven fietsers niet meer het vak voor het rechts-afslaand autoverkeer te kruisen. Om dit mogelijk te maken moet één rijstrook voor het autoverkeer worden opgeheven. Het verwijderen van deze rijstrook is acceptabel voor de verkeersafwikkeling.



nieuwe situatie kruispunt Juliana van Stolberglaan – Laan van Nieuw Oost-Indië

Tussen de Laan van Nieuw Oost-Indië en het Stuyvesantplein worden, aan beide zijden van de laan, vrijliggende fietspaden aangelegd. De ruimte voor deze vrijliggende fietspaden, met een breedte van elk 2,10 meter, is gevonden door tram- en autoverkeer te combineren. Tramlijn 6 is een “stadstram” die ook op andere trajecten in de stad de rijbaan met het autoverkeer deelt. Door de vrijkomende ruimte door dit combinatiegebruik ontstaat ook ruimte om aan de oneven genummerde huizenzijde (“Schenkkade-zijde”) van de Juliana van Stolberglaan bomen te plaatsen tussen het fietspad en de hoofdrijbaan. In verband met de ligging van het riool, is het niet mogelijk om ook aan de andere kant van de laan (even zijde) bomen te planten. Met de aanleg van vrijliggende fietspaden in rood asfalt krijgt het eerste deel van de Juliana van Stolberglaan, met de hoogste verkeersintensiteiten, een overzichtelijke, meer comfortabele en veiliger inrichting voor fietsers.

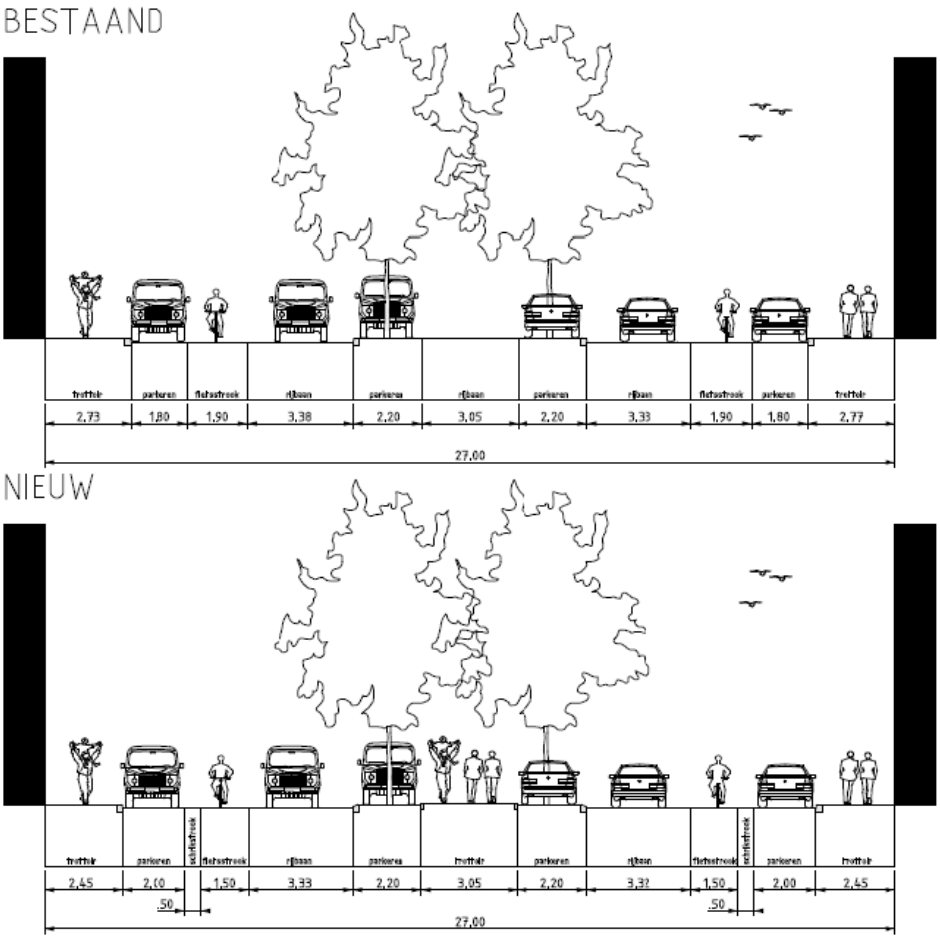


bestaande en nieuwe situatie Juliana van Stolberglaan,
tussen Laan van Nieuw Oost-Indië en Stuyvesantplein, gezien vanaf het Stuyvesantplein.

Op het tweede deel van de Juliana van Stolberglaan, tussen het Stuyvesantplein en de IJsclubweg, worden fietsstroken in rood asfalt met een breedte van 1,50 meter aangelegd met een schrikstrook met een breedte van 0,5 meter (in klinkers) langs de geparkeerde auto's. Er is gekozen voor toepassing van deze schrikstrook om ervoor te zorgen dat fietsers voldoende afstand houden tot de geparkeerde auto's. Daarmee vermindert het risico op een aanrijding met een openslaande autodeur. Fietsers hoeven minder snel een uitwijkmanoeuvre te maken waarbij ze op de rijstrook voor het autoverkeer terecht komen. De aanleg van een schrikstrook langs de geparkeerde auto's is niet opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van de gemeente Den Haag. De toepassing van deze schrikstrook is conform de aanbevelingen van het CROW[1] en wordt hier mede toegepast op advies van de Haagse afdeling van de Fietsersbond. De aanleg van een schrikstrook op dit deel van de Juliana van Stolberglaan is vooralsnog een proef. Om te voorkomen dat auto's deels op de schrikstrook parkeren, worden de parkeervakken verbreed van 1,80 meter naar 2,00 meter. Op dit deel van de Juliana van Stolberglaan is niet gekozen voor realisatie van vrijliggende fietspaden omdat dit ten koste zou gaan van parkeercapaciteit of de breedte van de trottoirs. De middenberm van dit (tweede) deel van de Juliana van Stolberglaan wordt heringericht met toepassing van langsparkeervakken voor auto's. Daarmee wordt voorkomen dat auto's "ongeordend" in de middenberm parkeren. Verder zal de

[1] CROW; publicatie 230 "Ontwerpwijzer fietsverkeer"

middenberm worden ingericht voor voetgangers en zal ruimte worden vrijgehouden voor de plaatsing van fietstrommels. De bomen in het middendeel van de laan blijven gehandhaafd.



bestaande en nieuwe situatie Juliana van Stolberglaan,
tussen Stuyvesantplein en IJsclubweg, gezien vanaf Stuyvesantplein

De herinrichting van de Juliana van Stolberglaan zal tevens worden gebruikt om de riolering en de huisaansluitingen te vervangen.

Deel 3: IJsclubweg

Huidige situatie
De IJsclubweg is een stedelijke hoofdweg met fietsstroken. De IJsclubweg heeft een verkeersintensiteit van circa 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Er zijn belangrijke oversteekbewegingen van fietsers over deze weg. Fietsers komend uit Voorburg richting centrum en Haagse Bos, en visa versa, steken de IJsclubweg over ter hoogte van de Carel Reinierszkade. Fietsers komend uit het centrum richting Voorburg/Mariahoeve, en visa versa, steken de IJsclubweg over ter hoogte van de Juliana van Stolberglaan. In het Burgerinitiatief IJsclubweg is gevraagd om de kruising Carel Reinierszkade – IJsclubweg verkeersveiliger in te richten.

Nieuwe situatie

Langs stedelijke hoofdwegen is de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden uitgangspunt. Op de IJsclubweg worden de fietsstroken daarom vervangen door vrijliggende fietspaden in rood asfalt.

Om ruimte te maken voor de inpassing van de fietspaden binnen het bestaande profiel kwamen in het ontwerp van de sterroute dat ter inzage heeft gelegen voor inspraak, achttien parkeerplaatsen en zes bomen komen te vervallen. Echter, het verwijderen van bomen en parkeerplaatsen bleek niet op draagvlak te kunnen rekenen onder de direct belanghebbenden. Dat heeft geleid tot een aanpassing in het ontwerp waarbij de inpassing van vrijliggende fietspaden (breedte circa twee meter) plaatsvindt met behoud van de aanwezige parkeerplaatsen en bomen.

toekomstige situatie IJsclubweg (deel Juliana van Stolberglaan en Carel Reinierszkade)

Deze aanpassing is mogelijk geworden door hiervoor een stuk grond van het volkstuinencomplex van de Algemene Tuinvereniging Loolaan (ATV-Loolaan) van 1,5 meter breed, parallel aan de IJsclubweg, te gebruiken. De benodigde grond is eigendom van de gemeente en momenteel verhuurd aan de Haagse Bond van Amateur-tuindersverenigingen. De Haagse Bond verhuurt de grond op zijn beurt weer aan de ATV-Loolaan, en deze weer aan de individuele huurders. Hoewel er sprake is van één juridische relatie tussen de gemeente en de Haagse Bond is zowel met de Haagse Bond, ATV-Loolaan als met de individuele huurders, wiens tuin het betreft, overleg gevoerd om een en ander mogelijk te maken. In goed onderling overleg met alle betrokkenen is overeenstemming bereikt over gebruik van de grond voor de realisatie van het voorliggende ontwerp. Daarbij zijn de volgende afspraken gemaakt:

- ten behoeve van de herinrichting van de IJsclubweg zal de gemeente de huurovereenkomst met de Haagse Bond van de strook grond van circa 1,50 meter langs de IJsclubweg beëindigen;
- de Haagse Bond ontvangt een financiële vergoeding, op basis van een onafhankelijk taxatie, voor de te ruimen tuinbeplanting als gevolg van de huurbeëindiging;
- de Haagse Bond zorgt ervoor dat deze vergoeding wordt betaald aan de individuele huurders die betrokken zijn bij de huurbeëindiging;
- het huidige hek langs het tuinencomplex zal, als gevolg van de herinrichting, worden weggehaald en vervangen door een nieuw hekwerk, inclusief brede toegangspoort;

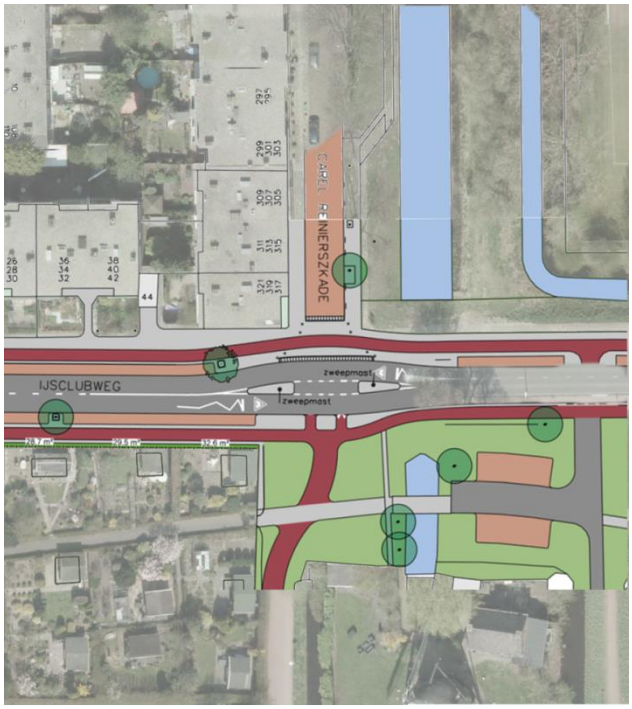
- de huidige beukenhaag langs het tuinencomplex zal, als gevolg van de herinrichting, worden weggehaald en vervangen door een nieuwe haag of andere vorm van afscheiding die voldoende privacy biedt voor de tuinen;
- de precieze uitwerking van zowel hek als haag zullen, in samenspraak met de tuinders, worden bepaald in een volgende fase, namelijk die van uitwerking tot Definitief Ontwerp;
- de water- en afvoerleidingen voor enkele tuinhuisjes zullen worden verlegd omdat deze anders onder het nieuwe fietspad komen te liggen. Dat is zowel ongewenst voor de gemeente als voor de betrokken tuineigenaren.

Op de kruising van de IJsclubweg met de Juliana van Stolberglaan komt een ruim middeneiland zodat fietsers in twee fasen kunnen oversteken. Hiermee ontstaat ook voldoende opstelruimte voor autoverkeer dat vanaf de IJsclubweg afslaat naar de Juliana van Stolberglaan. Helaas betekent dit dat twee kastanjebomen bij die aansluiting niet behouden kunnen blijven omdat deze op ofwel direct naast de rijweg zouden komen te staan. Het is niet mogelijk gebleken de rijweg enigszins uit te buigen om beide bomen dan wel tenminste één boom te behouden. Wel is het mogelijk bij die aansluiting één nieuwe boom aan te planten. Met de herinrichting van de IJsclubweg komen de fietsstroken te vervallen. De breedte van de rijbaan kan daardoor worden teruggebracht tot 6,5 meter in plaats van de huidige 9,30 meter.

toekomstige situatie IJsclubweg aansluiting op de Juliana van Stolberglaan

Op de kruising van de IJsclubweg met de Carel Reinierszkade komt een middeneiland zodat fietsers, ook hier, in twee fasen kunnen oversteken. In het ontwerp van de sterroute dat ter inzage heeft gelegen, was dit middeneiland alleen toegankelijk voor fietsverkeer. Dat zou gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in dit deel van Bezuidenhout Oost. Deze maatregel kon niet op draagvlak rekenen onder de direct belanghebbenden. Daarom is gezocht naar een veilige oversteek voor fietsers met behoud van de huidige verkeerscirculatie. Met het maken van een middeneiland kunnen fietsers in twee fasen de oversteek maken waarbij ook alle verkeersbewegingen voor auto's mogelijk blijven. Er zijn daarmee geen consequenties voor de verkeerscirculatie in de buurt. Het IJsclubpad wordt bij het kruispunt met de IJsclubweg iets uitgebogen zodat het recht op de Carel Reinierszkade aansluit. Daarmee ontstaat een rechte en korte oversteekbeweging van het IJsclubpad naar de Carel Reinierszkade. Met het uitbuigen van het fietspad wordt het parkeerterrein van restaurant de Nieuwe Veenmolen (acht parkeerplaatsen) verplaatst en komt daarmee meer aan de Boekweitkamp te liggen.

Dit parkeerterrein is ook in de nieuwe situatie bestemd voor de gasten van de Nieuwe Veenmolen. Om de attentiewaarde van de oversteek te verhogen, wordt de fietsoversteek gemarkeerd door twee zweepmasten met het bord “fietsoversteek”. Hierdoor worden de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid op het kruispunt verbeterd. Dit sluit aan op het verzoek vanuit het Burgerinitiatief IJsclubweg.



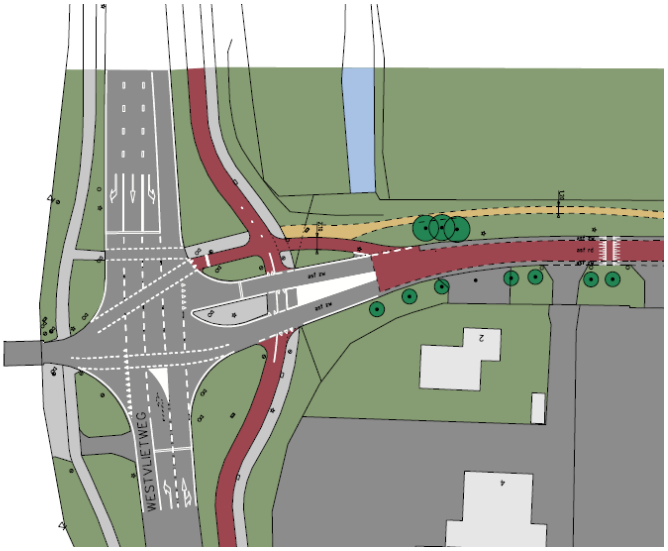
toekomstige situatie kruising IJsclubweg met Carel Reinierszkade

Deel 4: Schrepelpad

Huidige situatie
Het Schrepelpad is een fietsverbinding die vanaf de Westvlietweg aansluit op het fietsviaduct over de A4 naar Leidschenveen. Op het kruispunt Westvliegweg met Schrepelpad hebben fietsers momenteel een onduidelijke positie; het kruisingsvlak is groot en een markering van de fietsoversteek ontbreekt. Het Schrepelpad zelf heeft in het eerste deel een ontsluitende functie voor enkele aanliggende bedrijven, waaronder het parkeerterrein van een tuincentrum/dierenwinkel. De intensiteiten van het autoverkeer zijn laag. Het tweede deel van het Schrepelpad bestaat uit een fietspad van circa drie meter breed. Vlak voor het talud van het fietsviaduct ligt een smal en steil bruggetje over een watergang. Op het Schrepelpad ontbreken momenteel fietsvoorzieningen. Ook voetgangers hebben geen aparte voorzieningen.

kruispunt Westvlietweg met Schrepelpad (rechts) en Schrepelpad (links)
in de huidige situatie, gezien vanaf de Westvlietweg

Nieuwe situatie
In de nieuwe situatie zullen de fietsoversteken over de kruising met de Westvlietweg worden gemarkeerd met belijning, zodat niet alleen de fietsers beter geleid worden maar ook automobilisten bedacht zijn op overstekende fietsers. Het Schrepelpad zal worden ingericht als fietsstraat. Dit betekent dat de straat wordt voorzien van een rode asfaltloper van 3,5 meter breed. Het Schrepelpad maakt géén onderdeel uit van het hoofdroutenet voor de nood- en hulpdiensten, daardoor kan de weg als erftoegangsweg worden ingericht met een maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur. Door deze inrichting als fietsstraat krijgen auto's een ondergeschikte positie ten opzichte van fietsers; de auto's zijn te gast. Op de fietsstraat worden twee flauwe drempels aangelegd. Het huidige fietspad, in het verlengde van de fietsstraat, wordt verbreed van 3,00 meter naar 3,50 meter zodat dit aansluit op de breedte van de rode asfaltloper. Ook het bruggetje, richting fietsbrug over de A4, wordt breder en vlakker. Verder wordt langs het Schrepelpad een eenvoudig tegelvoetpad aangelegd zodat voetgangers en fietsers/auto's elkaar niet hinderen.



<u>Deel 5: Kruispunt Tiber in Leidschenveen</u>

Huidige situatie
Ter hoogte van de Tiber kruist de fietsroute een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. De weg heeft een functie voor vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein. Automobilisten op de Tiber hebben voorrang op de fietser.

Nieuwe situatie

Om automobilisten beter te attenderen op de aanwezigheid van de fietsersoversteek over de Tiber, wordt de fietsoversteek gemarkeerd door een zweepmast met het bord “pas op voor overstekende fietsers”. Fietsers zullen met wegmarkering worden geattendeerd op de aanwezigheid van de oversteek. De voorrangssituatie wijzigt niet.

Deel 6: Verlichting Nieuweveensepad langs de A12

Huidige situatie
Het Nieuweveensepad is het fietspad pal langs de A12 tussen het spoorviaduct over de A12 en de gemeentegrens met Zoetermeer. Zowel in de wijk Leidschenveen als in Zoetermeer is de fietsroute verlicht, maar op het Haagse deel, langs de A12, ontbreekt de fietsverlichting. Zowel vanuit comfort als vanuit (sociale) veiligheid is dit een onwenselijke situatie.

Nieuwe situatie
In het voorontwerp wordt over de gehele lengte van het Nieuweveensepad verlichting aangebracht. Plaatsing van de verlichtingsmasten van 4 meter hoog zal geschieden in de berm langs het fietspad.

Beheer
Gekozen is voor een eenduidige materialisering op basis van Residentiekwaliteit, conform het Handboek Openbare Ruimte. Hierdoor is geen extra budget nodig voor beheer en onderhoud.

Procedures
Voor de uitvoering van de werkzaamheden is een omgevingsvergunning en een opbreekvergunning nodig. Daarnaast zijn er verkeersbesluiten nodig voor het plaatsen van verkeersborden en het nemen van verkeersmaatregelen. Het realiseren van de fietsvoorzieningen passen in de vigerende bestemmingsplannen op deze route.

Geluid
De aanpassingen aan de IJsclubweg en ook die aan de Juliana van Stolberglaan leiden deels tot een verlegging van de rijlopers van beide wegen. Omdat voor deze wegen een wettelijke zone op grond van hoofdstuk IV van de Wet Geluidhinder geldt, moet bij wijzigingen aan de weg worden onderzocht of dit tot een reconstructie is in de zin van de Wet geluidhinder. Daarbij is het van belang of wijzigingen aan de weg tot een toename van meer dan 1,5 dB leidt. Om dit te onderzoeken is op basis van de bestaande situatie en het voorontwerp een akoestisch rekenmodel gemaakt volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op basis van dit rekenmodel is becijferd dat de toename door wijziging van het wegprofiel ten hoogste 0,7 dB bedraagt. De voorgenomen wijzigingen aan de IJsclubweg en de Juliana van Stolberglaan leiden daarmee niet tot een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder.

Parkeerbalans
De IJsclubweg en de Juliana van Stolberglaan liggen in Bezuidenhout Oost. De parkeerdruk in deze wijk is hoog. Daarom is ernaar gestreefd bij de inrichting van de fietsroute zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. In de huidige situatie zijn langs de Juliana van Stolberglaan en de IJsclubweg circa 232 parkeerplaatsen aanwezig. Na herinrichting zullen dit 250 parkeerplaatsen zijn. Dat betekent een toename van 18 parkeerplaatsen. Op de andere delen van de route zal het voorliggende ontwerp niet leiden tot een mutatie in de parkeerbalans.

Tabel 1: Parkeerbalans	Juliana van Stolberglaan deel A*	Juliana van Stolberglaan deel B**	IJsclubweg en Schenkkade	Totaal
Huidig aantal parkeerplaatsen	44	152	36	232
Toekomstig aantal parkeerplaatsen	40	173	37	250
Per saldo	-4	+21	+1	+18

*) deel A: tussen Laan van Nieuw Oost-Indië en Stuyvesantplein / **) deel B: tussen Stuyvesantplein en IJsclubweg

Groen en bomenbalans
In het ontwerp is het behouden, en waar mogelijk versterken, van het groen langs de Juliana van Stolberglaan en de IJsclubweg uitgangspunt geweest. Langs het eerste deel van de Juliana van Stolberglaan, tussen de Laan van Nieuw Oost-Indië en het Stuyvesantplein, is ruimte voor vier nieuwe bomen aan de oneven genummerde huizenzijde van de laan. In het ontwerp voor de IJsclubweg worden de bomen aan de zijde van de volkstuinen behouden. Aan de zijde van de woningen langs de IJsclubweg, tussen fietspad en hoofdrijbanen, is ruimte voor het planten van één nieuwe boom. Meer was niet mogelijk vanwege de ligging van het riool. Voor de herinrichting van de kruising van de IJsclubweg met de Juliana van Stolberglaan moeten twee grote bomen en een kleine boom wijken, die anders op de rijweg komen te staan. Enige meters verder bestaat de mogelijkheid om één nieuwe boom te planten. Ook bij de ingang van het volkstuinencomplex kan de daar staande boom niet worden gehandhaafd. Per saldo is de bomenbalans positief met 2 nieuwe bomen. De keuze voor het type boom wordt gemaakt in de volgende fase, die van uitwerking van dit Voorontwerp tot Definitief Ontwerp. Op de andere delen van de route zal het voorliggende ontwerp niet leiden tot een mutatie in de groen- en bomenbalans.

Vooroverleg Verkeerszaken (VOV)
Het VOV adviseert positief op de ontwerpen voor de trajectdelen.

Advies commissie Openbare Ruimte (ACOR)
De ACOR adviseert positief op de ontwerpen voor het Prins Bernhardviaduct, IJsclubweg, Schrepelpad, Tiber en het Nieuweveensepad. De ACOR adviseert negatief op het ontwerp voor het deel van de Juliana van Stolberglaan tussen Stuyvesantplein en IJsclubweg, omdat het toepassen van een schrikstrook (in klinkers) tussen de geparkeerde auto's en de fietsstrook niet is opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte. Het betreft hier een experiment, in overleg met de Fietsersbond.

Financiën
De kosten worden geraamd op € 5.447.400 (exclusief btw, inclusief de voorbereidingskosten voor het opstellen van het voorontwerp, VAT en onvoorzien, prijspeil 1 april 2015).

Dekking van het project is als volgt:
Gemeente Den Haag, Investeringskrediet uit het Meerjarenprogramma Fiets 2011-2014 € 708.000
Gemeente Den Haag, Gemeentelijk Rioleringsplan (voorziening riolering) € 900.000
Gemeente Den Haag, budget Parkeren in Woongebieden (product 210.2.02 Aanleg Straten Wegen Pleinen; programma 13 Verkeer en Milieu), € 500.000
Gemeente Den Haag Alternatief pakket milieuzones, onderzoek effecten fijnstof, verbeteren luchtkwaliteit (product 210.9.01 Verkeersmaatregelen); € 500.000
Gemeente Den Haag, Programma groot onderhoud wegen (210.2.01 Onderhoud straten wegen en pleinen) € 230.000
Gemeente Den Haag, Reserve Cofinanciering (toe te voegen aan product 210.2.02

Aanleg straten wegen en pleinen)	€ 182.000
Subsidie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)	€ 897.600
Subsidie Rijk, Programma Beter Benutten 1 van het Rijk	€ 1.529.800
Totaal dekking	€ 5.447.400

In het kader van “werk-met-werk-maken” maken zullen de werkzaamheden voor de sterroute in de Juliana van Stolberglaan en IJsclubweg worden gecombineerd met rioleringswerkzaamheden en groot onderhoud aan de wegen aldaar. Vooralsnog zijn de kosten van deze werkzaamheden begroot op circa € 900.000, respectievelijk € 230.000. Deze kosten worden gedekt uit het Gemeentelijk Rioleringsplan, respectievelijk het Programma groot onderhoud wegen. Vanuit de reserve Parkeren is een bijdrage mogelijk vanwege het toevoegen van parkeerplaatsen in parkeerprobleem gebied Bezuidenhout. Verder worden financiële bijdragen ontvangen vanuit het programma Beter Benutten van het Rijk en vanuit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Verdere planning

Na vaststelling van het voorontwerp door de gemeenteraad zal het ontwerp worden uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, de bijbehorende kosten tot op detailniveau worden gecalculeerd en de uitvoering worden aanbesteed. Dit neemt negen tot twaalf maanden in beslag. Vervolgens zal het uit te voeren werk gefaseerd worden uitgevoerd in circa twaalf maanden. De daadwerkelijke uitvoeringsperiode is afhankelijk van de andere werkzaamheden in de directe omgeving van de sterroute, waaronder de geplande rioleringswerkzaamheden in de Juliana van Stolberglaan, IJsclubweg en Bezuidenhout Oost. Daarnaast zullen de werkzaamheden aan de IJsclubweg worden uitgevoerd in overleg met de Haagse Bond en de volkstuinvereniging ATV-Loolaan.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 19 april 2016,

Besluit:

I. Vast te stellen het Voorontwerp voor de sterfietsroute centrum – Bezuidenhout - Leidschenveen, bestaande uit de plantoelichting en ontwerptekeningen.

II. In te stemmen met de verdere uitwerking van het Voorontwerp tot Definitief Ontwerp en de realisatie van de beschreven sterroute tussen het centrum en Leidschenveen.

III. Voor de uitvoering van de werkzaamheden een bedrag beschikbaar te stellen van € 5.447.400 (exclusief btw, inclusief VAT en onvoorzien, prijspeil 01-10-2015).

IV. Het genoemde bedrag als volgt te financieren:
   a. € 708.000 vanuit het investeringskrediet uit het Meerjarenprogramma Fiets 2011-2014;
   b. € 900.000 vanuit het Gemeentelijk Rioleringsplan (voorziening riolering);
   c. € 500.000 vanuit het budget Parkeren in Woongebieden (product 210.2.02 Aanleg Straten Wegen Pleinen; programma 13 Verkeer en Milieu), jaarschijf 2016. Dit budget wordt in 2016 verlaagd, gedoteerd aan de reserve parkeren en in 2017 onttrokken aan de reserve parkeren;
   d. € 500.000 vanuit het Alternatief pakket milieuzones, onderzoek effecten fijnstof, verbeteren luchtkwaliteit (product 210.9.01 Verkeersmaatregelen);

e. € 230.000 vanuit het Programma groot onderhoud wegen (210.2.01 Onderhoud straten wegen en pleinen);
f. € 182.000 vanuit de Reserve Cofinanciering (toe te voegen aan product 210.2.02 Aanleg straten wegen en pleinen);
g. € 897.600 vanuit een subsidie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH);
h. € 1.529.800 vanuit een subsidie van het Rijk, Programma Beter Benutten 1.

V. In te stemmen om de werkzaamheden in de Juliana van Stolberglaan en IJsclubweg te combineren met rioleringswerkzaamheden. De kosten zijn vooralsnog begroot op € 900.000,00 en worden gedekt uit het Gemeentelijke Rioleringsplan.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier, De voorzitter,