



## Toelichting

### **1. Aanleiding**

In 2014 heeft het college ingestemd met het besluit inzake Werken t.b.v. de Havenmeester, Scheveningen (RIS272687). In dat besluit is aangegeven dat als gevolg van de realisatie van het appartementencomplex “De Havenmeester” de toenmalige hellingbaan vanaf de Dr. Lelykade naar de Westduinweg komt te vervallen. De hellingbaan lag tussen de Hennephofkerk en het (voormalige) rioolgemaal. Vorig jaar is op de Dr. Lelykade een nieuwe hellingbaan in twee richtingen aangelegd die vooralsnog aansluit op de Schokkerweg.

De aanleiding van de herinrichting van de kruising Westduinweg – Schokkerweg is gelegen in een brede wens van de raad en de Bewonersorganisatie Havenkwartier voor het handhaven van een directe aansluiting van de nieuwe hellingbaan in twee richtingen op de Westduinweg. Daarom is een studie verricht naar de mogelijkheden. De raad is over de aanleg van de hellingbaan en de studie op 15 november 2016 geïnformeerd (RIS 295517). Uit de studie is gebleken dat een rotonde een goede verkeerafwikkeling kent, zowel in 2016 als in 2030, en ook voor fietsers overzichtelijk is. Onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft aangetoond dat een rotonde ook een veiligere oplossing is dan een ongeregeld kruispunt. Dat heeft geleid tot voorliggend ontwerpvoorstel (concept voorontwerp) voor een rotonde dat met dit besluit vanaf 15 oktober 2018 gedurende 6 weken ter inzage wordt gelegd.

### **2. Verkeersvisie Scheveningen**

De raad heeft op 26 januari 2017 de Verkeersvisie Scheveningen (RIS 295689) vastgesteld. De Verkeersvisie heeft als doel om integraal de gewenste verkeerssituatie in Scheveningen tot en met 2025 te beschrijven met aandacht voor de leefbaarheid en verblijfskwaliteit binnen het stadsdeel. De aanleg van de rotonde met een directe aansluiting op de Westduinweg is in de Verkeersvisie genoemd als passende maatregel voor de ontsluiting van de Tweede Haven.

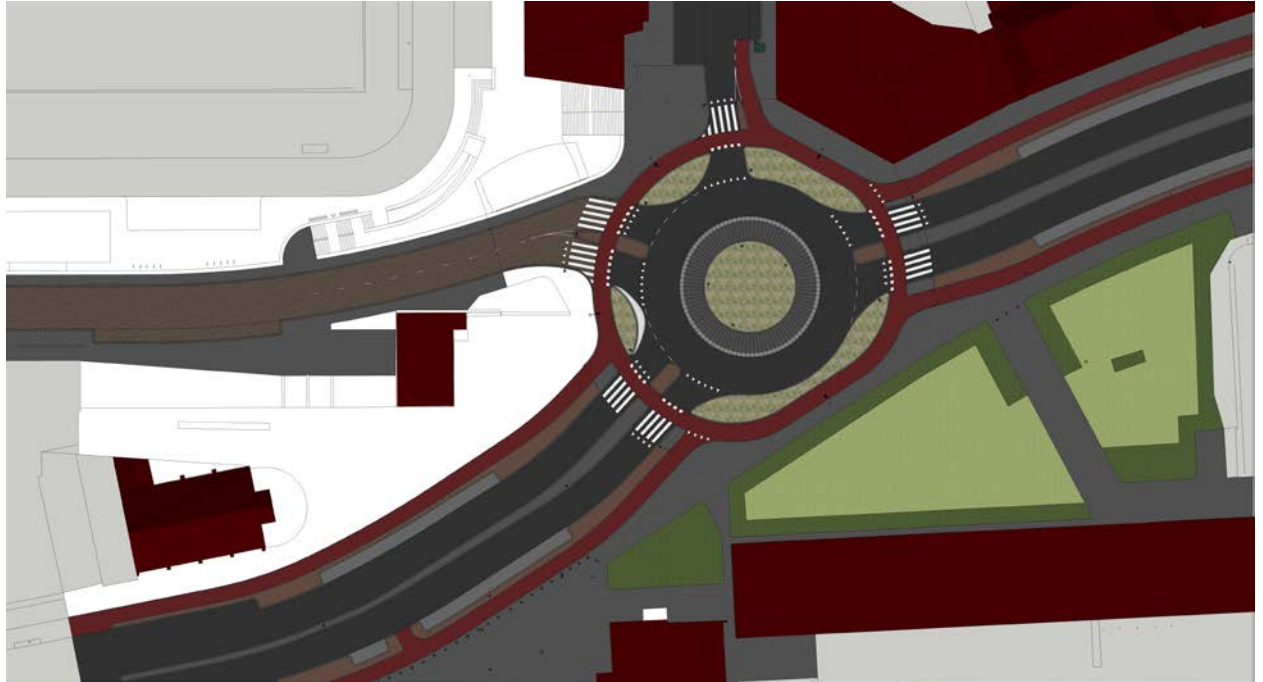
### **3. Kadernota Straten, Wegen en Lanen**

Op 5 maart 2015 heeft de gemeenteraad de Kadernota Straten, Wegen en Lanen vastgesteld (RIS 280303). Deze kadernota is een uitwerking van het wegenbeleid van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Onderdeel van het HNM-beleid is de hoofdstructuur wegen voor Den Haag. Belangrijk doel in dat beleid is om een duidelijke hiërarchie in het wegennet aan te brengen waarbij op hoofdwegen de doorstroming van het autoverkeer voorop staat terwijl op de minder drukke wegen de leefbaarheid en de positie van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer prioriteit heeft. De Kadernota Straten, Wegen en Lanen beschrijft voor elke wegcategorie het gewenste wegbeeld. Deze wegbeelden passen binnen de voorschriften van het Handboek Openbare Ruimte dat de gemeente Den Haag hanteert voor de inrichting van de openbare ruimte en wegen.

#### *Uitvoeringsprogramma I Kadernota Straten, Wegen en Lanen*

De raad heeft op 13 april 2017 het Uitvoeringsprogramma I van de Kadernota Straten, Wegen en Lanen (RIS 296333) vastgesteld. Dit uitvoeringsprogramma beschrijft de speerpunten voor deze ontwikkelopgave en de prioriteit van de projecten. De rotonde Westduinweg-Schokkerweg maakt deel uit van het uitvoeringsprogramma.





*Impressie rotonde Westduinweg-Schokkerweg*



*Impressie rotonde Westduinweg-Schokkerweg*

Door de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR) is, naar aanleiding van het schetsontwerp, de wens geuit om de keuze voor de rotonde, zowel qua vormgeving als functie in het netwerk, op een integrale wijze te beschouwen. Daarbij was vooral aandacht van de specifieke ligging van de rotonde (middenberm niet in lijn met de middenas). De mogelijkheden voor een andere inpassing zijn daarop onderzocht (o.a. ovale rotonde, verschuiving van rotonde naar middenas Westduinweg). Uit deze studie bleek dat een verdere verschuiving van de rotonde naar de middenas tot inpassingsproblemen zou leiden bij de aansluiting van de Schokkerweg en de aansluiting met de hellingbaan van de Dr. Lelykade.

De bocht vanuit de Schokkerweg naar de hellingbaan zou bijvoorbeeld door iets grotere voertuigen niet meer gemaakt kunnen worden. Daarnaast zou het zicht van het gemotoriseerd verkeer op de fietsoversteken aanzienlijk verminderen. De aanleg van een ovale rotonde om een rechte lijn van de Westduinweg te kunnen waarborgen is uitgebreid bestudeerd. Dit bleek binnen de ruimtelijke grenzen niet mogelijk.

Uiteindelijk is het voorliggende ontwerp als optimale oplossing naar voren gekomen. Daarbij blijft de gehele rotonde binnen de verkeersbestemming van het bestemmingsplan Scheveningen Haven en hoeft er geen grond van derden verworven te worden.

In het ontwerp is ten opzichte van het schetsontwerp nog een aantal zaken geoptimaliseerd. Zoals de inpassing van de fietsstructuur. Hierdoor blijft voldoende ruimte over voor een trottoir voor de panden ter hoogte van Schokkerweg 86 t/m 94. Verder is aandacht besteed aan het oprijden van fietsers op de rotonde van en naar de hellingbaan Dr. Lelykade en de Schokkerweg.

#### *Kenmerken ontwerp*

- Aansluiting rotonde op de nieuwe hellingbaan Dr. Lelykade in twee richtingen;
- Verschoven aspositie ten opzichte van de Westduinweg vanwege eigendomsverhoudingen laagbouw Lindoduin;
- Ontwerp geschikt voor rijcurve vrachtverkeer vanaf Schokkerweg richting Dr. Lelykade;
- Maatvoering rotonde: voetpad minimaal 2.60 m, fietspad 2.40 m, rijbaan 5.50 m, overrijdbare middenberm: 3.50 m;
- Fietspad afgevlakt ter hoogte van huisnummer 86-94 vanwege gewenste trottoirbreedte;
- Fietspad afgevlakt ter hoogte van laagbouw Lindoduin vanwege eigendomsverhoudingen.

#### *Verlichting*

De bestaande straatverlichting wordt aangepast: een aantal verlichtingsmasten wordt verplaatst en een aantal nieuwe geplaatst.

#### *Verkeer*

De Westduinweg is de primaire ontsluitingsroute voor Scheveningen Haven. Als wijkontsluitingsweg ontsluit deze weg onder andere de Statenlaan en het Havenkwartier en daarachter de Tweede Haven. Verder vormt de Westduinweg een belangrijke schakel tussen de Scheveningseweg en de Houtrustweg. Door een aansluiting met zowel de Schokkerweg en de nieuwe hellingbaan vanaf de Dr. Lelykade wordt het havengebied beter ontsloten. De rotonde is berekend op verwachte intensiteiten van 2030. Door deze rotonde wordt het waarschijnlijk mogelijk om de Van Bergenstraat anders aan te sluiten, zodat de verkeersveiligheid op het kruispunt Statenlaan-Van Bergenstraat-Westduinweg kan worden verbeterd.

#### *Parkeren*

Als gevolg van de aanleg van een rotonde verdwijnen per saldo circa 20 parkeerplaatsen aan de Westduinweg en Schokkerweg. Dit kan helaas niet worden voorkomen en ook niet in de nabije omgeving worden gecompenseerd omdat een rotonde meer ruimte in beslag neemt dan het huidige kruispunt. Voor een verkeersveilige inpassing en het mogelijk maken van een directe verbinding van de hellingbaan van de Dr. Lelykade (in twee richtingen) op de Westduinweg, is deze afname uit te leggen. De huidige parkeerdruk in de omgeving van de rotonde op dit gedeelte van de Westduinweg is tussen de 50 en 80%. Als gevolg van de invoering van betaald parkeren is de verwachting dat de parkeerdruk in het gebied niet zal toenemen. De evaluatie van de invoering van betaald parkeren zal eind 2018 plaatsvinden.

### *Stedenbouwkundig*

De herinrichting van de kruising Westduinweg-Schokkerweg is niet alleen een verkeerskundige, maar ook een ruimtelijke opgave. Uit stedenbouwkundig oogpunt zal een rotonde op de kruising Westduinweg-Schokkerweg de bijzondere betekenis van deze kruising als ontsluiting van het havengebied sterk benadrukken. De gewenste kwaliteitsverbetering wordt gezocht in 'groen'.

### *Groen*

In de nieuwe rotonde komt een groenvoorziening. In het definitief ontwerp wordt deze uitgewerkt. Uitgangspunt hierbij is dat er geen extra beheerkosten ontstaan.

## **8. Uitvoeringsaspecten**

### *Beheer*

De toe te passen bestatingsmaterialen wijzigen niet, er worden geen speciale bestatingsmaterialen toegepast en de rijbaan blijft asfalt. Er komt beplanting in de kern van de rotonde en in de verkeersgeleiders. Het toe te passen straatmeubilair is standaard en het aantal lichtmasten blijft gelijk. Daarom levert de aanpassing van de kruising naar een rotonde geen wijziging in de beheerkosten op.

### *Geluid*

In het kader van de aanleg van de rotonde is onderzoek verricht naar een mogelijke toename van geluid. De resultaten hiervan zijn getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder voor wijzigingen aan een bestaande weg (reconstructie). Als gevolg van de herinrichting van deze kruising, waarbij de as van de weg richting de woningen op de hoek Schokkerweg-Westduinweg verschuift, blijkt dat sprake is van een toename van meer dan 1,5dB. Hiermee wordt niet voldaan aan de Wet geluidhinder. Er zijn 2 opties onderzocht om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder, waarbij de geluidbelasting in de nieuwe situatie niet meer dan met 1,5 dB mag toenemen, te weten: het toepassen van geluid reducerend asfalt of bouwkundige aanpassingen aan de gevels van de woningen.

Door het toepassen van geluid reducerende deklagen in rotondes ontstaat een geringe geluid reductie, de reductie brengt niet het gewenste resultaat. Het onderhoud aan geluid reducerend asfalt in een rotonde is daarbij erg duur en het geeft ook jaarlijks extra hinder aan de omgeving door de noodzaak van intensief onderhoud. In minder dan 15 jaar na aanleg is het break-even point tussen de kosten voor geluid reducerend asfalt en het aanpassen van de gevels bereikt. Het gebruik van geluid reducerend asfalt wordt daarna gemiddeld ca. € 5.500,- per jaar duurder. Het toepassen van geluid reducerend asfalt is door de hoge kosten, de grote omgevingshinder en het niet bereiken van de gewenste geluidreductie, geen reële optie. Om te voldoen aan de Wet geluidhinder wordt daarom optie 2 (gevel aanpassing) nader uitgewerkt. De kosten voor het aanpassen van de gevels zijn éénmalig.

Om de aard en de omvang van de aanpassingen te kunnen bepalen wordt nader akoestisch gevelonderzoek uitgevoerd. Naar verwachting zal een aanpassing aan de beglazing een afdoende maatregel zijn om de reductie van het geluid te behalen. De maatregelen worden op basis van de uitkomst van het nadere onderzoek afgestemd met de betreffende woning eigenaren.

### *Ondergrondse infrastructuur*

Uit onderzoek is gebleken dat de kabels en leidingen (k&l) aan de zuidkant van de rotonde in het trottoir kunnen blijven liggen. De k&l die nu in het trottoir of de klinkerverharding liggen en met het realiseren van dit ontwerp onder het asfalt komen te liggen, moeten dieper in de grond worden geplaatst als ze in het zelfde tracé blijven liggen. Een deel van het k&l tracé kan waarschijnlijk blijven liggen, er moet dan wel rekening worden gehouden dat de k&l in een mantelbuis moeten komen. Dit moet nog worden afgestemd met Stedin.

De gasleiding oversteek door de Westduinweg wordt voor rekening en risico door Stedin vervangen. In verband met een telecom verdeel station moet voor een deel in het fietspad de bandelijn worden aangepast.

#### *Bereikbaarheid Scheveningen Haven tijdens aanleg*

De kruising Westduinweg-Schokkerweg is een belangrijke schakel in de verkeersstructuur tussen Scheveningen Haven en Scheveningen Dorp. De reconstructie van deze kruising mag geen belemmering zijn voor de bereikbaarheid van het havengebied in de drukke zomerperiode. De aanleg van de rotonde dient daarom buiten het badseizoen te worden uitgevoerd en afgestemd te worden met overige werkzaamheden in de openbare ruimte in de omgeving van deze kruising.

#### *Kiosk*

Op dit moment is een bloemenkiosk gevestigd ter hoogte van de voetgangersoversteek aan de westzijde. Deze kiosk dient in het kader van de realisatie van de rotonde te worden verplaatst. Daarom zijn gesprekken gestart met de eigenaar van de kiosk om in goed overleg een nieuwe kiosk een plek te laten krijgen op het leefbaarheidsplein ten zuidwesten van de rotonde. De eigenaar van de kiosk heeft samen met bewoners deelgenomen aan de interactieve planvorming voor het maken van een ontwerp voor het leefbaarheidsplein Hennephofkerk. In dat ontwerp is een ruimtereservering gemaakt voor de kiosk. De komende periode worden afspraken gemaakt met de eigenaar van de kiosk en vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst. De nieuwe kiosk dient te voldoen aan de nota 'Markten Straathandel en kiosken, de straat verdient het' (RIS 283882) en de Verordening straathandel Den Haag 2017 (RIS295091).

#### *Flora en Fauna*

Er worden geen beschermde natuurwaarden verwacht in het plangebied. Daarom is geen onderzoek gedaan naar flora en fauna.

#### *Archeologie*

Het maaiveld ligt zo hoog (7,5-8 m) dat de mogelijk aanwezige archeologie (vanaf 3,5 m + NAP en dieper) niet bedreigd wordt. Er hoeft met archeologie geen rekening te worden gehouden.

### **9. Bestemmingsplan, procedures en vergunningen**

De kruising Westduinweg-Schokkerweg ligt binnen het plangebied van het vigerende bestemmingsplan Scheveningen Haven. De rotonde en de toe- en afritten daarvan liggen in de bestemmingen: Verkeer -Hoofdweg en Verkeer- Straat, Waterstaat – Waterkering, Geluidzone- Industrie (geluidrapport) en Leiding.

Voor de aanleg van de rotonde moet een Verkeersbesluit en een Instemmingsbesluit worden genomen. Tevens moet een Watervergunning worden aangevraagd. Voor de woningen op de kruising Westduinweg-Schokkerweg moet de procedure hogere grenswaarde in het kader van de Wet geluidhinder worden doorlopen.

### **10. Duurzaamheid**

Bij het ontwerp is rekening gehouden met de opname en het bergen van zoveel mogelijk regenwater ter plaatse van de rotonde. Het midden eiland en de vlakken die als doel hebben het verkeer te begeleiden blijven daarom onverhard, zodat er een relatief groot oppervlak wordt gecreëerd waar regenwater kan infiltreren. Het type grond en de beplanting wordt op elkaar afgestemd zodat het drainerend en bergend vermogen van de grond hoog blijft.

Veel van de huidige elementenverharding is van goede kwaliteit. Deze verharding past ook in het huidige ontwerp en zal daarom zoveel mogelijk worden hergebruikt binnen het nieuwe ontwerp.

Overgebleven elementen verharding zal worden hergebruikt op andere locaties of worden verwerkt tot fundatie materiaal voor wegen.

Delen van de huidige asfalt verharding blijven in de nieuw te bouwen rotonde liggen, daarmee wordt de hoeveelheid nieuw aan te brengen asfalt gereduceerd. Overtollig asfalt wordt door een erkende verwerker hergebruikt in nieuw asfalt.

De conventionele verlichting wordt vervangen door LED. Deze wijze van verlichten is op vele aspecten duurzaam: energie zuinig, heeft een hoge levensverwachting en geeft minder strooilicht. Met name dat laatste zorgt er voor dat alleen datgene verlicht wordt wat verlicht moet worden.

## **11. Plantoets (VOV/ACOR)**

*Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV)*

Het Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV) heeft op 22 december 2016 positief geadviseerd onder voorbehoud en met inachtnaam van een aantal opmerkingen. De opmerkingen van het VOV zijn verwerkt in het voorliggende ontwerp.

*Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR)*

De Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR) heeft op 21 maart 2018 positief geadviseerd. De ACOR heeft o.a. gevraagd om te onderzoeken nog wat kleine metertjes te winnen om zo het maximale uit de gegeven ruimte te halen. De opmerkingen van de ACOR zijn verwerkt in het voorliggende ontwerp.

## **12. Consultatie en participatie in de planvormingsfase**

Naar aanleiding van verzoeken van de Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH), bewoners en de raad om breed varianten te verkennen en af te wegen heeft de gemeente in 2014 en 2015 varianten voor dit kruispunt besproken met de BOH. De BOH heeft daarbij altijd aangedrongen op een oplossing met een directe aansluiting van de hellingbaan op de Westduinweg in twee richtingen. De gemeente heeft ook andere oplossingsrichtingen verkend. Het resultaat van de studie naar een rotonde is met een eerste schets in maart 2016 gepresenteerd aan vertegenwoordigers van de BOH, de ondernemersorganisatie Belangenvereniging Schevenings Havengebied (BSH) en een aantal bewoners en belanghebbenden. De rotonde is positief ontvangen door de BOH en de aanwezige bewoners. De Belangenvereniging Schevenings Haven (BSH) was als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven gematigd positief en heeft aandacht gevraagd voor een "vrachtwagenvriendelijk" ontwerp, omdat de Westduinweg onderdeel vormt van de ontsluitingsroute van en naar de haven.

Tijdens een inloopbijeenkomst in maart 2017 is een eerste schets van de rotonde gepresenteerd aan de bewoners en ondernemers van Scheveningen. Daarbij waren medewerkers van de gemeente aanwezig om de schets toe te lichten en vragen te beantwoorden.

Op 30 januari 2018 heeft een gesprek plaatsgevonden met de bewoners- en tuincommissie van de flat Laag Lindoduin en woningcorporatie Staedion. Daarin hebben de aanwezige bewoners aangegeven het niet acceptabel te vinden om het stukje tuin aan de voorzijde van de flat te moeten afstaan voor een rotonde. Al jaren onderhouden bewoners deze tuin. De tuin maakt ook deel uit van het gehuurde. Een ontwerp, waarbij de tuin van de flat wordt gehandhaafd, vinden de bewoners en Staedion acceptabel.

## **13. Planning**

### Inspraakperiode

Met het voorliggende besluit start het college op 15 oktober 2018 de inspraakprocedure. Het concept voorontwerp ligt van 15 oktober tot en met 25 november 2018 ter inzage. In het kader van de inspraakprocedure houdt de gemeente eind oktober een informatiebijeenkomst. Hiervoor verstuurt de gemeente uitnodigingsbrieven.



Belanghebbenden kunnen het ontwerp inzien:

- op de inloopbijeenkomst;
- op [www.denhaag.nl/bestuurlijkestukken](http://www.denhaag.nl/bestuurlijkestukken) onder risnummer 300672;
- op het Den Haag Informatiecentrum en het stadsdeelkantoor Scheveningen.

Belanghebbenden kunnen hun reactie (zienswijze) tijdens de inspraakperiode schriftelijk kenbaar maken. Dit kan door:

- Een schriftelijke zienswijze te sturen aan het college van burgemeester en wethouders, Antwoordnummer 1790, 2501 VC Den Haag onder vermelding van 'zienswijze concept voorontwerp rotonde Westduinweg-Schokkerweg'.
- Een zienswijze te mailen naar het emailadres: [rotondewestduinweg@denhaag.nl](mailto:rotondewestduinweg@denhaag.nl) onder vermelding van 'zienswijze concept voorontwerp rotonde Westduinweg-Schokkerweg'.

#### Doorkijk verdere planning

Aansluitend aan de inspraakperiode worden de inspraakreacties verwerkt en indien noodzakelijk wordt het ontwerp aangepast. Vervolgens wordt volgens de planning het definitieve voorontwerp in februari 2019 ter vaststelling aan het college voorgelegd. Na vaststelling van het voorontwerp wordt het ontwerp uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Het uit te voeren werk wordt gefaseerd uitgevoerd in circa 3 maanden. De daadwerkelijke uitvoeringsperiode is afhankelijk van andere werkzaamheden in de directe omgeving van de projectlocatie. Ook zal rekening worden gehouden met het bad- en strandseizoen en evenementen. Vermoedelijk zal het werk op straat vanaf het 4<sup>e</sup> kwartaal 2019 kunnen starten.

#### **14. Financiën**

De uitvoeringskosten voor de herinrichting van het kruispunt Westduinweg-Schokkerweg zijn geraamd op € 1.290.000. Dekking hiervoor is voorzien met het beschikbare budget, ad. € 900.000, in de begroting van de dienst Stadsbeheer onder 'Aanleg Straten, Wegen en Lanen' en een subsidie van € 400.000 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.