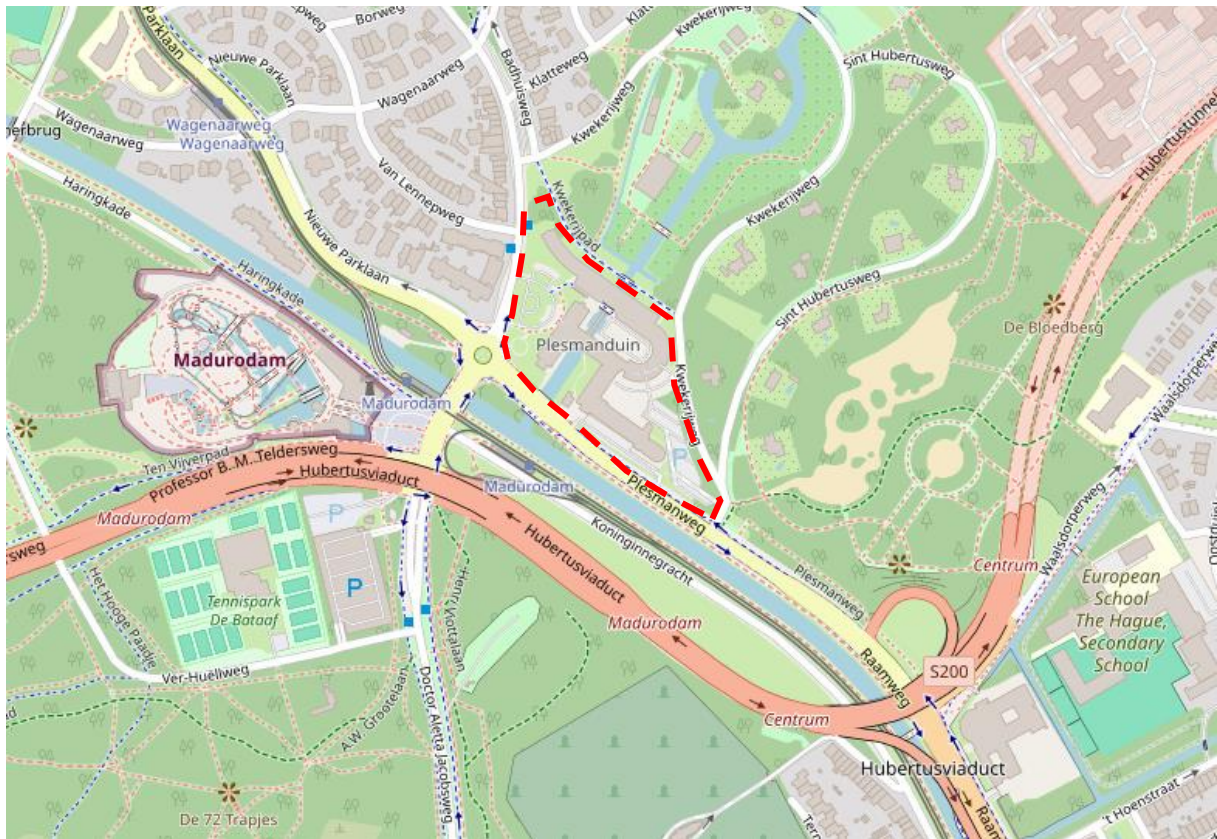


Plantoelichting Voorontwerp Plesmanweg 1-6

1. Inleiding

Rondom de herontwikkeling Plesmanweg 1-6 zijn een aantal afspraken vastgelegd tussen gemeente en ontwikkelaar in een anterieure (voorafgaande) overeenkomst. Drie van deze afspraken betreffen een aantal aanpassingen aan het verkeer en de openbare ruimte rondom de locatie. Ontwikkelaar Impact bekostigt deze aanpassingen. De gemeente faciliteert e.e.a. door helpen met vergunningen en schetsen. De aanpassingen aan de verkeerssituatie zijn als volgt in te delen:

- A. De aansluiting op de inrit naar de nieuw te bouwen parkeergarage;
- B. Verlenging van de middennaald;
- C. Nieuwe verkeersveilige aansluiting op de St. Hubertusweg.



Figuur 1: Projectgrens Plesmanduin.

2. Huidige situatie

De Plesmanweg loopt vanaf de Raamweg richting de aansluiting op de Badhuisweg. Hier geldt een snelheid van 50 km/u. Aan de Plesmanweg is de in- en uitrit te vinden voor de St. Hubertusweg en Kwekerijweg. De Plesmanweg is een stuk weg waar het verkeer in twee richtingen kan rijden en bevat ook een rotonde die aansluit op de Nieuwe Parklaan, Doctor Aletta Jacobsweg en de Plesmanweg zelf. Aan weerszijden van de Plesmanweg (zijde Raamweg) is een fietspad te vinden. Aan de Plesmanweg (zijde Badhuisweg) is een fietsstrook te vinden.

Aan de zijde van de Raamweg (t.h.v. Plesmanweg 6A), is de rijbaan van de Plesmanweg ongeveer 3,50 meter breed. Het fietspad is hier aan de noordzijde 2,40 meter en aan de zijde van het Kanaal is deze 2,50 meter. Voor het voetpad is aan de noordzijde ongeveer 3,20 meter breed en aan de zijde van het Kanaal is deze ongeveer 2,50 meter breed.

Langs de Plesmanweg (zijde Raamweg) zijn een aantal parkeervakken aanwezig in combinatie met een aantal bomen in het trottoir, waar weinig ruimte is voor groen naast de boom zelf. Ter hoogte van de in- en uitrit op de St. Hubertusweg is het trottoir breder opgezet en is ook sprake van een opstelstrook voor autoverkeer.

Aan de zijde van de Badhuisweg is, ter hoogte van de aansluiting met de Van Lennepweg, een bushalte, met abri, te vinden. Hier is het voetpad, aan de zijde van de abri 2,40 meter breed. Aan de zijde van de woningen is het voetpad ongeveer vier meter breed. De rijbaan is aan de zijde van de abri ongeveer drie meter breed. Voor aan de zijde van de woningen is deze ongeveer 5,50 meter breed, waar het mogelijk is om te parkeren met auto's.

Ten slotte zijn er een aantal wegen die op de Plesmanweg aansluiten. Dit zijn van de Raamweg naar de Badhuisweg respectievelijk:

- Sint Hubertusweg (30 km/u);
- Doctor Aletta Jacobsweg (50 km/u);
- Nieuwe Parklaan (50 km/u);
- Van Lennepweg (30 km/u).

Afbeeldingen Plesmanweg



Figuur 2: Plesmanweg met in- en uitrit St. Hubertusweg, kijkend richting Nieuwe Parklaan.



Figuur 3: Plesmanweg ter hoogte van in- en uitrit voorterrein, kijkend richting Nieuwe Parklaan.



Figuur 4: Plesmanweg ter hoogte van rotonde, kijkend richting Nieuwe Parklaan.



Figuur 5: Rotonde Plesmanweg richting Badhuisweg, kijkend richting Badhuisweg.



Figuur 6: Plesmanweg ter hoogte van Plesmanweg 66, kijkend richting Badhuisweg.



Figuur 7: Bushalte Plesmanweg en aansluiting op Van Lennepweg, kijkend richting Badhuisweg.

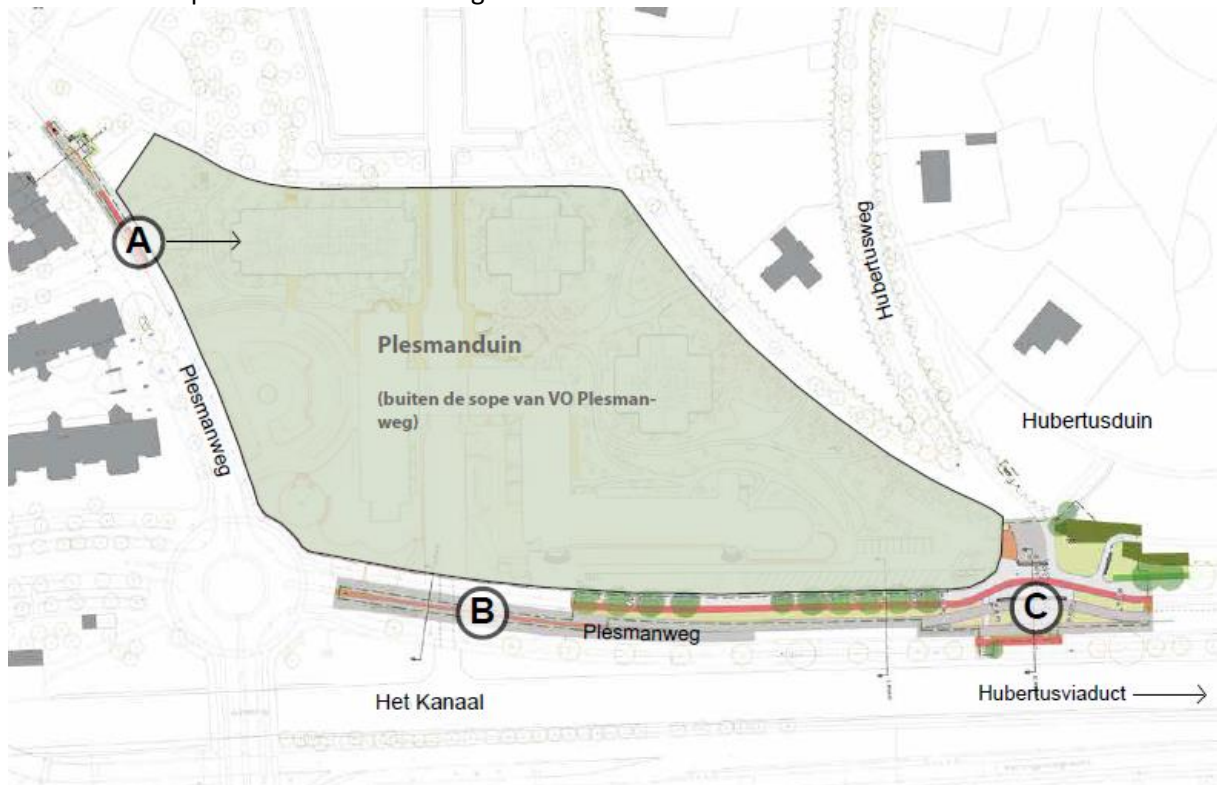
3. Toelichting Voorontwerp (VO)

Projectdoel en uitgangspunten

Zoals in de inleiding is beschreven, is een drietal aanpassingen noodzakelijk voor de ontsluiting van Plesmanduin op de Plesmanweg en de verkeersveiligheid.

De verkeerskundige uitgangspunten zijn:

- A. Verplaatsen bushalte in verband met de nieuwe in- en uitrit van de parkeergarage;
- B. Fysiek onmogelijk maken van linksaf in- en linksaf uit naar het voorterrein door middel van het doortrekken van de middennaald vanaf de rotonde;
- C. Verbeteren van de verkeersveiligheid bij de aansluiting Plesmanweg – St. Hubertusweg, door het toepassen van een middengeleider.



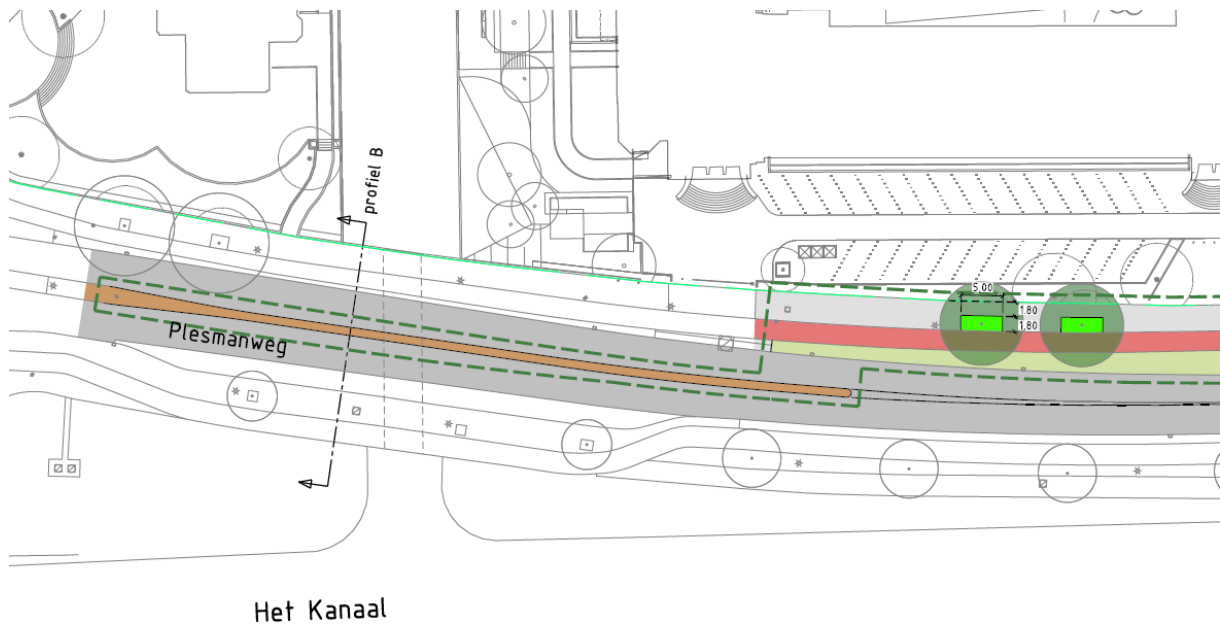
Figuur 8: Scope VO Plesmanweg.

A. Verplaatsen bushalte in verband met de nieuwe in- en uitrit van de parkeergarage



In de Plesmanweg, ter hoogte van de Van Lennepweg, ligt op dit moment een bushaltepaar. De bushalte aan de oostzijde wordt verplaatst in de richting van de Badhuisweg, om plaats te maken voor de in- en uitrit van de stallingsgarage van de ontwikkeling. Er is gekeken naar een bushalteverplaatsing zuidwaarts (dus richting rotonde Plesmanweg) en noordwaarts. Vanwege de verkeersveiligheid is een verplaatsing zuidwaarts onwenselijk, in verband met zichtlijnen in- en uitrit stallingsgarage bij een halterende bus. Mede vanuit het oogpunt van uniformiteit en continuïteit, wordt voorgesteld om de bushalte op dezelfde manier vorm te geven zoals deze er in de huidige situatie bij ligt. Bij een toekomstige volledige herinrichting kan bekeken worden hoe de situatie voor de fietser over de gehele weg verbeterd kan worden. De bus halteert op de rijbaan van de Plesmanweg, en op het trottoir ernaast is genoeg ruimte voor een abri. De huidige heesters en bomen blijven staan, er wordt alleen een stukje gras weggehaald.

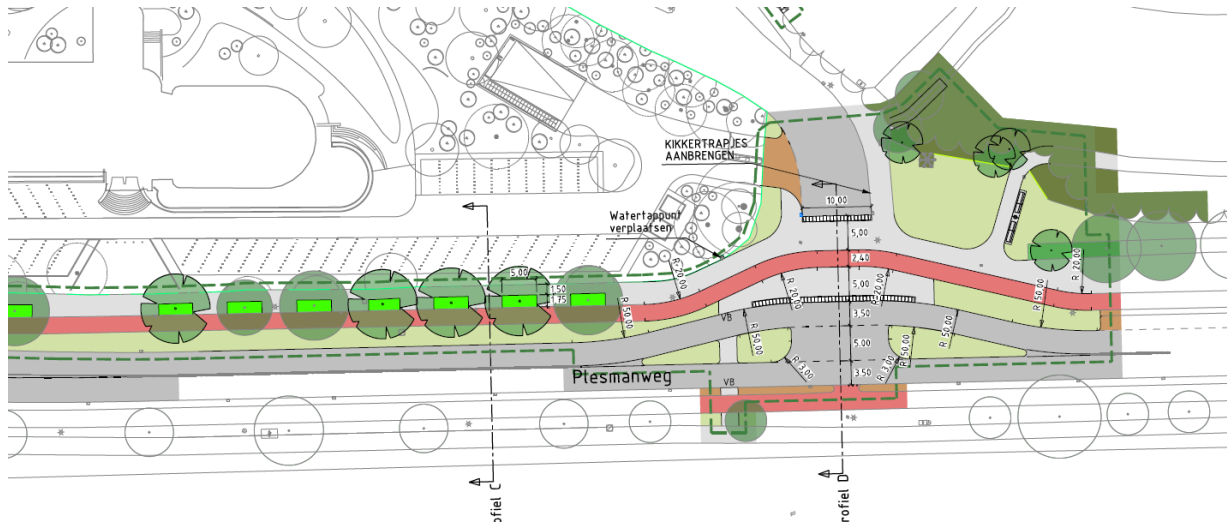
B. Fysiek onmogelijk maken van linksaf in- en linksaf uit naar het voorterrein door middel van het doortrekken van de middennaald vanaf de rotonde



Figuur 9: Voorontwerp maatregel B.

Bij de in- en uitrit van het voorterrein aan de Plesmanweg speelt nagenoeg hetzelfde verkeersveiligheidsprobleem als bij de aansluiting op de St Hubertusweg (zie punt 3). Alleen op deze locatie is geen ruimte om daar eenzelfde soort aansluiting te maken. Daarnaast zal deze in- en uitrit naar verwachting minder gebruikt worden. Om toch te voorkomen dat er verkeersonveilige situaties ontstaan, wordt voorgesteld om de middennaald van de rotonde door te trekken, zodat het fysiek onmogelijk wordt om linksaf in- of -uit te rijden. De rijbaanbreedte komt ter hoogte van de middengeleider onder de 4,50m en varieert tussen de 3,60m en 4m. Dit betreft over een lengte van circa 90 meter. Dit laatste treft het belang van de hulpdiensten. De maatregel is dus een afweging tussen verkeersveiligheid en de doorgankelijkheid van hulpdiensten in geval van filevorming bij de rotonde.

C. Verbeteren van de verkeersveiligheid bij de aansluiting Plesmanweg – St. Hubertusweg, door het toepassen van een middengeleider



Figuur 10: Voorontwerp maatregel C.

Door de ontwikkeling zal in de toekomst deze aansluiting vaker gebruikt gaan worden. De Plesmanweg is een drukke wijkontsluitingsweg. In de huidige situatie is een linksaf in- en linksaf uit de St. Hubertusweg een manoeuvre die met name in de spitsuren lastiger te maken is. Met name de St. Hubertusweg uit, linksaf naar de Plesmanweg. Autoverkeer komende uit de St. Hubertusweg moet namelijk rekening houden met fietsverkeer/voetgangers, en in twee richtingen autoverkeer op de Plesmanweg. Door het realiseren van een midden geleider met een opvangbreedte van 5 meter en het uitbuigen van het fietspad, zodat een ruimte van 5 meter beschikbaar komt tussen fietspad en de rijbaan van de Plesmanweg, kan het autoverkeer vanuit de St. Hubertusweg gefaseerd 'oversteken /invoegen'. In de middengeleider wordt ook aan één zijde een voorziening voor de voetganger aangebracht, zodat deze op een veilige manier naar de overzijde van de Plesmanweg (waterkant) kan lopen. Aan deze zijde ligt overigens enkel een onverhard voetpad. Door de aanwezigheid van het kanaal, kan de uitkraging van het fietspad alleen aan de kant van de nieuwe ontwikkeling plaatsvinden.

Materialisatie deelraming verharding

Toekomstige situatie verharding	Vierkante meters
Betontegels trottoir	532 m ²
Straatbaksteen DF	301 m ²
Asfalt	270 m ²
Roodasfalt	215 m ²
Trottoirband	400 m ¹
Opsluitband	46 m ¹

Groen deelraming

Toekomstige situatie extra groen	Vierkante meters
Opsluitband	65 m1
Trottoirband	75 m1
Boomkrans	10 stuks
Bomen	5 stuks
Graszoden	340 m2
Van Alfbank	2 stuks

4. Advies VOV en ACOR

Het VOV is op 20-07-2023 akkoord gegaan met het voorontwerp, met een aantal opmerkingen. De ACOR is op 05-10-2022 akkoord gegaan met het voorontwerp, met enkele opmerkingen. De opmerkingen van zowel het VOV als de ACOR zullen in het DO verwerkt worden.

5. Duurzaamheid

Het Voorontwerp draagt bij aan de verduurzaming van de stad. Zo wordt de leefbaarheid vergroot door het toevoegen van groen. Daarnaast vergroot het voorontwerp naar verwachting de verkeersveiligheid op de Plesmanweg en St. Hubertusweg. Hieronder worden de verschillende maatregelen in het voorontwerp toegelicht.

Aanleg bloemrijk gras

Conform het VO worden parkeervakken opgeheven om te worden vergroend. Belangrijk hierbij is dat dit groen wordt ingezaaid met een inheems kruidenmengsel. Een passend mengsel voor deze locatie is idealiter het Den Haag 1 mengsel van Cruydt-Hoeck, ook voor eventueel andere delen. Echter vanwege de verkeersveiligheid met name op de T-splitsing met de St. Hubertusweg, wordt in dit VO gekozen voor M4 van Cruydt-Hoeck omdat dit een meer ingetogen mengsel is en ook goed past bij de omgeving van Hubertusduin.

Uitbreiden gazon rond standbeeld

Voor het aanwezige standbeeld is een gazon aanwezig dat redelijk kruidenrijk is. In de natuurkansenscan wordt voorgesteld om dit uit te breiden, conform het VO. De uitbreiding van het gazon wordt ingezaaid met het Den Haag 3 mengsel.

Aanbrengen kikkertrapjes in kolken

Daar waar nu kolken aanwezig zijn ter hoogte van het Hubertuspark kunnen deze worden voorzien van kikkertrapjes. Zo kunnen amfibieën die hierin terecht komen weer uit de put klimmen. Zie de afbeelding hiernaast. In dit VO is zijn de kikkertrapjes opgenomen in de plantekening middels een korte tekstuele opmerking (nader uit te werken in het bestek). Aan weerszijden van de aansluiting op de St. Hubertusweg wordt ook graszoden aangebracht.

6. Relatie met overige projecten

De gemeente werkt aan snelle, veilige en comfortabele fietsroutes. Deze sterfietsroutes zijn bestaande routes die de gemeente verbetert. Ze vormen de belangrijkste doorgaande verbindingen binnen het fietsnetwerk van de stad. Zo ook aan de sterfietsroute via de Plesmanweg en Badhuisweg. Naar verwachting wordt dit jaar een project opgestart. Dit betreft het tracé tussen de rotonde en de Pompstationsweg (t/m de kruising Pompstationsweg).

7. Juridisch kader

Het voorontwerp voor de herinrichting van de Plesmanweg past binnen de geldende bestemmingsplannen van 'Wittebrug en Westbroekpark' en 'Duttendel'.

De aankomende vergunningsaanvragen met juridische consequenties worden in de volgende fase door Grondzaken aangevraagd.

8. Kosten en dekking

De kosten zijn geraamd op € 473.236,- voor de uitvoering en inclusief object overstijgende risicoreservering. Deze kosten worden gedekt uit de anterieure overeenkomst en nader opgestelde allonge met de ontwikkelaar Impact. Op moment van factureren wordt het bedrag opnieuw geïndexeerd.

9. Beheerparagraaf

De jaarlijkse beheerkosten nemen af doordat het oppervlak van verharding zal afnemen. Hierdoor zullen de beheerkosten voor het onderdeel 'Calamiteitenonderhoud', 'Reinigen openbare ruimte' en 'Planmatig klein onderhoud verhardingen' afnemen. Als gevolg van een toename van het groen en ander type banken zullen de beheerkosten toenemen. Per saldo zullen de extra jaarlijkse beheerkosten met **€400,-** afnemen.

10. Communicatie en participatie

Gedurende het ontwerpproces is geparticipeerd met de omgeving. Op 10 oktober 2022 is een inloopavond georganiseerd over het voorontwerp. Gedurende deze inloopavond zijn een aantal vragen nader beantwoord vanuit de gemeente en teruggekoppeld aan de omgeving. Daarbij zijn een aantal zaken besproken. Dat ging met name in op de hellingbaan van de parkeergarage aan de Plesmanweg (zijde Badhuisweg) en of deze aangesloten kan worden op het parkeerterrein voor de hoofdentree van het monument. Dit was/is technisch niet haalbaar, waardoor dit dus geen optie bleek.

Relevant aan de in- en uitrit van de parkeergarage, is ook gesproken over de verplaatsing van de bushalte. In de huidige situatie staat de bushalte op de toekomstige locatie van de in- en uitrit. Daarvan werd gevraagd of deze niet op een andere locatie kon staan, maar vanwege verkeersveiligheid was het niet mogelijk om deze te verplaatsen richting de rotonde. Hierdoor viel deze optie af.

Andere vragen gingen in op de verkeersveilige inrichting van bepaalde weggedelen buiten de projectscope. Hierdoor konden een aantal vragen niet meegenomen worden in dit ontwerp.

Verder is ingegaan op de aansluiting van de St. Hubertusweg op de Plesmanweg. Deze moet volgens de bewoners verkeersveiliger worden. Daarbij hebben zij aangegeven dat het zicht beperkt is bij uitrijdende voertuigen. Het voorstel was om de parkeervakken op te heffen. Dit is vervolgens in het ontwerp ook meegenomen.

Bij de vrijgave inspraak van het VO zal een nieuwe inloopavond georganiseerd worden.

11. Inspraakprocedure

Voor de inspraakperiode van het ontwerp Plesmanweg is de ambitie dat deze zal plaatsvinden vanaf begin juni. De inspraakperiode is zes weken lang. Hierover komt een publicatie in het gemeentebblad. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden ingezonden via de gebruikelijke kanalen.

Tijdens de inloopavond waarbij het voorontwerp aan de omgeving wordt voorgelegd. Hierover volgt nader meer informatie.

12. Uitvoeringsfase

Dit project wordt overgedragen aan Grondzaken nadat de bestuurlijke besluitvorming is afgerond. Het vastgestelde voorontwerp met alle bijbehorende producten en het overdrachtdossier met alle daarbij horende producten worden dan officieel van DSO aan Grondzaken gegeven. Net als de verantwoordelijkheid over de verdere stappen tot en met oplevering.