

From: "5.12.e"
Sent: Wed, 24 Aug 2022 14:23:17 +0200
To: "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>; "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>
Cc: "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>
Subject: RE: Aantal vragen over verkeerstelling intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg
Attachments: Prijzenblad Mobycon 2022.xlsx

5.12.e

Deze tellingen zijn inderdaad voor fietsers en auto's. De tellingen vallen onder de raamovereenkomst met Mobycon. Het bedrag voor deze tellingen is 5.11.e

5.11.e De tellingen zijn al ingepland. Ik heb een akkoord ontvangen van 5.12.e

Met vriendelijke groet,

5.12.e

5.12.e

Dienst Stedelijke ontwikkeling

Gemeente Den Haag

Tel: 5.12.e

Van: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>

Verzonden: woensdag 24 augustus 2022 13:03

Aan: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>

CC: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>

Onderwerp: Aantal vragen over verkeerstelling intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Hoi 5.12.e

Ik merk dat ik twee mailwisselingen door elkaar heb gehaald. Vandaar mijn vragen in mijn eerdere mail.

Begrijp ik goed dat onderstaande mails over de verkeerstellingen van fietsen en auto's gaan? Zo ja, kan je hiervoor nog een offerte laten opmaken? Dan kan ik er een akkoord op geven en verder in gang gaan zetten. Verder ook de vraag of het onderzoek in de periode 5-22 september uitgevoerd kan worden?

Zie graag je reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.12.e

5.12.e

Directie projecten

T: 5.12.e

Ik werk op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag

Van: [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl

Verzonden: woensdag 27 juli 2022 09:38

Aan: [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl; [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl; [redacted]

<[redacted]> @den Haag.nl; [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl

Onderwerp: RE: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Mijn excuses ik had deze mail nog niet gezien. De totale kosten komen dan op [redacted] Euro

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

Dienst Stedelijke ontwikkeling

Gemeente Den Haag

Tel: [redacted]

Van: [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl

Verzonden: dinsdag 26 juli 2022 16:52

Aan: [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl; [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl; [redacted]

<[redacted]> @den Haag.nl

Onderwerp: RE: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Lijkt me prima zo!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] afdeling Mobiliteit

([redacted] / [redacted])

Spui A07

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Postbus 12600

2500 DJ Den Haag

www.denhaag.nl/fietsen

www.denhaagfiets.nl

Van: [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl

Verzonden: dinsdag 26 juli 2022 16:10

Aan: [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl; [redacted] <[redacted]> @den Haag.nl; [redacted]

[redacted] <[redacted]> @den Haag.nl

Onderwerp: RE: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Hi,

Bijgevoegd een overzichtje van de locaties. Ik heb hier ook de Houtrustweg meegenomen, zodat we ook daar het aantal fietsers weten en een compleet beeld kunnen vormen van het aantal fietsers van en naar de Haven over beide routes. @ [redacted]

[redacted] zijn de locaties zo compleet wat jou betreft (met name de Willem de Zwijgerlaan)?

[redacted] kun jij hiermee uit de voeten?

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | Stadsdeel Scheveningen

DSO Mobiliteit

M. 5.1.2.e

Werkdagen: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: dinsdag 26 juli 2022 09:47

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: RE: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Eens met de locaties voor zowel een auto- als fietstelling:

- wegvakken Duindorpdam – Van Foreestraat;
- Jacob Cabelliaustraart – Van Boetzelaerlaan;
- Nabij de Willem de Zwijgerlaan;
- Op de fietsbrug over het verversingskanaal (alleen fietstelling).

@5.1.2.e misschien een kaartje maken?

En wil je nog meer tellen in het kader van Haven, bijvoorbeeld fietsers op het fietspad op de Houtrustweg nabij Duindorpdam (tsn fietsbrug en Nieboerweg)?

Twee weken lijkt mij een goede termijn na de vakanties in september.

Ik ben akkoord met het uitzetten van deze telling.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e afdeling Mobiliteit

(5.1.2.e / 5.1.2.e)

Spui A07

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Postbus 12600
2500 DJ Den Haag
www.denhaag.nl/fietsen
www.denhaagfiets.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: maandag 25 juli 2022 15:37

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: RE: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Hi Ben,

Aangezien 5.1.2.e met verlof is alvast een reactie van mijn kant, hoewel 5.1.2.e uiteindelijk moet beslissen.

Ik zou zeggen tenminste tellen aan het begin en eind van de Kranenburgweg, dus wegvakken Duindorpdam – Van Foreestraat en Jacob Cabelliaustraart – Van Boetzelaerlaan. Eventueel zou je ook nog rond de Willem de Zwijgerlaan en/of fietsbrug richting Houtrustweg kunnen tellen, @5.1.2.e wat vind jij?

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | Stadsdeel Scheveningen

DSO Mobiliteit

M. 5.1.2.e

Werkdagen: maandag t/m donderdag

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: maandag 25 juli 2022 10:15

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: RE: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Beste 5.1.2.e

Fe enige gegevens die ik al heb zijn auto tellingen op de Kranenburgweg uit 2016. We zijn nog op zoek naar meer gegevens. Kan je precies aangeven welke wegvakken je graag geteld zou zien? Bijvoorbeeld de Kranenburgweg tussen de van Foreeststraat en Duindorpdam. Of tussen Menickstraat en Lelykade.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Dienst Stedelijke ontwikkeling

Gemeente Den Haag

Tel: 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: donderdag 21 juli 2022 11:24

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: Verkeerstelling laten uitvoeren intensiteit fietsen en auto's Kranenburgweg

Hoi collega's,

Voor mijn project sterfietsroute Kranenburgweg (Scheveningen-Centrum) wil ik graag een verkeerstelling laten uitvoeren in september. We willen graag zicht hebben op de intensiteit van fietsen en auto's die over de Kranenburgweg gaan.

Kunnen jullie aangeven of dit mogelijk is in midden/eind September? Zo ja, ook aangeven wat de vervolgstappen zijn?

Ik ben vanaf morgen op vakantie, maar 16 augustus weer terug. Dan kunnen we het een en ander verder afstemmen. Mocht eerdere afstemming écht nodig zijn, dan vinden jullie twee van mijn collega's in de cc.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Directie projecten

T: 5.1.2.e

Ik werk op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag

From: "5.1.2.e"
Sent: Wed, 5 Apr 2023 17:43:31 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: Notities overleg 5.1.2.e 5 april

Hoi collega's,

Zoals gevraagd zet ik even de acties en de besproken punten kort op de mail. Vul vooral aan waar iets niet klopt of onvolledig is. Morgen stuur ik een update naar het projectteam.

- We hebben het gehad over de insteek van de bewonersbijeenkomst Kranenburgweg. Dit wordt op hoofdlijnen:
 - Plenaire sessie met introductie project en randvoorwaarden;
 - Meerdere tafelgesprekken met plattegrond Kranenburgweg op tafel;
 - Per tafel een gespreksleider + collega op inhoud obv de thema's;
 - Per tafel de volgende thema's: groen, verkeer en ontmoeting & verblijven.
 - Thema verkeer gaat over auto, fiets, wandelen en parkeren. Info over parkeerdruk, wensen bij sterfietsroute etc tijdens gesprek vertellen.
- 5.1.2.e gaat na deze week met vakantie. Stemt met 5.1.2.e af dat voor de bijeenkomst een plattegrond Kranenburgweg moet komen met kenmerken van wegprofiel/straat. Aanvullend ook een A3/A4 met pictogrammen van randvoorwaarden.
- 5.1.2.e zorgt voor plaatjes typen groen ter inspiratie. Stemt dit af met 5.1.2.w / 5.1.2.w 5.1.2.w kan dit ook oppakken tijdens vakantie 5.1.2.e
- 5.1.2.e deelt uitkomsten van dit gesprek met projectteam en past draaiboek/Excel document aan.
- 5.1.2.e zorgt voor duidelijke formulering randvoorwaarden.
- Komende weken wordt projectteam gevraagd om actief mee te denken in voorbereidingen. Dat was niet voor iedereen even duidelijk.
- 5.1.2.e pakt volgende week de voorbereidingen weer over en gaat zorgen voor verdere afstemming bijeenkomst.

Fijne avond nog!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Portefeuille projecten

T: 5.1.2.e

E: 5.1.2.e@denhaag.nl

Ik werk op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e@delfluent-services.nl>
Sent: Tue, 16 Jan 2024 09:43:46 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: RE: Vraag over Delfluent persriool langs de Kranenburgweg te Den Haag
Attachments: Beplanting nabij persleiding.pptx

LET OPI: Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

De schets stonden de verkeerde maatvoering in het bijgevoegde document geeft een beter beeld. Graag zie ik ook de schets van jullie tegemoet en wat betreft de Valkenboskade hier ligt bde leiding diep en zijn die bomen inderdaad net naast de leiding gepland.

5.1.2.e

5.1.2.e | Medewerker Beheer & Onderhoud Civiel - Leidingbeheerder | Delfluent Services B.V. | t 5.1.2.e
5.1.2.e of 5.1.2.e | 5.1.2.e @delfluent-services.nl – 5.1.2.e @delfluent-services.nl | www.delfluent-services.nl

Postadres: Postbus 560, 2600 AN Delft | Bezoekadres: Peuldreef 4, 2635 BX Den Hoorn of Houtrustweg 120, 2566 GJ Den Haag

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Verzonden: maandag 15 januari 2024 15:30

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@delfluent-services.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@delfluent-services.nl>

Onderwerp: RE: Vraag over Delfluent persriool langs de Kranenburgweg te Den Haag

Beste 5.1.2.e

Rond de zomer verleden jaar hebben we contact gehad over de Delfluent leiding die langs/onder de Kranenburgweg in Den Haag loopt.

Zie onderstaande e-mails hierover.

Ik heb toen aangegeven dat we de strook langs het kanaal waaronder de leiding ligt, als onderdeel van een herinrichting van de straat, graag willen gaan vergroenen. Hiermee volgen we het Haags beleid op dit gebied. Daarnaast blijkt uit studies dat de huidige inrichting van de Kranenburgweg in de zomermaanden hittestress met zich meebrengt. Ook dat willen we aanpakken door meer schaduwplekken te creëren in de straat. U heeft toen middels bijgesloten schets aangegeven welke afstanden tot de leiding we moeten vrijhouden bij het aanbrengen van beplanting.

We zijn inmiddels wat verder met het ontwerp en het gesprek met de bewoners van de straat.

Hieruit blijkt dat wanneer wij deze afstanden tot de leiding aanhouden, we vrij beperkt zijn in de vergroening die we in de straat kunnen realiseren.

Dit mede omdat we ook te maken hebben met een nabijgelegen hogedruk gasleiding in de straat.

Daarom de vraag of we, wellicht met het treffen van bepaalde maatregelen, ook dichterbij de Delfluent leiding beplanting kunnen aanbrengen. Dit zou onze mogelijkheden tot vergroening van de straat aanzienlijk kunnen vergroten.

Ik heb deze vraag ook voorgelegd aan een groenadviseur binnen de Gemeente Den Haag: 5.1.2.e
Hij noemde twee projecten waar in het verleden ook maatwerk afspraken zijn gemaakt voor beplanting nabij een effluentleiding: "Bijvoorbeeld de Zuiderparklaan en Loevesteinlaan. In deze brede middenbermen is ongeveer 20 jaar geleden een manshoge effluentleiding neergelegd die dwars door de stad loopt van de Harnaspolder naar de Houtrust. Nadat het riool was aangelegd zijn er vervolgens bomen bovenop gepland. De exacte diepteligging ken ik niet, maar van hetgeen ik toen heb gezien zal dit globaal hooguit tussen de twee en drie meter onder maaiveld zijn. Zonder aanvullende bescherming zijn er vervolgens bomen van de eerste grootte bovenop gepland. Of er nadere afspraken over zijn gemaakt en vastgelegd in het geval van calamiteiten in relatie tot snel kunnen kappen van de betreffende bomen, is mij niet bekend."

Ik zou graag willen weten of het mogelijk is om samen eens te verkennen of er bij de leiding onder de Kranenburgweg ook de mogelijkheid is tot afspraken te komen om toch een maximale vergroening van de straat mogelijk te maken?
Of wellicht zijn er op voorhand al maatregelen te benoemen die dit mogelijk maken?

Bij voorbaat dank voor uw reactie!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e
Ingenieursbureau Den Haag
5.1.2.e
Werkdagen: ma t/m do

Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
2500 DP Den Haag
www.denhaag.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@del fluent-services.nl>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 12:59

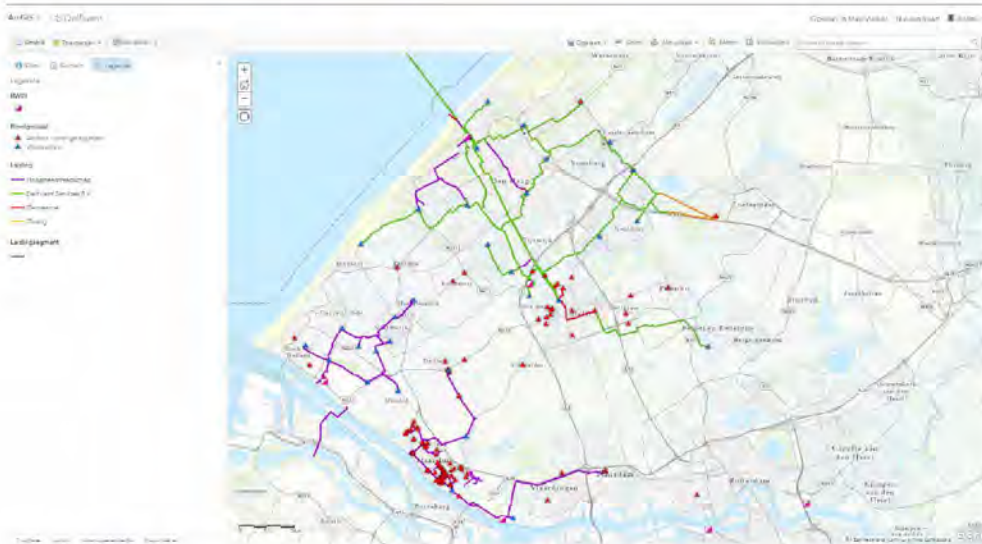
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: RE: Vraag over Delfluent persriool langs de Kranenburgweg te Den Haag

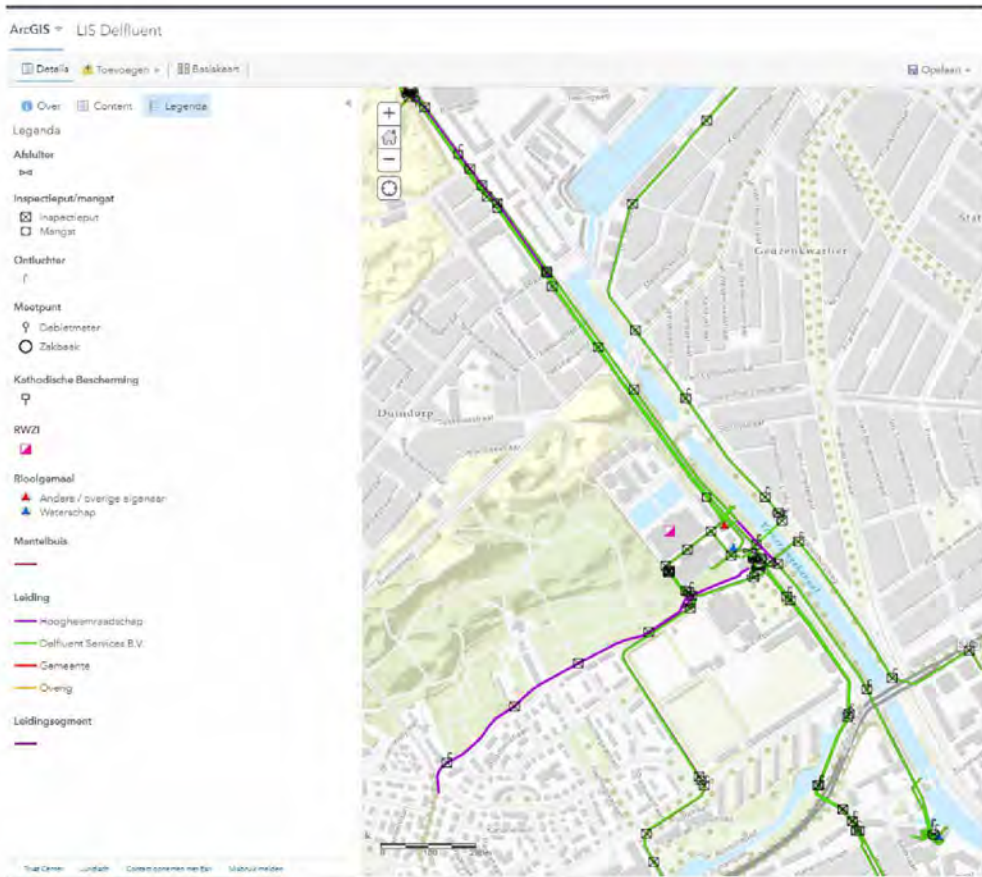
LET OPI: Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

5.1.2.e

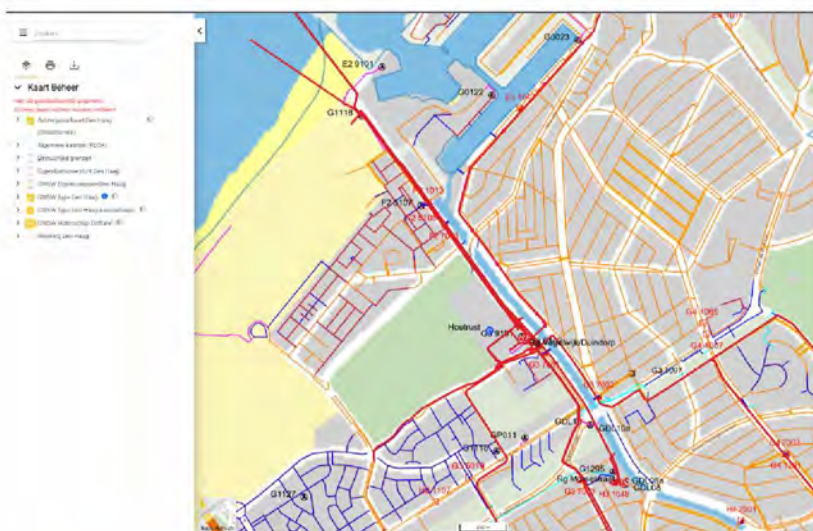
Hieronder zie je het kaartje van het Hoogheemraadschap van Delfland met hun transportleidingstelsel. De groene leidingen zijn in beheer en onderhoud bij Delfluent Services BV. Al deze leidingen zijn nog in bedrijf.



Hieronder zie je het kaartje van de transportleidingen rondom het afvoerkanaal.



In de rioolkaarten van Den Haag vind je dezelfde leidingen terug onder GWS Waterschap Delfland (rode lijnen).



5.1.2.e

5.1.2.e | Medewerker Beheer & Onderhoud Civiel - Leidingbeheerder | Delfluent Services B.V. | t 5.1.2.e

5.1.2.e of 5.1.2.e | 5.1.2.e @delfluent-services.nl – 5.1.2.e @delfluent-services.nl | www.delfluent-services.nl

Postadres: Postbus 560, 2600 AN Delft | Bezoekadres: Peuldreef 4, 2635 BX Den Hoorn of Houtrustweg 120, 2566 GJ Den Haag

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@dennaag.nl>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 10:08

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@delfluent-services.nl>

Onderwerp: Vraag over Delfluent persriool langs de Kranenburgweg te Den Haag

Beste 5.1.2.e

Ik ben 5.1.2.e bij de Gemeente Den Haag en momenteel betrokken bij een project langs de Kranenburgweg in Den Haag tussen de aansluitingen met de Van Boetzelaerlaan en de Duindorpdam.

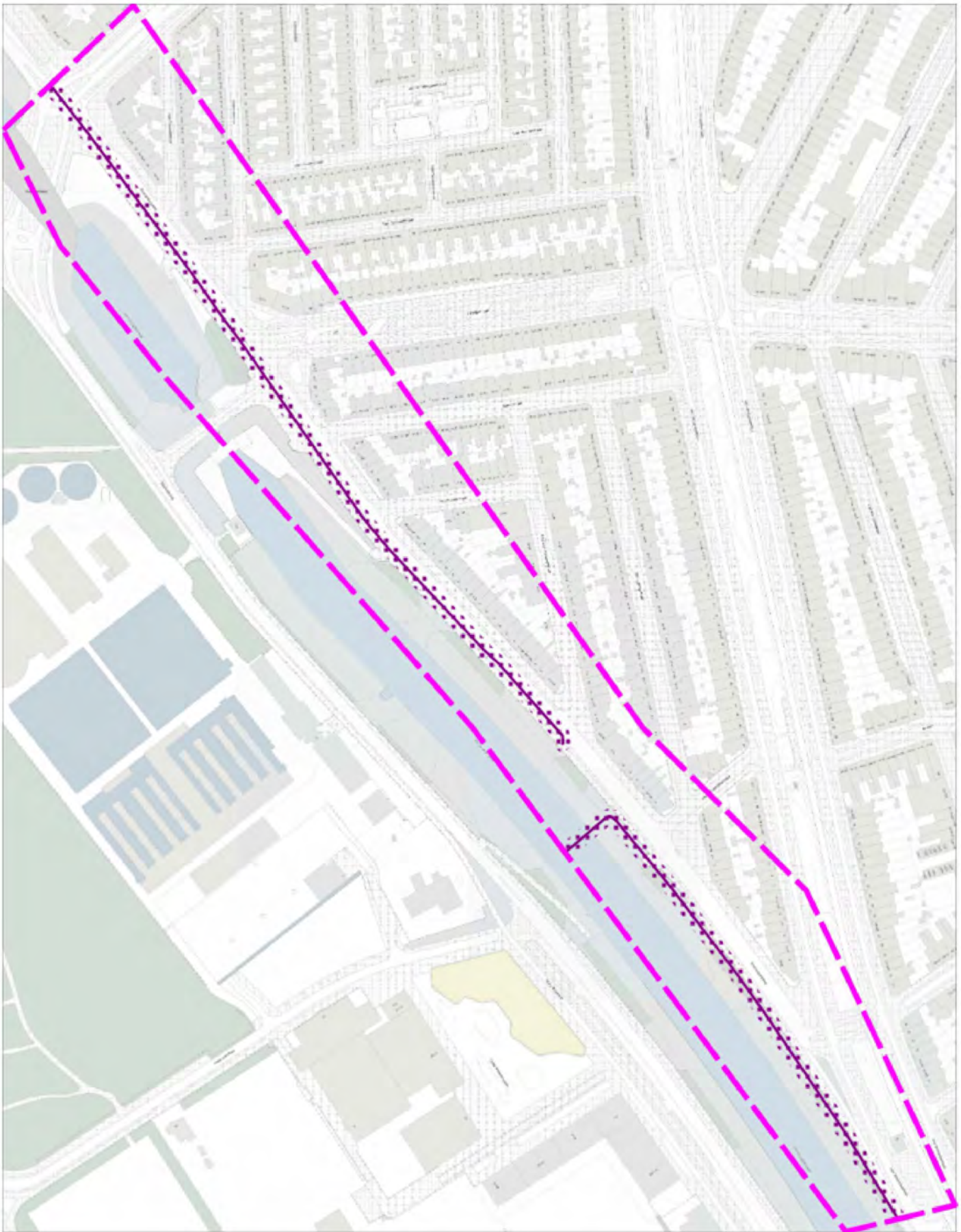
We zijn aan het beschouwen of we de strook tussen de huidige rijbaan en het hek langs het uitwateringskanaal kunnen vergroenen.

Ik heb een KLIC-melding gedaan voor het gebied en hieruit komt de ligging van een Persriool van Delfluent uit naar voren. Zie onderstaande afbeelding.

Ook wordt er rondom de leiding een vrij ruime zone van voorzorgmaatregelen aangegeven.

Kunt u mij wellicht iets meer vertellen over deze persleiding van Delfluent?

- Gaat het hier om een nog in bedrijf zijnde leiding?
- Hebben jullie een richtlijn om te duiden welke werkzaamheden er in het gebied van voorzorgmaatregel mogen worden uitgevoerd en welke inrichting hier is toegestaan?



Ik hoop dat u mij verder kan helpen, of mij kan wellicht kan doorverwijzen naar een collega? Ik hoor het graag.
Bij voorbaat dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ingenieursbureau Den Haag

5.1.2.e

Werkdagen: ma t/m do

Gemeente Den Haag

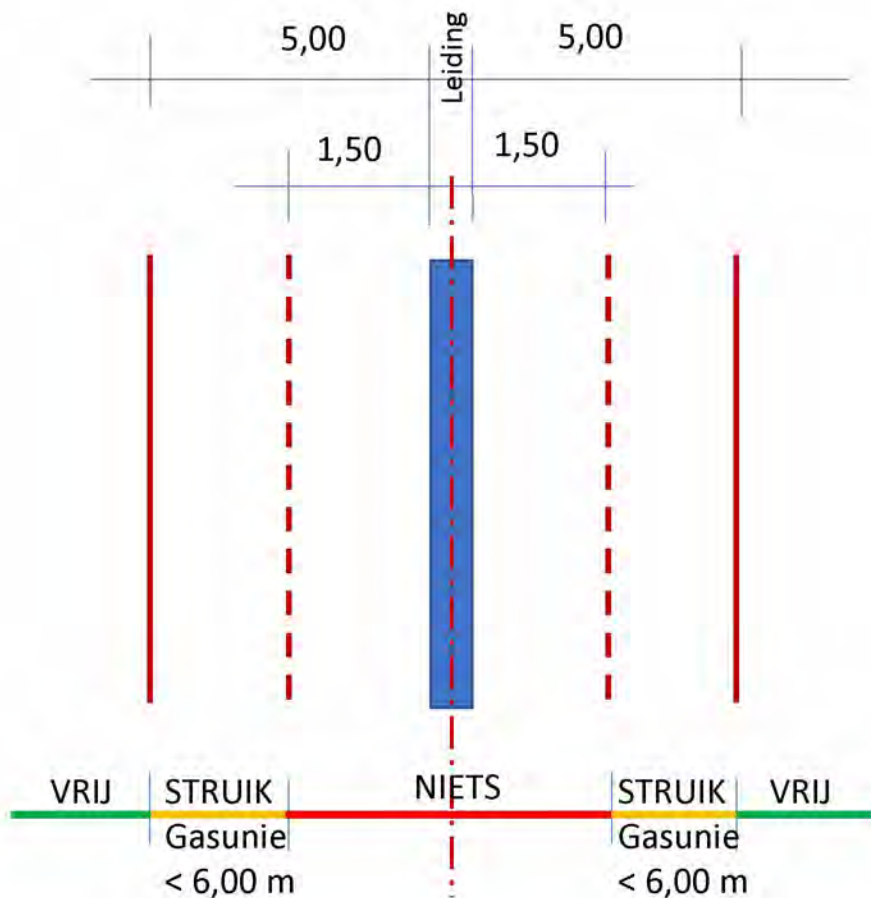
Dienst Stadsbeheer

2500 DP Den Haag

www.denhaag.nl

De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt u op: <https://www.denhaag.nl/disclaimer>

De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt u op: <https://www.denhaag.nl/disclaimer>



Blauw > Leiding

Rood > in deze zone wordt niets geplaatst

dit is 1,50m links en rechts vanaf de zijkant leiding.

Geen struiken en geen bomen.

Oranje > in deze zone hanteren we de Gasunielijst

dit is 1,50 m naast de leiding tot 5,00 m naast de zijkant leiding.

Struiken tot 6,00 m hoog. Geen bomen.

Groen > geen beperkingen.

dit is de zone 5,00 m naast de zijkantleiding.

Geen beperkingen tot het plaatsen van struiken en bomen

4.8 Bomen (als aanvulling op voorwaarden m.b.t. inrichtingsplan)

Bij het plaatsen van bomen dient met onderstaande voorwaarden rekening te worden gehouden. Voor het plaatsen van bomen zonder wortelbeschermende maatregelen dient een minimale afstand hart boom tot genoemde dichtstbijzijnde zijkant van het kabel- en leidingentracé te worden aangehouden volgens onderstaande tabel.

Zonder wortelbeschermende maatregelen;

Boomcategorie	Te verwachten tophoogte	Minimumafstand Hart stam/ zijkant K&L-tracé
1	>12meter	3.0 meter
2	Tussen 6 en 12 meter	2.0 meter
3	<6 meter	1.5 meter

Indien wortelbeschermende maatregelen noodzakelijk zijn, dan zal de Planontwikkelaar / grondeigenaar deze leveren en aanbrengen. Bij toepassing van een PVC wortelbescherming met een wanddikte van 3 mm en een minimale aanlegdiepte van 1,0 meter, zijn de volgende afstanden maatgevend. Het wortelscherm kan aangebracht worden tegen de zijkant van het uitgegeven kabel- en leidingentracé.

De lengte van het wortelscherm is afhankelijk van de minimumafstand hart stam / zijkant kabel- en leidingentracé. Het aanbrengen van een worteldoek wordt niet aangemerkt als een beschermende maatregel.

Met wortelbeschermende maatregelen:

Boomcategorie	Te verwachten tophoogte	Minimumafstand Hart stam / zijkant K&L-tracé
1	>12 meter	1.75 meter
2	Tussen 6 en 12 meter	1.25 meter
3	<6 meter	1.00 meter

geslacht/soort	naam (NL)	karakter (struik/boom)	hoogte (max)
Amelanchier lamarckii	krent	s	6 m
Cornus mas	gele kornoelje	s	4 m
Cornus sanguinea	rode kornoelje	s	4 m
Corylus avellana	hazelaar	s	6 m
Cytisus scoparius	bezembrem	s	2 m
Euonymus europaeus	kardinaalsmuts	s	4 m
Ligustrum vulgare	gewone liguster	s	3 m
Malus sylvestris	wilde appel	s/b	6 m
Mespilus germanica	mispel	s/b	4 m
Prunus spinosa	sleedoorn	s	4 m
Rhamnus catharticus	wegedoorn	s/b	5 m
Rhamnus frangula	vuilboom/sporkehout	s/b	5 m
Rosa canina	hondsroos	s	3 m
Rosa rubiginosa	egelantierroos	s	3 m
Rosa rugosa	bottelroos	s	3 m
Salix aurita	geoorde wilg	s	5 m
Salix cinerea	grauwe wilg	s	6 m
Salix pentandra	laurierwilg	s	6 m
Salix purpurea	bittere wilg	s	4 m
Salix repens	kruiwilg	s	2 m
Salix viminalis	katwilg	s	6 m
Sambucus racemosa	bergvlier/trosvlier	s/b	6 m
Viburnum opulus	Gelderse roos	s	4 m

N.V. Nederlandse Gasunie Waddinxveen

ADVIESLIJST VAN IN NEDERLAND ALGEMEEN
VOORKOMENDE, DOORGAANS
STRUIKVORMIGE, HOUTIGE GEWASSEN DIE IN
AANMERKING KOMEN VOOR AANPLANT OP DE
STROOK VAN GASUNIE-LEIDINGEN.

- N.B.** Behalve de in de advieslijst genoemde soorten kunnen in bepaalde gevallen als beplanting boven gasleidingen worden toegestaan:
- 1 Bomen van eerste en tweede grootte (d.w.z. bomen die op volwassen leeftijd een hoogte kunnen bereiken van meer dan 12 meter), mits ze worden onderhouden als hakhout c.q. lage knotboom in bijvoorbeeld houtwallen en grienden, of als haag;
 - 2 Zogenaamde Laagstam- fruitbomen.

From: "5.12.e" <5.12.e@stedin.net>
Sent: Mon, 22 Jan 2024 13:46:56 +0100
To: "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>; "5.12.e" <5.12.e@stedin.net>
Subject: RE: Vraag over ondergrondse infrastructuur Stedin langs Kranenburgweg Den Haag

LET OPI! Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

Beste 5.12.e

Het uitgangspunt van Stedin is dat voorkomen moet worden dat de gasleiding aan mechanische krachten wordt blootgesteld die kunnen leiden tot beschadiging, bijv. door contact van de gasleiding met boomwortels. Daarnaast moeten onze leiding ten alle tijden bereikbaar zijn voor onderhoud in het geval van een storing.

Dit in acht nemende kan er inderdaad een maatregel genomen worden vergelijkbaar met die uit het voorbeeld van Gasunie. Zo kunnen er wortelschermen geplaatst worden langs de leiding daar waar bomen dichterbij de leiding vandaan worden gepland. Belangrijk dat wortelschermen niet worden verward met 'worteldoek'. Worteldoek biedt geen bescherming aan de gasleiding.

@5.12.e zijn er vanuit jouw nog aanvullende voorwaarden?

Met vriendelijke groet,

5.12.e
Gebiedsverantwoordelijke Gas | Asset Management

Afwezig op: vrijdag



5.12.e 5.12.e Rotterdam | Postbus 49, 3000 AA Rotterdam
5.12.e | www.stedin.net



Dit e-mailbericht is bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijk zijn. Gebruik door anderen dan de geadresseerde(n) is verboden. Als dit bericht niet voor u bestemd is, wordt u vriendelijk verzocht dit aan de afzender te melden en het bericht te vernietigen. Stedin Netbeheer B.V. staat geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 24289101.

From: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>
Sent: Monday, January 15, 2024 3:56 PM
To: 5.12.e <5.12.e@stedin.net>
Cc: 5.12.e <5.12.e@stedin.net>
Subject: RE: Vraag over ondergrondse infrastructuur Stedin langs Kranenburgweg Den Haag

Beste 5.12.e

Rond de zomer verleden jaar hebben we contact gehad over de gasleidingen die langs/onder de Kranenburgweg in Den Haag lopen. Zie onderstaande e-mails hierover.

Ik heb toen aangegeven dat we de strook langs het kanaal waaronder de leiding ligt, als onderdeel van een herinrichting van de straat, graag willen gaan vergroenen. Hiermee volgen we het Haags beleid op dit gebied. Daarnaast blijkt uit studies dat de huidige inrichting van de Kranenburgweg in de zomermaanden hittestress met zich meebrengt. Ook dat willen we aanpakken door meer schaduwplekken te creëren in de straat. U heeft mij toen de richtlijnen van Stedin toegestuurd. Voor aan te brengen beplanting staat hier het volgende in:

BEPLANTING

Beplanting en vooral bomen kunnen door de wortelgroei funest zijn voor de leidingen die eronder liggen.

Afhankelijk van het type beplanting hanteert Stedin de volgende richtlijn:

- **Struikgewas**

De afstand van struikgewas tot de rand van het leidingentracé is minimaal 1 meter.

- **Bomen**

De afstand van het hart van een boom tot de rand van het leidingentracé is minimaal 2.5 m. Dit is een algemene richtlijn, terwijl de wortelgroei van verschillende boomsoorten behoorlijk kan variëren.

We zijn inmiddels wat verder met het ontwerp en het gesprek met de bewoners van de straat.

Hieruit blijkt dat wanneer wij bovengenoemde afstanden tot de leiding aanhouden, we vrij beperkt zijn in de vergroening die we in de straat kunnen realiseren.

Dit mede omdat we ook te maken hebben met een nabijgelegen effluent persleiding in de straat.

Daarom de vraag of we, wellicht met het treffen van bepaalde maatregelen, ook dichterbij de hogedruk gasleiding beplanting kunnen aanbrengen. Dit zou onze mogelijkheden tot vergroening van de straat aanzienlijk kunnen vergroten.

Ik heb deze vraag ook voorgelegd aan een groenadviseur binnen de Gemeente Den Haag: 5.1.2.e

Hij noemde een voorbeeld waar in het verleden ook maatwerkafspraken zijn gemaakt voor beplanting nabij een hogedruk gasleiding:

"Hogedrukgasleiding 70 bar: Ondermeer van Alkemadelaan. Nadat één van onze oudere bomen in het tracé aan de duinkant was doodgegaan, wilden wij die boom vervangen. Standaard wordt altijd onderzoek naar K&L gedaan. Toen bij de voorbereiding bleek dat deze gasleiding daar lag werd dit gemeld bij de Gasunie. In eerste instantie kregen we het antwoord dat we minimaal 5 meter aan beide zijden van de buis af moesten blijven. Nadat ik opnieuw met de Gasunie contact had gelegd, bleek er toch meer mogelijk. Er werd ons gevraagd om minimaal 50 cm bij de buis vandaan te blijven en indien mogelijk een verticale scheidingswand te plaatsen tussen de groeiplaats en de leiding."

Ik zou graag willen weten of het mogelijk is om samen eens te verkennen of er bij de leiding onder de Kranenburgweg ook de mogelijkheid is tot afspraken te komen om toch een maximale vergroening van de straat mogelijk te maken?

Of wellicht zijn er op voorhand al maatregelen te benoemen die dit mogelijk maken?

Bij voorbaat dank voor uw reactie!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ingenieursbureau Den Haag

5.1.2.e

Werkdagen: ma t/m do

Gemeente Den Haag

Dienst Stadsbeheer

2500 DP Den Haag

www.denhaag.nl

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@stedin.net>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 14:15

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@denhaag.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e@stedin.net>; 5.1.2.e <5.1.2.e@stedin.net>

Onderwerp: RE: Vraag over ondergrondse infrastructuur Stedin langs Kranenburgweg Den Haag

LET OP!: Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

Beste 5.1.2.e

Ik heb een brochure bijgevoegd over de richtlijnen omtrent werken langs de kabels en leidingen van Stedin. Dat de leidingen onlangs zijn aangelegd herken ik echter niet. Zowel de hoge druk als de lage druk gasleidingen aan de Kranenburgwal stammen uit de periode rond 2010.

Mocht je nog vragen hebben dan kun je contact met mij opnemen.

@ 5.1.2.e bedankt voor het doorverwijzen

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Gebiedsverantwoordelijke Gas | Asset Management

Afwezig op: vrijdag



Blaak 8, 3011 TA Rotterdam | Postbus 49, 3000 AA Rotterdam

5.1.2.e | www.stedin.net



Dit e-mailbericht is bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijk zijn. Gebruik door anderen dan de geadresseerde(n) is verboden. Als dit bericht niet voor u bestemd is, wordt u vriendelijk verzocht dit aan de afzender te melden en het bericht te vernietigen. Stedin Netbeheer B.V. staat geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 24289101.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@stedin.net>

Sent: Thursday, July 13, 2023 11:00 AM

To: 5.1.2.e <5.1.2.e@stedin.net>; 5.1.2.e

<5.1.2.e@stedin.net>

Cc: 5.1.2.e @denhaag.nl

Subject: FW: Vraag over ondergrondse infrastructuur Stedin langs Kranenburgweg Den Haag

Goedemorgen 5.1.2.e 5.1.2.e

Zie onderstaande vraag vanuit Gemeente Den Haag, van 5.1.2.e van het ingenieursbureau.

Kunnen jullie 5.1.2.e van een antwoord voorzien?

Wat kan ik hierin nog betekenen?

@ 5.1.2.e 5.1.2.e is onze Gebiedsverantwoordelijk binnen Asset Management (Gas) en 5.1.2.e is als ONC-er verantwoordelijk voor het gasnet in Den Haag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
projectleider | Afdeling Zakelijk Project | Noord | Netgedreven

Energieweg 20, 2627 AZ Delft | Postbus 49, 3000 AA Rotterdam

5.1.2.e | www.stedin.net



Dit e-mailbericht is bestemd voor de geadresseerde(n) en kan vertrouwelijk zijn. Gebruik door anderen dan de geadresseerde(n) is verboden. Als dit bericht niet voor u bestemd is, wordt u vriendelijk verzocht dit aan de afzender te melden en het bericht te vernietigen. Stedin Netbeheer B.V. staat geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 24289101.

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e> @denhaag.nl>

Verzonden: donderdag 13 juli 2023 10:44

Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e> @stedin.net>

Onderwerp: Vraag over ondergrondse infrastructuur Stedin langs Kranenburgweg Den Haag

Goedemorgen 5.1.2.e

BFC

Nu ben ik binnen de Gemeente Den Haag ook betrokken bij een ander project en kom daar ook ondergrondse infrastructuur van Stedin tegen.

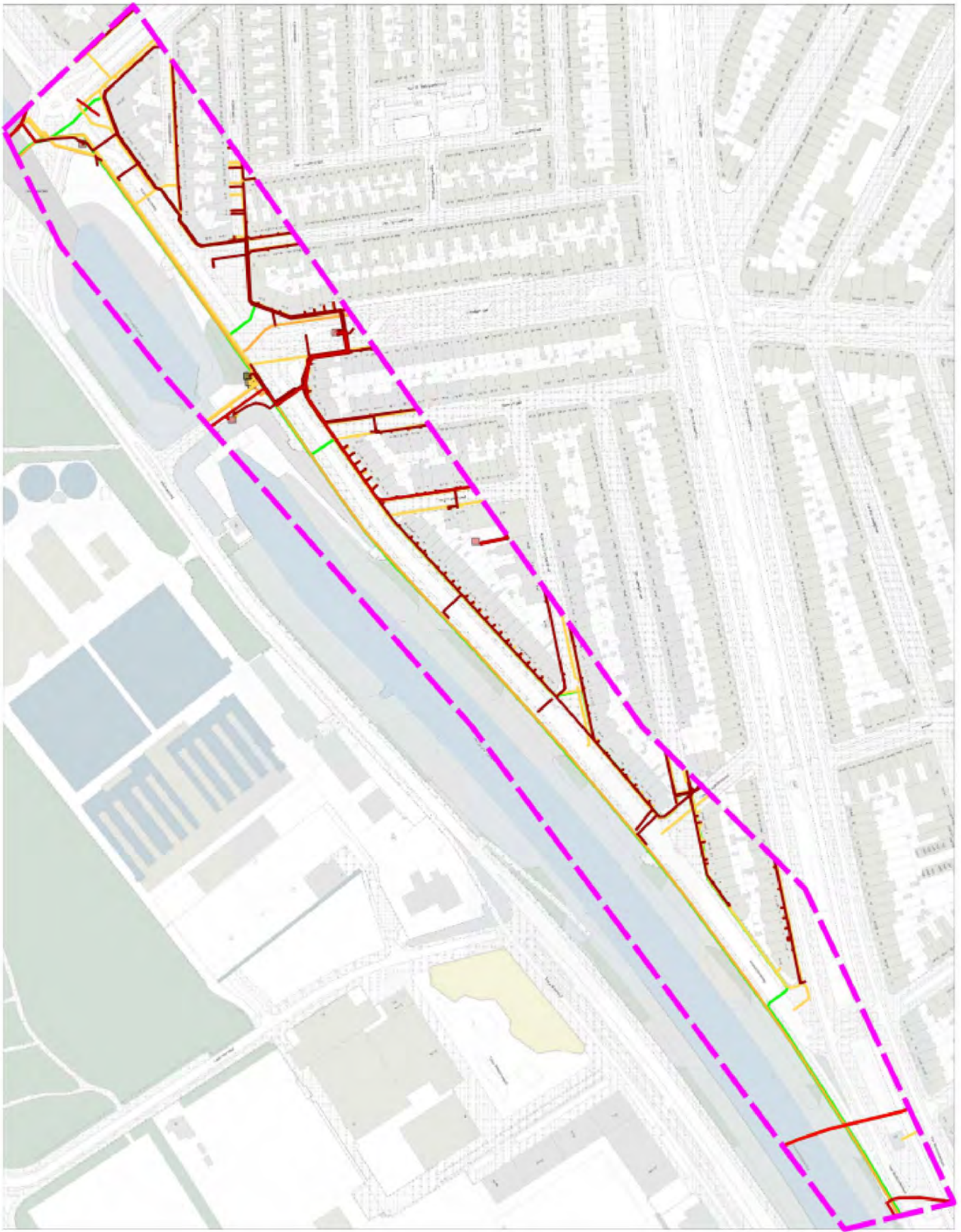
Ik heb daar een paar vragen over. Kan jij daar mij wellicht mee helpen of mij misschien doorverwijzen naar de juiste collega?

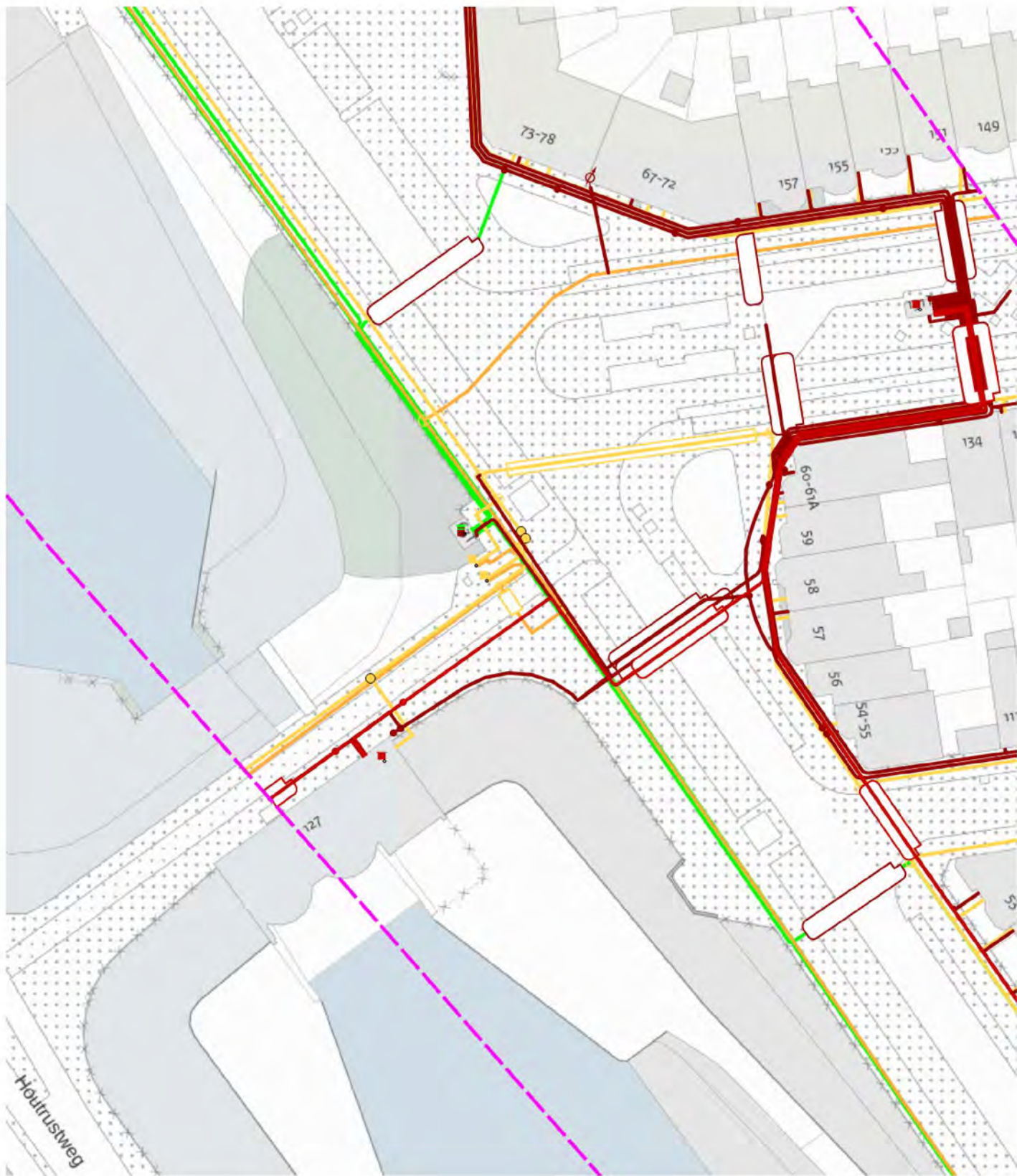
Het gaat om een gasleiding en hogedruk gasleiding langs de Kranenburgweg in Den Haag tussen de Van Boetzelaerlaan en de Duindorpdam. Zie onderstaande afbeeldingen.

We zijn aan het beschouwen of we de strook tussen de huidige rijbaan en het hek langs het uitwateringskanaal kunnen vergroenen.

Nu heb ik een paar vragen:

- Uit de KLIC-data blijkt dat het hier om zeer recente leidingen gaat (aanleg 07-07-2023). Klopt dat?
- Hebben jullie een richtlijn om te duiden welke werkzaamheden er langs de infrastructuur mogen worden uitgevoerd en welke inrichting hier is toegestaan?





Ik hoop dat je mij op weg kan helpen.
Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ingenieursbureau Den Haag

5.1.2.e

Werkdagen: ma t/m do

Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
2500 DP Den Haag
www.denhaag.nl

De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt u op: <https://www.denhaag.nl/disclaimer>
De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt u op: <https://www.denhaag.nl/disclaimer>

From: "5.1.2.e"
Sent: Mon, 29 Jan 2024 16:39:39 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>; "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Cc: "5.1.2.e" <5.1.2.e@denhaag.nl>
Subject: Terugkoppeling navraag bij Delfluent en Stedin over bomen nabij leidingen Kranenburgweg
Attachments: RE: Vraag over ondergrondse infrastructuur Stedin langs Kranenburgweg Den Haag, RE: Vraag over Delfluent persriool langs de Kranenburgweg te Den Haag, Beplanting nabij persleiding.pptx

Hallo 5.1.2.e en 5.1.2.e

Ik heb de afgelopen tijd wederom contact gezocht met Delfluent en Stedin over de hoofdleidingen die deze partijen onder de grond hebben liggen langs de Kranenburgweg.

Beide partijen hebben eerder aangegeven wat toegestaan is aan beplanting rondom de leidingen.

Ik heb gevraagd of hiervoor maatwerk afspraken gemaakt kunnen worden, waardoor we bomen kunnen planten dicht op de leidingen.

Hierbij heb ik ook aangegeven dat dit in het verleden bij andere projecten ook is gedaan.

Van beide partijen heb ik nu een reactie gehad waar we volgens mij wel iets mee kunnen:

- **Stedin – Hogedruk gasleiding**

De afstand van struikgewas tot rand leidingtracé is minimaal 1 meter. Bij bomen is dit 2,5 meter.

Wanneer we wortelschermen toepassen, kunnen bomen dicht op de leiding worden geplant.

Het aanbrengen van wortelschermen brengt wel een extra investering met zich mee, maar kan op plekken waar dat nodig is soelaas brengen.

- **Delfluent – Persriool**

Delfluent heeft aanvullende informatie toegestuurd over wat er toelaatbaar is rondom hun leiding. Zie de Powerpoint in de bijlage.

Het plaatje aan de linkerkant stemt echter niet overeen met de tabellen aan de rechterkant van de slide.

Ik heb de beheerder telefonisch gesproken en om uitleg gevraagd. Het lukt me alleen nog steeds niet om die helderheid erin te krijgen. We begrijpen elkaar geloof ik niet helemaal.

Toch verwijst hij ook steeds naar de tabellen die ook de Gasunie hanteert. Dus ik stel voor dat we daarvan uitgaan.

Ook hier kan er gewerkt worden met een wortelscherm, waardoor er op kortere afstand van de leiding bomen geplant kunnen worden.

Dat geeft ons volgens mij flink meer mogelijkheden in de groenstrook!

Volgens mij hebben we met deze informatie voor nu voldoende om met het SO te gaan starten. We gaan hierbij uit van de tabellen in de Powerpoint.

Het goede nieuws is dat beide partijen de deur niet gelijk dicht gooien en er ruimte lijkt voor het maken van maatwerk afspraken. Wat ik graag wil doen is, als we het SO scherper hebben, met een representatieve doorsnede met bomen en de ligging van de leidingen teruggaan naar de partijen.

Dan kunnen we laten zien op welke afstanden van de leiding we graag bomen willen hebben en hier afspraken over maken.

Tot zover. Als jullie nog vragen hebben, hoor ik dat wel!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

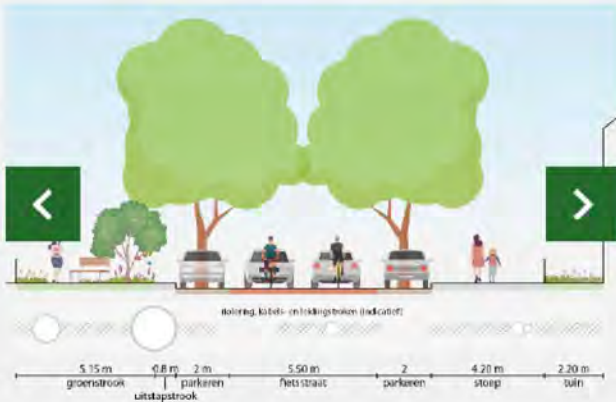
Ingenieursbureau Den Haag

5.1.2.e

Werkdagen: ma t/m do

Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer
2500 DP Den Haag

www.denhaag.nl



Nieuwe situatie

- De stoep blijft even breed (4.20 meter).
- De fietser krijgt meer ruimte met een fietsstraat met rood asfalt.
- Er is tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsers.
- Auto's kunnen aan beide kanten langs de straat parkeren.
- Er komen bomen tussen de parkeerstroken aan beide kanten.
- De stoep vanaf het verversingskanaal wordt een recreatiestrook met gras en bomen (5.15 meter).

> [Vergroot de afbeelding](#)

Wegindeling 3:



Nieuwe situatie

- De stoep wordt minder breed (van 4.20 meter naar 3 meter).
- De fietser krijgt meer ruimte met een fietsstraat met rood asfalt.
- Er is eenrichtingsverkeer voor auto's.
- Auto's kunnen aan beide kanten langs de straat parkeren.
- De stoep vanaf het verversingskanaal wordt een recreatiestrook met gras en bomen (7.85 meter).
- Bij deze wegindeling ook ruimte voor speeltoestellen.

> [Vergroot de afbeelding](#)

Kunnen jullie hierop zsm op reageren? Dan kunnen we de website daarna weer live zetten.

Voorstel voor reacties en likes:

We laten de reacties staan, omdat we niet denken dat het verstandig is om deze te verwijderen.

We hebben een overzicht ontvangen van het aantal likes en reacties en dit kunnen we per wegindeling bekijken. Ook zien we welke reacties en likes vanaf woensdag binnen zijn gekomen. Voor de reacties hebben we mailadressen.

- **Reacties:** een mail sturen naar de personen die hebben gereageerd via het **project mailadres** en we kunnen daarnaast vanuit de gemeente op de reacties vanaf woensdag een opmerking plaatsen.

Voorbeeld voor de mail: *Beste bewoner, u heeft tussen woensdag 3 en vrijdag 5 april gereageerd op de website van de Kranenburgweg. Helaas werd door een technische storing de content verwisseld. En kan het dus zijn dat uw reactie niet bij het juiste ontwerp staat. Wij verzoeken u uw reactie te bekijken en eventueel aan te passen of te verwijderen en bij het juiste ontwerp te plaatsen. Onze excuses voor het ongemak en bedankt voor uw medewerking.*


- **Likes:** we kunnen inzien hoeveel likes vanaf woensdag geplaatst zijn:

- Wegindeling 1 +148 likes
- Wegindeling 2 +16 likes
- Wegindeling 3 + 28 likes

We denken dat het aantal likes niet heel erg afwijkend zijn, omdat de homepage qua plaatjes goed staat en de button bovenaan de pagina. Wel is ons voorstel om een kort informatieblokje toe te voegen met de opmerking over de storing.

Voor woensdag lagen de likes per ontwerp dichtbij elkaar, dus het is wel goed om als projectteam te beslissen wat jullie met deze aantallen willen doen tussen woensdag en vrijdag.

Nogmaals vervelend dat het is gebeurd, we horen graag of we de website weer live kunnen zetten en of jullie jezelf kunnen vinden in de rest van het voorstel.

Vriendelijke groet, (ook namens )



 burgerparticipatie



Gemeente Den Haag | www.denhaag.nl

Dienst Publiekszaken | Afdeling Innovatie & Dienstverlening en Haags Samenspel

Bezoek | Spui 70 | 2511 BT | Den Haag

Post | Postbus 12600 | 2500 DJ | Den Haag

From: "5.12.e"
Sent: Thu, 2 May 2024 13:46:01 +0200
To: "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>
Cc: "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>; "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>; "5.12.e" <5.12.e@denhaag.nl>
Subject: FW: Kranenburgerweg

Hoi 5.12.e

Zojuist met 5.12.e (in de cc 5.12.e Kranenburgweg) onderstaande beantwoording opgesteld (blauw). Deze is in lijn met eerdere terugkoppeling aan het AD.

Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn laat ons gerust weten.

Met vriendelijke groet,

5.12.e
5.12.e
Portefeuille Projecten
Tel: 5.12.e

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Postbus 12651
2500 DP Den Haag
www.denhaag.nl

Van: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>
Verzonden: donderdag 2 mei 2024 09:39
Aan: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>
CC: 5.12.e <5.12.e@denhaag.nl>
Onderwerp: Fwd: Kranenburgerweg

Hoi 5.12.e

We hebben de onderstaande vragen van Omroep West gekregen over de kranenburg. Zou jij voor 14.00 een korte opzet voor beantwoording kunnen delen? Dan kan ik zsm met de journalist bellen!

5.12.e
5.12.e
5.12.e

Gemeente Den Haag
Directie Communicatie en Citybranding
Spui 70
2511 BT Den Haag
www.denhaag.nl

Aan: persvoorlichting Den Haag <5.1.2.e@denhaag.nl>

Onderwerp: Kranenburgerweg

LET OP!: Deze e-mail komt van buiten de organisatie. Klik niet op links en open geen bijlagen tenzij u de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is.

Goede dag,

Ik heb net gesproken met bewoners rond de Kranenburgerweg waar de gemeente plannen heeft voor een sterfietsroute.

-Ik hoor dat de gemeente niet opnieuw wil overleggen over hun alternatief. Klopt dat? Wij zijn altijd bereid om het gesprek te voeren om te onderzoeken wat mogelijk is. Er zijn meerdere momenten geweest waarop de gemeente de bewoners heeft betrokken bij het proces en nog gaat doen. Zo zijn er bewonersavonden georganiseerd en is veelvuldig contact geweest tussen de gemeente en vertegenwoordigers van de Kranenurgweg om hen de kans te bieden eventuele wensen en/of zorgen te kunnen delen. Momenteel kunnen bewoners en ondernemers laten weten welke wegingeling hun voorkeur heeft en voor- en nadelen van de wegingelingen benoemen via <https://doemee.denhaag.nl/kranenburgweg/>. De resultaten van de website worden na 15 mei besproken met een klankbordgroep. Daarna maakt de gemeente met de informatie van de website en de klankbordgroep een eerste schetsontwerp om vervolgens aan alle belanghebbenden voor te leggen.

-De bewoners willen heel graag in gesprek. Komt zo'n gesprek over een ander plan er nog? Zie antwoord boven

-Wat zijn de argumenten van de gemeente tegen hun alternatief?

De Kranenburgweg hoort bij een belangrijke fietsroute van het centrum tot Scheveningen Haven, de Sterfietsroute Scheveningen Haven. Op een sterfietsroute verbetert de gemeente onoverzichtelijke plekken of legt ontbrekende stukjes fietspad aan. Zodat fietsers veiliger en comfortabeler kunnen doorfietsen. De Kranenburgweg is een van de laatste gedeeltes op de route dat aangepast moet worden. De wegingelingen die voorliggen zijn ingedeeld als een fietsstraat. Hiervoor geldt het principe dat fietsers voorrang hebben en automobilisten te gast zijn. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt er geen haaksparkeren toegepast. Bij haaksparkeren is het zicht op de rijweg namelijk minder en zijn er veel stekende bewegingen op de rijweg. Dat is onveilig voor de fietser. Daarom worden de aanwezige plekken omgevormd naar langspaarkeerplekken. Bij langspaarkeerplekken zijn bij het in- en uitparkeren minder stekende bewegingen nodig en daarbij is er voldoende zicht op de fietsers.

De Kranenburgweg wordt niet alleen ingedeeld als een verkeersveilige maar ook als een groenere straat, om op deze manier juist de leefbaarheid van de straat en de aangrenzende buurt te versterken. Groen biedt namelijk schaduw, zorgt ervoor dat water beter kan worden opgenomen in de grond, helpt bij het verminderen van hittestress en biedt ruimte voor speel- en verblijfsplekken. Al met al wordt hierdoor de leefbaarheid van de straat verbeterd. Een betere positie voor de fietser en meer groen gaan ten koste van parkeerplaatsen. Uit onderzoek blijkt dat in de drie varianten die voorliggen de parkeerdruk op wijkniveau licht stijgt maar dat er op loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bewoners.

-Men vraagt zich af wat de meerwaarde van participatie is als alle argumenten toch niet worden meegenomen. Hoe ziet de gemeente dit? Participatie is een complex proces waarbij de belangen van alle partijen afgewogen worden. De gemeente is altijd bereid om te luisteren naar de argumenten. Deze gesprekken zijn ook gevoerd. De gemeente maakt echter een bredere afweging dan alleen parkeren. Het participatieproces is nog niet afgerond en de gemeente gaat zeker nogmaals het gesprek aan met belanghebbenden.

Met vriendelijke groet,

Omroep West | Laan van 's-Gravenmade 2 | Postbus 24025 | 2490 AA Den Haag

De disclaimer van toepassing op e-mail van Omroep West vindt u op: <https://www.omroepwest.nl/disclaimer>



Intern geleide formulier MT Mobiliteit

Onderwerp	Wijziging plan van aanpak herinrichting Kranenburgweg Sterfietsroute Scheveningen Haven
Datum behandeling MT Mobiliteit	Datum: 19-09-2022 beslissing: besluitvormend
(Indien van toepassing) datum en beslissing eerdere behandeling	Datum: 19-09-2022 beslissing: besluitvormend
Opsteller	5.1.2.e in samenwerking met 5.1.2.e 5.1.2.e
Telefoonnummer	5.1.2.e
Ingebracht door	5.1.2.e
Vorstel is afgestemd met:	5.1.2.e (Afdeling mobiliteit)
Wijze van agenderen	Besluitvormend
Gevraagde besluitpunt(en)	Instemming op het gewijzigde plan van aanpak voor de sterfietsroute Scheveningen – Haven: Kranenburgweg.
Aanleiding en relevante achtergrond voor beslissing	<p>Op het verzoek van het MT-mobiliteit (25-08) is de randvoorwaarde in het plan van aanpak opgenomen voor het 'niet onmogelijk maken van een toekomstige tramverbinding over de Kranenburgweg naar Scheveningen- Haven'.</p> <p>Na het MT is uitgezocht of er ruimte binnen het profiel is. Uit een aantal eerste schetsmatige dwarsprofielen blijkt dat er ruimte aanwezig is om rekening te houden met een tramlijn. Deze inpassing heeft wel impact op een paar elementen van het project.</p> <ol style="list-style-type: none">1. De uitwerking van de dwarsprofielen en schetsontwerpen nemen meer tijd in beslag. In de verdere uitwerking van de ontwerpen wordt rekening gehouden met ruimte voor een tramlijn. Mogelijk dat bij het ontwerpen bepaalde ambities van de gemeente niet gerealiseerd kunnen worden. Het rekening houden met een tramverbinding kan leiden tot onvermijdelijke toekomstige keuzes, zoals het opheffen van parkeerplaatsen aan één zijde. Bij tegenstrijdigheden en conflicten worden de consequenties doorgegeven aan het MT én wordt eventueel om een keuze gevraagd.2. Verhoogd risico voor het participatietraject. Door in de ontwerpen rekening te houden met een toekomstige

tramverbinding ontstaat er voor het project een behoorlijk risico op de communicatie over het project. Een tramverbinding over de Kranenburgweg en Scheveningen – Haven heeft een geschiedenis, waarbij voor de Kranenburgweg forse weerstand was en dit politiek gezien weinig enthousiasme van de bestuurder kende.

3. **Het opstellen van een memo voor staf mobiliteit.**

Aangezien er een politiek risico bestaat gaat het project een memo voor de staf mobiliteit opstellen om de wethouder te informeren over enerzijds de start van het project en anderzijds dat de randvoorwaarde voor het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramverbinding over Kranenburgweg een risico vormt voor het draagvlak van dit project. Mogelijk dat uit de omgeving dan wel de politiek hier te zijner tijd vragen over worden gesteld.

4. **Wijziging van de planning.** Pas nadat het communicatierisico-en bijhorende boodschap is afgestemd met de staf mobiliteit, gaat het projectteam naar de wijk. De input van de wijk is nodig om draagvlak te creëren voor de schetsontwerpen. Hierdoor verschuift de afronding van de schetsontwerpfase met twee maanden.

5. **De financiële consequenties.** Naar verwachting is er voor 2022 voldoende budget om het project met wijziging uit te voeren. Voor 2023 worden de kosten nog doorberekend en begroot voor volgend jaar.

Relatie met afdelingsplan

Taak/projectnummer 7005265

In het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020-2025, reserve verbetering duurzame mobiliteit, is voor de voorbereiding in 2022 een bedrag van €178.875,- gereserveerd in de DSO-begroting 2022. Het dekkingsvoorstel project (inclusief 10% onvoorzien) kwam neer op een bedrag van € 177.086,25,-. In totaal komen de kosten voor 2022 neer op € 139.402,- euro. Dit bestaat uit € 56.775,- euro apparaatskosten en € 82.627 euro programmakosten.



Aanwezig

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

VERSLAG Projectgroep SFR Kranenburgweg

Afdeling
Portefeuille Projecten
Auteur

5.1.2e

Verslag d.d.
20 oktober 2022
Overlegdatum
17 oktober 2022

1. Opening en mededelingen

5.1.2e opent de vergadering

2. Terugkoppeling duurzaamheidsscan - 5.1.2e

De duurzaamheidsscan is gedaan, alle 12 aspecten zijn aan bod geweest en doorlopen. 5.1.2e zet de terugkoppeling van de scan nog op de mail (**Actie** 5.1.2e)

De top 4:

- Ecologie – voorkomen van versnippering, oever afvoerkanaal als ecologische zone beschouwen, aangrenzende groene strook is verlenging van ecologische zone.
- Ruimte gebruik – Indien mogelijk fietsen, wandelen en tram in het groen, hittestress verminderen
- Ruimtelijke kwaliteit – beschermt stadsgezicht speelt hierin een rol, trottoir niet smaller maken, cultuur historische waarde terug brengen
- Bereikbaarheid – Afname auto's en toename fiets

Een toekomstige tramlijn over Kranenburgweg moet niet onmogelijk worden gemaakt. Dit houdt in dat op de 7 meter strook geen objecten plaatsen die niet makkelijk te verplaatsen zijn.

3. Input van Programma van Eisen toelichten - 5.1.2e

Bovenstaande punten uit de duurzaamheidsscan staan ook beschreven in het PvE.

DSB groen heeft hun reactie ook toegevoegd aan het PvE, zo zal er 1 document van gemaakt worden.

4. Rondje langs de velden over PvE - iedereen

5.1.2e geeft aan dat er een verkeerstelling en een parkeerdrukmeting is gedaan. Volgens de verkeerstelling is het 1^e stukje van de Kranenburgweg richting de Haven het drukst.

Voorstel is om hier 1 richtingsverkeer van te maken, voordelen zijn:

- Minder sluip verkeer
- Meer ruimte voor groen
- Minder verkeer

Dit voorstel zal opgenomen worden in het PvE.

Punt om een knip te maken moet nog verder uitgezocht worden.

Parkeerdruk s 'nachts is 88% met name in het noordelijk deel. Parkeerbeleid bied nog wat ruimte, boven de 90% moet in samenspraak met de buurt.

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

5.1.2e geeft aan om een goede definitie van het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn in het PvE gezet moet worden. De 7-meter brede strook zal niet bebouwd kunnen worden maar wel veel groen/ ruig grasland. Aan de woning kant moeten er bomen komen/ schaduw. Dit is een deel van de hoofdboomstructuur.

5.1.2e zal samen met 5.1.2e het PvE aanvullen en daarna delen met de projectgroep (**Actie 5.1.2e en 5.1.2e**)

5.1.2e zal op de mail naar 5.1.2e nog een aantal eisen zetten welke toegevoegd moeten worden aan het PvE (**Actie 5.1.2e**)

5. Communicatie- en participatie eerste opzet toelichten – 5.1.2e / 5.1.2e

De communicatie boodschap over mogelijke tramlijn moet eerst bestuurlijk afgestemd worden voordat we naar de buurt gaan.

Eerst moet er duidelijkheid zijn over hoe we dit gaan communiceren. 5.1.2e trekt hierin samen op met opdrachtgever én programmanager OV.

Er zijn veel ondernemers en bewoners en hopen daarmee veel input uit de buurt te halen.

Afhankelijk wanneer de memo besproken kan worden met de wethouder wordt besloten wanneer we naar de buurt kunnen.

Initiatiefase: buurtoverleg

SO: Wat is er opgehaald uit de buurt

VO: presenteren

In het verleden is er een participatie traject geweest over het plaatsen van een tramlijn.

Iedereen is zich ervan bewust dat als hierover gesproken zal worden met de buurt, dat alle aandacht hiernaar uit gaat. Er moet echt pas communiceert worden met de buurt, als er duidelijkheid is over de communicatieboodschap van de tramlijn.

5.1.2e zet informatie voorgeschiedenis tramlijn op de mail (**Actie 5.1.2e**)

Planning:

Deze week zal het PvE besproken worden en volledig gemaakt worden.

5.1.2e geeft aan dat eerst met de bewoners spreken een must is, voordat we verder kunnen met de schetsontwerpen. Dus: vooraf input ophalen uit de buurt.

Verzoek aan allen om na te denken welke kaders we mee willen geven aan de omgeving, of wellicht wel zonder kaders. Welke punten willen we met de buurt bespreken.

6. Rondvraag en sluiting

5.1.2e dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering. Komt begin volgende week met een update via de mail hoe verder met schetsontwerpen.



Aanwezig

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

VERSLAG
Projectgroep SFR
Kranenburgweg

Afdeling
Portefeuille Projecten
Auteur

5.1.2e

Verslag d.d.
17 november 2022
Overlegdatum
15 november 2022

1. Opening en mededelingen

5.1.2e opent de vergadering

2. Prioriteiten PvE bespreken en keuzes maken

De memo voor de staf mobiliteit is gereed. Verwachte datum is 27 november.

Pve:

5.1.2e heeft een overzicht gemaakt met een samenvatting van de harde eisen en wensen.

[Dit overzicht staat op SharePoint](#) met het verzoek aan allen om hiernaar te kijken en eventuele opmerkingen te geven (**Actie allen**) Mochten er toevoegingen zijn, graag eerst overleg als er een eis/wens toegevoegd moet worden. **Aanstaande dinsdag moet dit overzicht compleet zijn.** Datum iets naar achter geschoven om wat meer ruimte te geven.

Toegevoegd of gewijzigd:

Punt 2: Fietsstraat van maken is geen harde eis, wens om zo in te vullen. Als het niet lukt om een fietspad te maken, dan wordt het een fietsstraat. Harde eis is fietspad of fietsstraat.

Punt 6: Wat zou niet kunnen omdat het rijks beschermd stadsgezicht heeft? 5.1.2e legt de vraag neer bij 5.1.2e (**Actie 5.1.2e**)

Punt 8: Uitgangspunt is om via STOMP principe te werken

Punt 9: aanpassen in 30 km/u zone wordt ingericht. Het is al een 30 km/u weg

Punt 15: Als aparte wens opgenomen: goede begeleiding slechtzienden

Punt 16: Ruimte verblijfskwaliteit/ ruimtelijke kwaliteit, 5.1.2e vraagt na bij 5.1.2e (**Actie 5.1.2e**)

Punt 18: Wordt samengevoegd met punt 17

Punt 20: Bereikbaarheid om bij huis/ kantoor te komen is harde eis

Punt 23: Zo min mogelijk conflicten tussen fiets en andere weggebruikers

Punt 27: Trottoir aan de ecozijde gehandhaafd blijven >Gewijzigd in genoeg ruimte voetganger aan gevelzijde

Punt 28 verwijderd

Punt 29: Kan verdeeld worden over de andere eisen. Is bij eis punt 1 gezet. Punt 29 wordt klimaat adaptieve inrichting.

Punt 33: aangepast in afhankelijk van de situatie Boetzelaerlaan

Punt 35: Zit in offerte IbDH en is een harde eis

5.1.2e vraagt om het STOMP principe toe te voegen aan de beleidsstukken onderaan het overzicht onder strategie mobiliteitstransitie.

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

3. Doorvertaling naar ontwerpen

5.1.2e heeft gevraagd aan 5.1.2e en 5.1.2e om een paar varianten uit te werken. Na bevestiging memo op agenda staf mobiliteit kan participatie ingepland worden. Dan volgt de exacte datum. Tijdens de gesprekken met bewoners kunnen een aantal varianten voorgelegd worden.

5.1.2e stemt dit met 5.1.2e en 5.1.2e af of het om schetsontwerpen zal gaan of dwarsdoorsnedes. **(Actie 5.1.2e)**

5.1.2e heeft de aantallen voor het parkeren al inzicht. Dit kan helpen tijdens de gesprekken met de bewoners. 5.1.2e en 5.1.2e bespreken hoeveel tijd nodig is om varianten dan wel dwarsprofielen verder uit te werken.

5.1.2e zet een voorstel op de mail naar 5.1.2e en 5.1.2e **(Actie 5.1.2e)**

5.1.2e zal een paar voorbeelden mailen van wat er al is aan varianten. **(Actie 5.1.2e)**

4. Rondje langs de velden

-

5. Rondvraag en sluiting

5.1.2e dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.

15 december is het volgende teamoverleg, dan bespreekt het team:

1. Schetsontwerpen of aangepaste dwarsprofielen
2. Planning over 2023
3. Voorbereiding com/participatie.



Aanwezig

5.1.2e	
5.1.2e	5.1.2e
5.1.2e	
5.1.2e	

VERSLAG Projectgroep SFR Kranenburgweg

Afdeling Portefeuille Projecten Auteur

5.1.2e

Verslag d.d.
16 december 2022
Overlegdatum
15 december 2022

1. Opening en mededelingen

5.1.2e opent de vergadering

De aansluiting Boetzelaerlaan wordt ook meegenomen in dit project.

2. Planning Q1 2023

- In januari worden de varianten (voor de verkennende gesprekken) in de projectgroep besproken. 5.1.2e neemt in eerste week januari contact met 5.1.2e op over de opdracht richting het IbDH-team (**actie** 5.1.2e).
- In februari zullen de eerste verkennende gesprekken gevoerd worden met de omwonenden. Dit onder voorbehoud van de interne afstemming van het communicatie-en participatieplan.
- Begin maart zullen de varianten/ schetsontwerpen voorgelegd worden in het VOV en ACOR.
- Begin april een inloop bijeenkomst met de schetsontwerpen.

3. Dwarsdoorsnedes wegprofiel met vragenronde

- 5.1.2e geeft aan dat er gekeken is naar de mogelijkheden van het eenrichtingsverkeer.
- De breedte van de fietsstraten wordt beleidsmatig nog uitgezocht door de afdeling mobiliteit. Er ligt een concept plan/ rapport hoe een fietsstraat in te richten maar is nog niet gereed. Er zijn wel basisbeginselen die zijn omschreven. Voor het SO is dit voldoende om hiervan uit te gaan.
- De parkeerdruk speelt een minder grote rol als het realiseren van bomen en groen structuur. Het autobezit moet teruggedrongen worden. Parkeerdruk is uitgezocht op buurtniveau, daarvoor is al een meting gedaan. Op de Kranenburgweg is de parkeerdruk laag. Op basis van deze informatie kunnen we kijken hoeveel plekken opgeheven kunnen worden en wat voor effect heeft het. Hier moet met afdeling parkeerbeleid naar gekeken worden. (**Actie** 5.1.2e)
- 5.1.2e ziet graag dat de lijn van de hoofdboomstructuur doorgetrokken wordt over de Kranenburgweg. 5.1.2e neemt dit mee in ontwerpen **na afstemming met** 5.1.2e over de opdracht. Daarbij zorgt 5.1.2e voor een algemene visie waarom wordt gekozen voor welk vergroening. Een samenvattende visie dus.
- Verzoek aan allen om na te denken welke randvoorwaarden leidend zijn om verkennende gesprekken met de buurt te houden (**Actie allen**). Deze input wordt besproken tijdens het teamoverleg van 17 januari.
- In de ruimte reservering voor een eventuele trambaan in de toekomst, worden nu bomen getekend. 5.1.2e en 5.1.2e geven aan gewoon bomen te kunnen plaatsen. Parkachtige setting met bomen en grasland.

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

- Er is gevraagd om een reservering voor een eventuele trambaan. Hoe permanent mag en kan de vergroening zijn? **5.1.2e** legt deze vraag bij de opdrachtgever neer en vraagt om meer informatie over welke vergroening wel / niet op de tramreservering geplaatst kan worden (**Actie 5.1.2e**)
- Verzoek is om een hoofdbomenstructuur te plaatsen aan de gevelzijde. Daarnaast in los verband een paar bomen in het groene grasland (aan kant verversingskanaal. Zo creëer je een stadskant en een groenkant.
- **5.1.2e** vraagt na bij collega's m.b.t. tot kappen en/of herplaatsen van bomen (**Actie 5.1.2e**)
- **5.1.2e** gaat na of er een clickmelding is gedaan zo niet, doet check ondergrond (**Actie 5.1.2e**)
- Presentatie van **5.1.2e** over kleine scope uitbreiding van de Boetzelaerlaan zal **5.1.2e** vooraf volgend teamoverleg van 17 jan delen (**Actie 5.1.2e**)

4. Communicatie- en participatieplan

- Vertrouwen naar de buurt toe is belangrijk, helder communiceren, eerlijkheid en transparantie.
- Er zal in de initiatie fase geïnventariseerd worden wat de buurt wil en wat speelt er in de buurt.
- In de SO fase zal er samen een ontwerp opgesteld worden en zullen de voorkeuren opgehaald worden.
- Vanuit de gemeente geven we kaders mee tijdens de verkennende gesprekken. Q&A is een vorm om beleidskaders te delen. **5.1.2e** zal het communicatie-en participatieplan delen met het projectteam (**Actie 5.1.2e**)
- Verzoek aan allen om hier uiterlijk 4 januari op te reageren (**Actie allen**)

5. Rondvraag en sluiting

5.1.2e dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.

Highlights fietsrondje Kranenburgweg 22-08

Aanwezig:

5.1.2e (omgevingsmanager), 5.1.2e (ontwerper), 5.1.2e (ontwerper), 5.1.2e (programmanager fiets), 5.1.2e (communicatie adviseur), 5.1.2e (Beleidsadviseur Stedenbouw), 5.1.2e (werkvoorbereider), 5.1.2e (wegbeheer) en 5.1.2e (projectleider).

Kopie aan:

5.1.2e (gebiedsplanoloog), 5.1.2e (ontwerper/verkeerskundige), 5.1.2e (technisch manager) en 5.1.2e (groenbheer).

Notities

Ruimte in en om het Verversingskanaal

- Scope loopt tot en met het hek, niet erachter.
- Bewoners gebruiken de ruimte achter het hek voor recreatie, zoals: wandelingen maken, de hond uit laten of het beheren van moestuintjes. Deze type gebruikers informeren als de werkzaamheden gaan plaatsvinden.

Parkeerplaatsen

- Wenselijk om de haaksparkeerplekken uit het wegprofiel te halen. Hiermee wordt de veiligheid van fietsers (meer) gewaarborgd. Daarbij wordt ook de continuïteit van de sterfietsroute doorgetrokken.
- Een paar parkeerplaatsen (welke?) zijn opslagplekken voor voertuigen van herinrichtingswerken. Het is wenselijk om de parkeerplekken aan één kant te behouden.
- Het versterken van de hoofdboomstructuur door de bomenrij tussen de parkeervakken door te trekken. Tijdens duurzaamheidsscan Kranenburgweg kijken of dit mogelijk en haalbaar is.

Route afmaken

- Hetzelfde wegprofiel doorzetten (voorbeeld Conradkade). Principes van een fietsstraat hebben op dit moment de voorkeur. Aandachtspunt: werken met een fietsstrook zorgt voor wegverzakking aan de zijkanten. Leerpunt meenemen in ontwerpen Kranenburgweg. (Voorbeeld Conradkade: daar is een asfaltfietsstrook in het midden, klinkers ernaast > zorgt voor 'regengoot' aan de zijkanten).

Fietsparkeren en deelmobiliteit

- Rekening houden met uitrol deelmobiliteit en fietsparkeren. Voor deze projecten worden parkeerplaatsen in de wijk achter de Kranenburgweg (Geuzenkwartier) opgeofferd. Het is belangrijk om de gevolgen door te berekenen naar de Kranenburgweg.

Aandachtspunten

- Talud Verversingskanaal is onderdeel van ecologische hoofdstructuur. Toevoegen van groen en bomen i.v.m. de stedelijke boomstructuur is een ambitie. Bevorderen ecologie (rondom of op?) talud is van belang. Hoe verhoudt het beleven en recreëren tot de rust bewaken voor de natuur op deze plek? De talud valt niet binnen de projectscope, maar is wel een belangrijk aandachtspunt.
- Ruim van tevoren de wijk meenemen in overwegingen, ideeën en de stappen.

Ontwerpen dwarsprofielen> rekening houden met

- ORACS en laadpalen die tijdens herinrichting worden verplaatst en/ of worden verwijderd.
- Groen toevoegen op/rond de Kranenburgweg om zo de belevingswaarde van fietsers en eventueel voetgangers te vergroten.
- De uitdaging om het haaksparkeren terug te brengen naar alleen langsparkeren.

Vervolgstappen september

- Dwarsprofielen maken;
- PvE uitwerken;
- Communicatie-en participatieplan uitwerken;
- Parkeerdruk en verkeerstellingen laten uitvoeren;
- Duurzaamheidscaan;

Communicatie en participatie Kranenburgweg

Doelgroepen

- Direct aanwonenden Kranenburgweg
- Bewoners Geuzenkwartier
- Fietsers route Kranenburgweg
- Overige weggebruikers
- Ondernemers in de buurt

Communicatieaanpak

Voordat we aan de slag gaan met een ontwerp raadplegen, betrekken we de buurt en wijk- en belangenorganisaties bij de plannen van de gemeente. We vragen om input en nemen dat mee in de eerste ontwerpen.

Maar allereerst komen we terug op eerdere communicatie met de buurt. Er is namelijk al veel communicatie aan dit project vooraf gegaan. De buurtbewoners hebben duidelijk laten weten dat zij een tram langs de Kranenburgweg niet zien zitten. De gemeente heeft daarmee "ingestemd" en het plan voor een tram van de baan geveegd. Terugkomen op deze beslissing zonder dit met de buurt te bespreken is niet verstandig. Het kan zorgen voor veel onbegrip, onvrede en weerstand. We kunnen daarom het beste eerlijk en transparant zijn.

Om te beginnen gaan we in gesprek met sleutelfiguren uit de wijk. Zij kunnen ons vertellen welk sentiment er speelt in de buurt, en wat er aan eerdere communicatie heeft plaatsgevonden. We achterhalen wat de voor- en tegenargumenten voor een tram zijn – zodat we daar op in kunnen spelen en zorgen kunnen wegnemen.

Nadat we een aantal mensen persoonlijk hebben gesproken kunnen we de buurt breed gaan informeren. Transparantie is hierin een kernwoord. De participatie vindt plaats op verschillende momenten van het project, dit zijn:

- Initiatiefase
- SO-fase
- VO-fase
- Uitvoeringsfase (hier gaan we in dit plan niet verder op in)

Communicatieboodschap

We richten de Kranenbrugweg toekomstbestendig in. We reserveren ruimte voor de mobiliteit in de toekomst. Deze ruimte wordt nu groen en kan op een later moment worden gebruikt voor bijvoorbeeld een tram of andere vervoersvorm.

Communicatiemiddelen

- Fysieke bijeenkomsten:
Waarin participatie en transparantie belangrijke pijlers zijn --> wat kan wel, wat kan niet, welke kaders zijn er? Eerste bijeenkomst vóórdat er schetsontwerpen gemaakt worden, zodat zo veel mogelijk input kan worden meegenomen.
- Bericht in de Scheveninger
- Hoplr/buurtapp
- Muurkrant

5.2.1

5.2.1

5.2.1

5.2.1

- Brief/flyer/infographic/factsheet verspreiden in de buurt
Zowel voor direct aanwonenden, als voor de achterliggende buurt.
- Webpagina – informatie
- Lantaarnpaal borden --> Meedenken over de verbetering van deze straat? Kijk op www.denhaag.nl/kranenburgweg
- Intermediairs
We betrekken sleutelfiguren en organisaties uit de buurt bij het verspreiden van informatie.

Commented [5.12e]: @5.1.2e Wil je dit aanvullen?

Commented [5.1.2e]: Ik heb nog geen namen en rugnummers.

Communicatie en participatie per fase

Initiatiefase

Als de boodschap richting de omgeving duidelijk is worden er contacten gelegd binnen de omgeving om te bepalen wie er graag betrokken willen worden bij de participatie. Dit doen we door gesprekken te voeren met:

- Het buurtoverleg van het Statenkwartier wijkoverleg@statenkwartier.net
- Bewonersorganisatie(s)
 - o BOH Bewoners organisatie Havenkwartier
 - o Wijkberaad Duindorp
- Ondernemers in de directe nabijheid van de Kranenburgweg
 - o Café de Switch
 - o Winkels Frederik Hendrikstraat
 - o Hotels B&B en Horeca Kranenburgweg
- Direct aanwonenden (via brief)
- Verhuurders
 - o Vestia Scheveningen (als blijkt dat ze daar panden hebben)

Participatietrap

Gespreksdoelen



Gespreksvormen



SO-fase

Nog voordat er een SO wordt getekend gaan we met een **blanco blik** met de geïnteresseerden om tafel om de issue's op de straat en de kansen te bespreken. Tijdens deze bijeenkomst wordt er vooral input opgehaald voor de ontwerpers. Dit gebeurt door middel van een puzzel werkvorm. De aanwezigen kunnen zelf puzzelen met waar de verschillende mobiliteiten in de straat komen. De ontwerpers geven input over voor- en nadelen. Ook over groen wordt nagedacht met input van de bewoners. Hiermee geven we invulling aan co-creatie.

Als de ontwerpen af zijn nemen wij deze mee terug naar alle aanwezigen van de vorige sessie en eventueel printen we deze uit en hangen we deze op op belangrijke plekken in de buurt. We verwerken de input en opmerkingen van de bewoners en geven antwoord op de vragen/zorgen. Pas als we consensus met de buurt hebben gaan we door naar een VO.

5.1.2.e

Commented [512]: We streven naar consensus.

Participatietrap

Gespreksdoelen



Gespreksvormen

Ideeenloket, initiatieven-prikbord, brainstorm

Forum, stelling, debat



Den Haag

Communicatie- en participatieplan Kranenburgweg



Datum: 4 januari 2023

Versie: 3 concept

Aanleiding

Fietsgebruik heeft vele voordelen voor de stad en haar inwoners. Daarom wil de gemeente Den Haag de groei daarvan (verder) stimuleren. De gemeente zet in op een groei van 25% van het aantal fietsverplaatsingen in 2030. Tegen 2040 is dit 50%.

Om deze ambitie te realiseren heeft het college het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 vastgesteld. Hierin staat hoe de gemeente een fietsstad wil worden. De strategie is gebaseerd op vier thema's:

1. Aantrekkelijke en veilige routes;
2. Gemakkelijk fietsparkeren;
3. Veilig voor fietsers;
4. Meer nieuwe fietsers.

Aantrekkelijke en veilige routes

De sterfietsroutes maken het fietsen aantrekkelijker. Het zijn logische, snelle en veilige routes door de stad. Het verbindt stadsdelen met elkaar, maar ook woongebieden in de Haagse omgeving. Goede en veilige routes zijn een belangrijke basis voor het fietsbeleid. Andere aandachtspunten voor deze routes zijn: een goede doorstroming, ruimte bieden voor het aantal toenemende fietsen en de herkenbaarheid van de route vergroten.

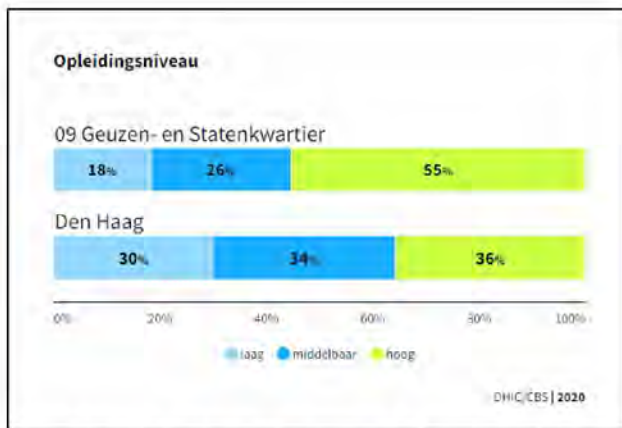
De Kranenburgweg is onderdeel van de sterfietsroute 'Binnenstad – Scheveningen Haven'. De rest van deze sterfietsroute is in de afgelopen jaren al heringericht met een prominente plek voor de fiets. Op de Kranenburgweg is nog veel ruimte voor verbetering. De focus ligt op het fietsvriendelijker maken van de weg en de continuïteit van de hele sterfietsroute waarborgen. Daarnaast is het streven om bij te dragen aan een groene en prettige leefomgeving.

Wat verder speelt – maar niet de focus is van dit project – is de reservering voor een trambaan in de toekomst over de Kranenburgweg. De gemeente wil de mogelijkheid voor een trambaan in de toekomst openhouden. We zijn hierover transparant, maar de aandacht ligt op het verbeteren van de fietsroute en het vergroenen van de straat.

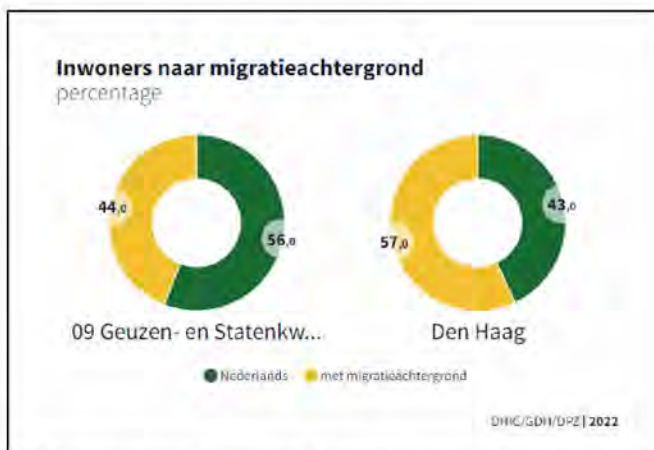
Omgeving

De Kranenburgweg ligt deels in de wijk Havenkwartier en deels in het Geuzen- en Statenkwartier – beiden onderdeel van het stadsdeel Scheveningen. Hieronder een aantal relevante cijfers over de wijk Geuzen- en Statenkwartier, waar we rekening mee houden bij het inzetten van communicatie.

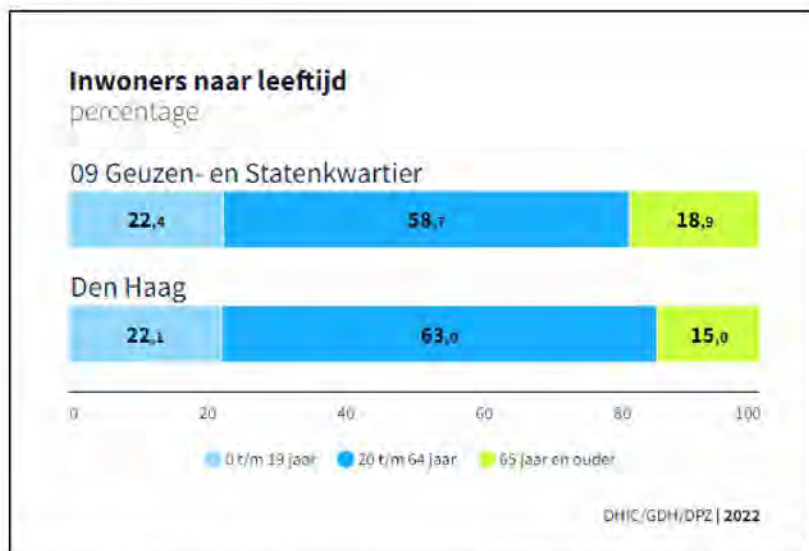
Geuzen- en Statenkwartier:



Meer dan de helft van inwoners is hoogopgeleid. Dat is relatief veel. Schrijven op B1 is dan nog steeds een vereiste omdat communicatie voor iedere burger begrijpelijk moet zijn. Echter, het is niet noodzakelijk om met hele laagdrempelige communicatie te werken (denk aan veel afbeeldingen en bijna geen tekst).



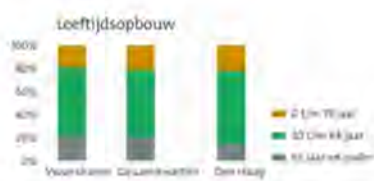
De hoeveelheid inwoners met een migratieachtergrond kan iets zeggen over het taalniveau in de wijk. Een percentage van 44% is relatief laag, als je vergelijkt met Den Haag (57%). Communicatie op B1 niveau is altijd een vereiste. De communicatie vindt daarom in het Engels plaats volgens de communicatierichtlijnen.



Communicatie moet ook voor ouderen begrijpelijk en toegankelijk zijn. Ouderen zijn digitaal bijvoorbeeld minder vaardig. Ook hechten ze meer waarde aan persoonlijk contact.

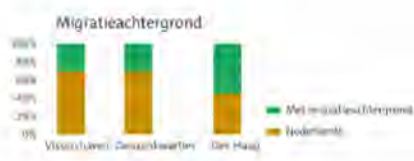
Havenkwartier

Leeftijdsopbouw



Het aandeel 65-plussers is in het Havenkwartier hoger dan in heel Den Haag. Dit zie je ook terug in de gemiddelde leeftijd van de wijk. Deze is 42,5 jaar, afgezet tegen het Haags gemiddelde van 39 jaar.

Migratieachtergrond



Het Havenkwartier heeft een relatief grote groep bewoners met een Nederlandse achtergrond. Ruim twee derde heeft een Nederlandse achtergrond en bijna een derde heeft een migratieachtergrond.

Stakeholders

1. Direct aanwonenden Kranenburgweg

We maken onderscheid tussen de direct aanwonenden van de Kranenburgweg, en de bewoners uit de achterliggende wijken. Voor direct omwonenden is de impact van de herinrichting het grootst. Enerzijds is deze impact positief (meer groen, een veilige straat). Anderzijds kan de herinrichting ook als negatief ervaren worden (reservering trambaan, overlast van werkzaamheden, minder ruimte voor auto's, etc.). Het is belangrijk om hier in onze communicatieaanpak rekening mee te houden. We betrekken deze doelgroep nauw bij de plannen en vragen om input.

2. Bewoners Geuzen- en Statenkwartier en Havenkwartier

Niet alleen de direct aanwonenden, maar ook bewoners uit het Geuzen- en Statenkwartier zijn een belangrijke stakeholder. Zij merken in een iets mindere mate de veranderingen van de nieuwe herinrichting. We betrekken en informeren deze stakeholder daarom goed en volledig. Uit oriënterende gesprekken moet blijken of deze participatievorm passend is.

3. Ondernemers

Ondernemers uit de wijk betrekken we ook in grote lijnen bij de plannen. Dit is op hetzelfde niveau als bewoners uit het Geuzen- en Statenkwartier.

4. Sleutelfiguren en intermediairs

Sleutelfiguren uit de wijk kunnen een belangrijke rol vervullen in het verspreiden van communicatie maar kunnen ons ook belangrijke inzichten in de wijk(bewoners) verschaffen. Het is daarom belangrijk om met hen een goed lijntje te hebben en ze nauw te betrekken bij onze plannen.

- Het buurtoverleg van het Statenkwartier wijkoverleg@statenkwartier.net
- Bewonersorganisatie(s)
 - BOH Bewoners organisatie Havenkwartier
- Ondernemers in de directe nabijheid van de Kranenburgweg
 - Café de Switch
 - Winkels Frederik Hendrikstraat en Aert van de Goesstraat
 - Hotels B&B en Horeca Kranenburgweg
- Fietsersbond
- HTM
- Verhuurders
 - Vestia Scheveningen (als blijkt dat ze panden hebben)
 -

5. Fietsers route Kranenburgweg

Deze stakeholder woont misschien niet in de directe omgeving, maar maakt wel op regelmatige basis gebruik van de straat. We betrekken deze stakeholder daarom op het niveau 'informeren'.

6. Overige weggebruikers

Hetzelfde geldt voor overige weggebruikers. Motorvoertuigbestuurders krijgen te maken met een nieuwe wegindeling en moeten daarvan op de hoogte zijn.

Communicatiedoelen

Onderstaande doelen gelden globaal voor alle stakeholders in het project.

	Stakeholders...	Doelgroep
Kennis	weten dat de gemeente de Kranenburgweg gaat herinrichten	1,2,3,4,5,6
	weten waarom de gemeente de Kranenburgweg gaat herinrichten	1,2,3,4,5,6
	weten dat ze kunnen meedenken/adviseren en hoe dat moet	1,2,3,4,
	weten wat gemeente met input gaat doen	1,2,3,4,
	weten dat er een reservering komt voor een mogelijke trambaan	1,2,3,4,
Houding	Hebben begrip voor een herinrichting waarbij de gemeente rekening houdt met toename van openbaar vervoer in de toekomst.	1,2,3,4,5,6,
	zijn blij met de ontwerpen die de gemeente maakt	1,2,3,4,
Gedrag	delen hun input en mening	1,2,3,4,
	bezoeken bijeenkomsten	1,2,3,4,

Communicatieaanpak: informeren en participeren

In de communicatieaanpak staat volledige en transparante communicatie centraal. Ook zetten we waar mogelijk participatie in. We gebruiken de richtlijnen van Haags Samenspel en het Haags Participatiekompas daarvoor als uitgangspunt. Door bewoners tijdig en juist te informeren kunnen we **vertrouwen creëren** en daarmee de weerstand zo veel mogelijk beperken. Er zijn een aantal voorwaarden om te kunnen bouwen aan vertrouwen:

- ❖ Een helder doel communiceren: waarom maakt de gemeente deze keuze, wat willen we bereiken?
- ❖ Autonomie: bewoners en ondernemers het gevoel geven dat ze invloed hebben en dat ze een waardige gesprekspartner zijn.
- ❖ Zekerheid: voorspelbaarheid in berichtgeving – liever slecht nieuws dan geen nieuws
- ❖ Eerlijkheid en transparantie: duidelijk zijn over wat wel en wat niet kan. Waar hebben bewoners invloed op, en waarop niet? Duidelijke kaders. Waar mogelijk laten we bewoners meedenken en adviseren over de plannen. Als dat niet mogelijk is, zijn we daar ook open en transparant over.

1. Weten wat er speelt

Voor we met participatie starten, brengen we de kenmerken en wat er in het gebied of situatie speelt in kaart. We hebben daarbij aandacht voor de (voor)geschiedenis, verbanden met andere trajecten en de relaties en verbindingen die er in het gebied of situatie zijn. Ook onderzoeken we samen met experts en (ervarings-) deskundigen wat we al weten. De participatie verloopt veel soepeler als de deelnemers aan het participatietraject weten wat het doel van de participatie is, aan welk resultaat wordt gewerkt, welke kaders en regels het project begrenzen en welke uitgangspunten er gelden op inhoud, wet- en regelgeving, kosten, techniek en proces.

2. Belangen samenbrengen

Voor goede participatie is het essentieel dat de deelnemers zoveel mogelijk de belangen die spelen vertegenwoordigen (representativiteit). We spannen ons daarom in zoveel mogelijk groepen inwoners, ondernemers en/of organisaties die door het project of plan worden geraakt, aan het participatietraject te laten deelnemen. We proberen ook groepen te bereiken die zich niet vanzelfsprekend laten horen en/of een tegengeluid brengen (inclusiviteit).

3. Mate van invloed bepalen

In alle projecten en plannen moet ruimte zijn om invloed te hebben op de uiteindelijke uitkomsten of (onderdelen) van een plan. Aan de start van elk participatietraject maken we duidelijk waarover meegedacht of besloten kan worden, maar ook waar dat niet mogelijk is. We benoemen rollen en verantwoordelijkheden, zoals wie de eindbeslissingen neemt.

4. Kwaliteit van interactie bevorderen

We vinden het belangrijk dat er in elk participatietraject aandacht is voor de uitwisseling van zienswijzen en dat iedereen daarover van gedachten kan wisselen. We gebruiken daarom werkvormen die passen bij de verschillende deelnemers. Ook zorgen we ervoor dat deelnemers gelijke kennis hebben, zodat iedereen mee kan doen. De resultaten zijn (breder) gedragen uitkomsten en meer begrip bij de deelnemers onderling voor elkaars standpunten.

5. Openheid bieden

Openheid over het participatietraject en de (tussentijdse) uitkomsten of beslissingen versterken het gevoel van eerlijke en rechtvaardige behandeling bij deelnemers en niet-direct betrokkenen. We bieden daarom inzicht in het verloop van het participatietraject, laten zien wat er met de inbreng is gedaan, hoe die wordt verwerkt en hoe besluiten zijn genomen.

6. Leren door te doen

Een prettig verlopend participatietraject versterkt de onderlinge relaties en maakt iedereen slimmer. We halen op wat we hebben geleerd en borgen de opgedane kennis, ervaringen en resultaten. We hebben hierbij ook aandacht voor het versterken van de zelf-organisatie van inwoners, ondernemers en organisaties, zodat zij ook zelf participatietrajecten kunnen organiseren. Hiermee vergroten we de kwaliteit van toekomstige participatietrajecten.



HAAGS PARTICIPATIE-KOMPAS

Als we kijken naar de trap van

eigenaarschap, ligt de focus binnen dit project voornamelijk op informeren, raadplegen en advies vragen.



We zijn open over de reservering voor een mogelijke trambaan, maar de focus ligt te allen tijde op het verbeteren van de fietsroute en het vergroenen van de straat: een positieve insteek.

We starten met het benaderen van sleutelfiguren uit de wijk. Na het leggen van de eerste contacten komt hier meer duidelijkheid over. Zij kunnen ons vertellen welk sentiment er speelt in de buurt. Nadat we een aantal mensen persoonlijk hebben gesproken kunnen we de buurt breed gaan informeren. Dit vindt waar mogelijk plaats in combinatie met het opstellen van de wijkagenda door het stadsdeelkantoor. De communicatie en participatie vindt plaats op verschillende momenten van het project, dit zijn:

- Initiatiefase
- SO-fase
- VO-fase
- **Uitvoeringsfase (buiten de scope van dit plan)**

Communicatieboodschap

De gemeente gaat de Kranenburgweg herinrichten. Deze straat is onderdeel van de Sterfietsroute 'Binnenstad-Scheveningen Haven'. We maken de straat fietsvriendelijk, groener en toekomstbestendig en luisteren hierbij naar de wensen vanuit de buurt. Deze herinrichting past bij de ambitie van de gemeente Den Haag om het fietsgebruik in de stad te stimuleren.

Bij eerdere projecten is al gebleken dat de bewoners rondom de Kranenburgweg mondig zijn. Daarom betrekken we de omwonenden vroegtijdig en nemen we ze mee in de stappen die wij als projectteam doorlopen. Hiermee voorkomen we moeilijkheden met de omgeving op een later moment in het project. Momenteel is de straat één plak asfalt. Wij gaan hier een groenere, fietsvriendelijkere en rustigere straat van maken. Hoe wij dit precies gaan doen bepalen we mede aan de hand van de input die de omgeving ons geeft in de initiatiefase en de SO-fase. Na verkennende gesprekken scherpen we waar nodig het plan verder aan.

We richten de Kranenbrugweg dus toekomstbestendig in. Dat betekent ook dat wij ruimte houden in het profiel voor toekomstige ontwikkelingen. Wij zetten nu in op een maximale vergroening maar maken een eventuele tramverbinding tussen centrum en haven niet onmogelijk.

Communicatiemiddelen

Zie voor uitgebreide middelenmix en planning de aparte Excel planning.

Middel	Fase	Stakeholder	Toelichting
E-mail	Initiatief	1	<i>Om sleutelfiguren te bereiken maken we gebruik van email.</i>
Verkennde gesprekken	Initiatief	1	<i>De omgevingsmanager neemt persoonlijk contact op met een aantal belangrijke sleutelfiguren uit de wijk, om erachter te komen wat het sentiment is.</i>
Bijeenkomsten	Alle fases	1,2,3,4	<i>Participatie en transparantie zijn belangrijke pijlers → wat kan wel, wat kan niet, welke kaders zijn er? Eerste bijeenkomst vóórdat er schetsontwerpen gemaakt worden, zodat zo veel mogelijk input kan worden meegenomen.</i>
De Scheveninger	SO	Alle doelgroepen	<i>Deze krant wordt in heel Scheveningen verspreid, dus we moeten wel even onderzoeken of het een geschikt kanaal is. De Scheveningen is geschikt. Wijkoverleg Geuzen- en Statenkwartier heeft eigen digitale nieuwsbrief en website. Goed om in te zetten. Ook dit altijd na overleg met eerste aanspreekpunt SDK.</i> <i>Onderwerp past ook binnen wijkagenda Havenkwartier (is al af). Specifiek voor deze wijkagenda heeft het SDK een database met mailadressen.</i>
Muurkrant	SO	1,2,3,4	<i>Digitale Muurkranten zijn beeldschermen die op openbare locaties hangen. Het Haags Journaal toont gemeentelijk nieuws voor burgers, bezoekers en bedrijven.</i>
Huis aan huis communicatie	SO, VO	1,2,3,	<i>Door middel van brieven en folders kunnen we de buurtbewoners en ondernemers het beste bereiken. We zetten dit middel in om mensen uit te nodigen voor bijeenkomsten</i>
Lantaarnpaalborden	SO	5,6,	<i>Dit middel kunnen we inzetten wanneer de eerste schetsontwerpen zijn gemaakt. Dat is een goed moment om ook fietsers iets van de plannen te laten vinden.</i>
Nieuwsbrief Wijkoverleg Statenkwartier	SO, VO	1,2,3,4,	<i>Het Wijkoverleg Statenkwartier heeft een nieuwsbrief. We kunnen vragen of we daar een stukje in mogen schrijven. Het Wijkoverleg is voor bewoners een vertrouwde afzender.</i>
Middelen en kanalen Havenkwartier	SO, VO	1,2,3,4	<i>Wordt nog uitgezocht.</i>
Facebookpagina Wijkoverleg Statenkwartier	SO, VO	1,2,3,4,	<i>Zoals hierboven beschreven.</i>

Social media	Initiatief	1,2,3,	<i>Door plaatselijk te adverteren op Facebook kunnen we heel gericht de bewoners en ondernemers uit het Geuzen- en Statenkwartier en Havenkwartier bereiken. Dat kan bijvoorbeeld in de schetsontwerpfase, om aandacht te vragen voor het project en mensen op te roepen om hun input te delen.</i>
Webpagina	SO, VO	Alle doelgroepen	<i>Er bestaat al een webpagina voor de sterfietsroute Scheveningen Haven. Deze kunnen we gebruiken als basis en uitbreiden. Hier plaatsen we actuele informatie, schetsontwerpen, de planning en linkjes naar officiële publicaties.</i>

Zie voor uitgebreide middelenmix en planning de aparte Excel planning.

Communicatie en participatie per fase

Initiatiefase

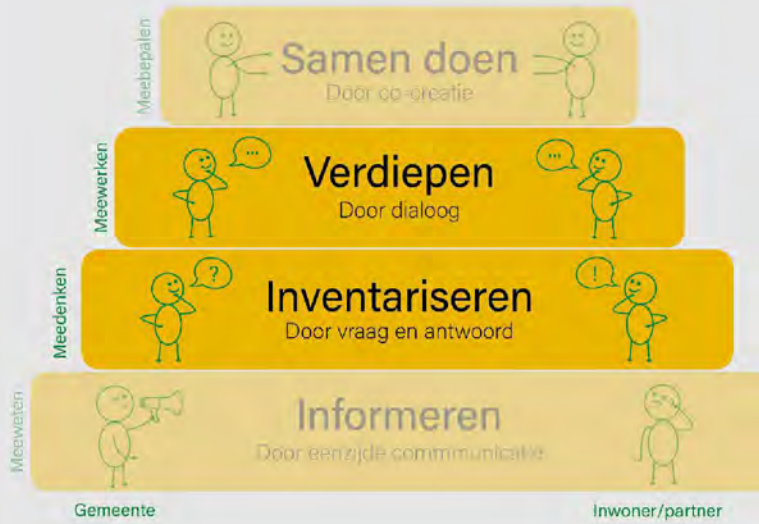
Als de boodschap richting de omgeving duidelijk is worden er contacten gelegd binnen de omgeving om te bepalen wie er graag betrokken willen worden bij de participatie. Dit doen we door gesprekken te voeren met:

- Het wijkoverleg van het Statenkwartier wijkoverleg@statenkwartier.net
- Bewonersorganisatie(s)
 - BOH Bewoners Organisatie Havenkwartier
 - Wijkberaad Duindorp
- Ondernemers in de directe nabijheid van de Kranenburgweg
 - Café de Switch
 - Winkels Frederik Hendrikstraat
 - Hotels B&B en Horeca Kranenburgweg
- Direct aanwonenden (via brief)
- Verhuurders
 - Vestia Scheveningen (als blijkt dat ze daar panden hebben)

Nog voordat er een SO wordt getekend gaan we met een blanco blik met sleutelfiguren en vertegenwoordigers om tafel om de issue's op de straat en de kansen te bespreken. Tijdens deze gesprekken wordt er vooral input opgehaald voor de ontwerpen en om te toetsen wat we kunnen verwachten tijdens de eerste bijeenkomst.

Participatietrap

Gespreksdoelen



Gespreksvormen

Coördineren, initiatieven
pakken, bijeenkomst

Forum, stelling, debat

Enquête, poll, interview

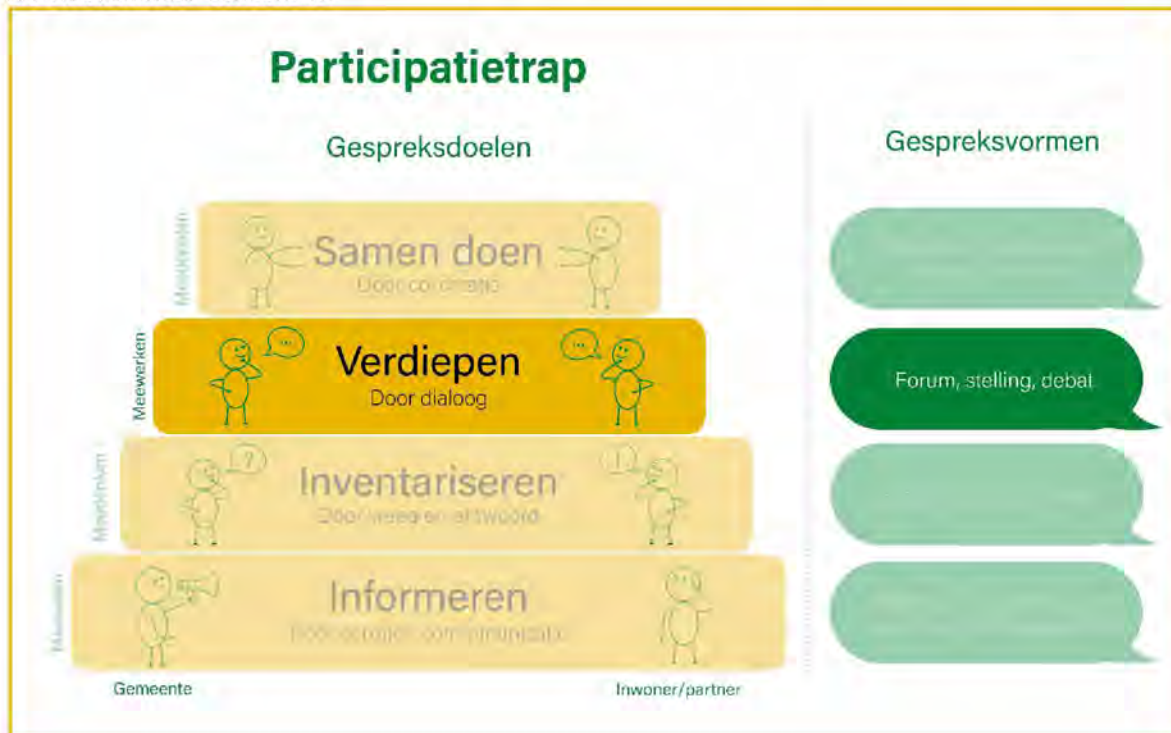
Wijze, wegwijs maken naar
andere informatiebron

Start bredere communicatie

SO-fase

Als wij een beeld hebben van de mogelijkheden gaan wij een bijeenkomst organiseren met de buurt. De bijeenkomst wordt vormgegeven door middel van tafelronde gesprekken of een puzzel werkvorm. De aanwezigen kunnen zelf puzzelen met waar de verschillende elementen in de straat komen. De ontwerpers geven input over voor- en nadelen. Ook over groen en de verblijfskwaliteit wordt nagedacht met input van de bewoners. Hiermee geven we invulling verdiepen en inventariseren. Wel zijn we vanaf het begin duidelijk over de kaders en transparant over wat we met de input gaan doen.

We verwerken de input en opmerkingen van de bewoners en geven antwoord op de vragen/zorgen. We streven naar consensus.

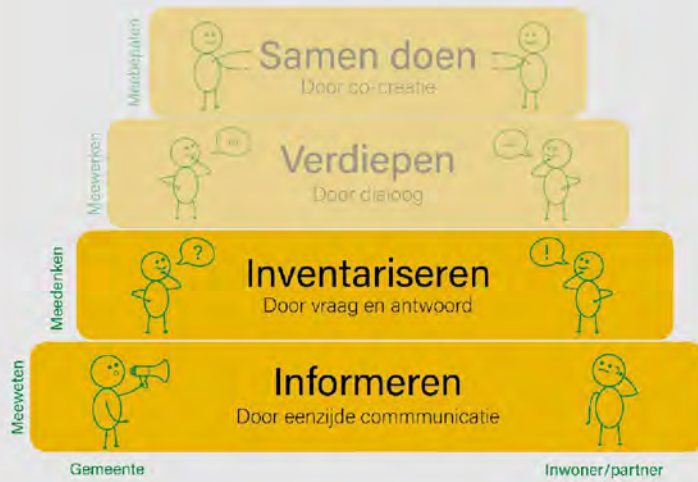


VO-fase

Tijdens de VO-fase wordt het VO ter inzage gepresenteerd. We nodigen de stakeholders dan uit voor een laatste bijeenkomst. Deze is informatief. We presenteren het VO, beantwoorden vragen en maken mensen attent op de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze.

Participatietrap

Gespreksdoelen



Gespreksvormen

Meerzijdse, dialoog, dialoog, dialoog

Forum, dialoog, dialoog

Enquête, poll, interview

Website, nieuwsbrief, huis aan huis, informatieavond

Externe Actorenanalyse

Actor	Contactgegevens / namen van organisatie	Belang	Houding t.o.v. project (++/--)	Macht of invloed (++/--)	Communicatie via	Acties vanuit opdrachtnemer
Bewonersverenigingen						
Omgevingsmanager (Scheveningen-Haven Zuid)	Aanspreekpunt klankbordgroep: ter informatie naar ^{5.1.2.e}  ^{5.1.2.e}  @ipcon.nl	Onderhoudt contacten met bewoners, weet veel van Scheveningen				
Buurtoverleg	Aanspreekpunt bij projectleider opvragen Wijk: Statenkwartier					
Contact via omgevingsmanager ^{5.1.2.e} 						
Stichting Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH)	^{5.1.2.e}  info@bohscheveningen.nl Wijken: Havenkwartier, Vissersbuurt					
Wijk- en dienstencentrum De Malle Mok (Stichting welzijn Scheveningen)	070 338 06 90 ^{5.1.2.e}  @welzijscheveningen.nl Wijk: Havenkwartier	Informatie avond houden?				
Wijkberaad Duindorp	070-3385499 info@wijkberaadduindorp.nl Wijk: Duindorp (schetsontwerpen fase)					
Jongerenambassadeurs Scheveningen	Gemeente Den Haag aanspreekpunt Community Manager, ^{5.1.2.e}  ^{5.1.2.e}  Begeleider ^{5.1.2.e}  Idee: jongeren betrekken bij het project					
Ondernemers(vereniging)						
Winkels aan Kranenburgweg	Gemeente Den Haag Aanspreekpunt economie > ^{5.1.2.e}  zoekt dit op					
Café de Switch						

Externe Actorenanalyse

Winkels aan Fredrikhendrikstraat	Gemeente Den Haag, aanspreekpunt: 5.1.2.e					
Hotels, B&B, Horeca zaken Kranenburgweg	Gemeente Den Haag Aanspreekpunt economie > 5.1.2.e zoekt dit op					
Verhuurders/Coöperaties						
Vestia Scheveningen	In ontwerpfasen informeren (?) nog uitzoeken Contactpersoon wijkambassadeur 5.1.2.e					
Overige organisaties						
Musea aan Stadhouderslaan (Statenkwartier)	Informereren in ontwerpfasen					
Fietsersbond	Contactpersonen: 5.1.2.e 5.1.2.e					
Scholen in Geuzen-en Statenkwartier	Aanspreekpunt gemeente Den Haag – 5.1.2.e zoekt dit op.					
Hoogheemraadschap van Delfland (Gemaal op Kranenburgweg)	5.1.2.e zoekt dit op					
AVN (algemene vereniging voor natuurbescherming van Den Haag en Omstreken)	AVN, aanspreekpunt 5.1.2.e 5.1.2.e > specifieke mensen die gebiedsgericht meekijken. In welke fase hun betrekken> Bij 5.1.2.e 5.1.2.e checken. Contactpersoon 5.1.2.e tel. 5.1.2.e e-mail: 5.1.2.e @planet.nl					

Externe Actorenanalyse

OV						
Metroopoolregio Rotterdam Den Haag	5.1.2.e vragen					
HTM -tramlijn Boetzelaerlaan -bushalte Kranenburgweg (na de Duindorpdam)	Contactpersoon HTM: 5.1.2.e 5.1.2.e					
Overige initiatieven						
Wijkagenda Havenkwartier – zomer 2022 wordt uitgereikt	5.1.2.e en 5.1.2.e zijn het projectteam van Havenkwartier aan Zet.					

Kranenburgweg te Den Haag

RAPPORTAGE

Historisch onderzoek

Projectinformatie

Projectnaam Kranenburgweg te Den Haag
Titel Historisch onderzoek
Projectnummer 78249.15

5.1.2.e

Auteur(s)
Kwaliteitscontrole

5.1.2.e

5.1.2.e

Projectleiding

5.1.2.e

Kenmerk R01-78249.15-RGE-d01
Status Definitief
Versienummer 1.0
Datum 29 augustus 2022

Opdrachtgever Gemeente Den Haag
5.1.2.e
Postbus 12651
2500 DP Den Haag

Opdrachtnemer Ingenieursbureau Land
Morsestraat 15
6716 AH Ede
0318 – 437 639
lbland.nl

Inhoudsopgave

	Samenvatting	4
1.	Inleiding	6
2.	Locatiegegevens	7
3.	Vooronderzoek	8
3.1.	Opzet en geraadpleegde bronnen	8
3.2.	Resultaten historisch onderzoek	8
3.3.	Asbest	11
3.4.	Opslagtanks	12
3.5.	Archeologie	13
3.6.	Japanse Duizendknoop	13
3.7.	Ontpofbare oorlogsresten	13
3.8.	Regionale bodemopbouw en geohydrologie	13
4.	Conclusies en aanbevelingen	15
	Bijlages:	
	1 Tekeningen	
	2 Kadastrale gegevens	
	3 Voorinformatie	

Samenvatting

Samenvatting	
Project	
Projectnummer	78249.15
Projectnaam	Kranenburgweg te Den Haag
Aanleiding onderzoek	Herinrichting van de locatie ten behoeve van de fietsveiligheid.
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag
Locatie	
Globale ligging	Geuzenkwartier, aan de noordwestkant van Den Haag
Kadastrale aanduiding	Gemeente 's-Gravenhage, sectie AK, nummers 10576, 8861 en 10575, sectie N, nummers 8663 en 8800
Oppervlakte	Circa 3,6 ha
X-, Y-coördinaten	X = 78.558; Y = 456.151;
Gebruik	
Historie	Infrastructuur, woongebied
Huidig gebruik en inrichting	Infrastructuur, woongebied
Onderzoekresultaten, conclusies	
Vooronderzoek	<p>Door het langdurig historisch gebruik kan de bodem verontreinigd zijn. Mogelijk is er sprake van een stedelijke ophooglaag. Vaak worden er in een stedelijke ophooglaag zware metalen en PAK in zwak tot sterk verhoogde gehalten aangetroffen. De bodem ter hoogte van verwijderde en onklaar gemaakt opslagtanks is verdacht.</p> <p>Ter hoogte van Kranenburgweg 6A-8A, Jacob Cabelliastraat 5 en Van Loostraat 128-131 bevindt zich een verdachte locatie waar boringen noodzakelijk zijn.</p> <p>Het grondwater wordt in dit gebied voornamelijk aangetroffen op een diepe vanaf 8,0 m-mv. Verwacht wordt dat de werkzaamheden niet in of net boven het grondwater zullen reiken. Indien het grondwater wél wordt aangetroffen, is deze verdacht voor de parameters cis-1,2-dichlooretheen, trichloormethaan en vinylchloride.</p>

	<p>Het is niet bekend wanneer het asfaltpakket is aangebracht, mogelijk is het asfalt teerhoudend. Het is niet bekend wat de aard en kwaliteit van het onderliggende fundatiepakket is.</p> <p>De onderzoekslocatie is niet asbestverdacht</p>
Aanbevelingen	
Bodem	<p>Vanwege de ouderdom van de gegevens en ten behoeve van de noodzakelijke procedures voor de herinrichting van de locatie wordt het verrichten van een bodemonderzoek noodzakelijk geacht vanaf de kruising tussen de Kranenburgweg met de Duindorpdam tot aan de kruising tussen de Van Boetzelaerlaan en de Van Loostraat. Ten zuiden hiervan is de locatie deels al onderzocht door ingenieursbureau Land (kenmerk: R01-78021.05-WZI-d01, d.d. 27-11-2020). Voor de specifieke begrenzing en werkzaamheden wordt verwezen naar bijlage 3.</p> <p>Indien tijdens de veldwerkzaamheden ongedefinieerd puin wordt aangetroffen, wordt geadviseerd het onderzoek uit te breiden met de parameter asbest.</p>

I. Inleiding

In opdracht van gemeente Den Haag heeft ingenieursbureau Land een historisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van een terrein aan de Kranenburgweg te Den Haag.

Aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen herinrichting van de locatie ten behoeve van de fietsveiligheid.

Tabel 1.1 Onderzoeksdisciplines

Onderzoeks-discipline	Protocol	Doelstelling
Vooronderzoek en terreininspectie	NEN 5725:2017	<ul style="list-style-type: none"> - vaststellen van de begrenzing van het onderzoeksgebied; - nagaan of ter plaatse (of in de omgeving van) de onderzoekslocatie een geregistreerd geval van bodemverontreiniging aanwezig is; - nagaan of (bedrijfs-)activiteiten en/of verontreinigingen in de omgeving de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie negatief beïnvloed kunnen hebben; - vaststellen van de terreineigenschappen; - definiëren van de onderzoeksvragen; - vaststellen van de te volgen onderzoeksstrategie.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de geldende wettelijke normen en richtlijnen.

De werkzaamheden zijn onafhankelijk van de opdrachtgever uitgevoerd.

Ingenieursbureau Land heeft geen belang bij de uitkomsten van het onderzoek.

Voorliggend rapport presenteert:

- een nadere beschrijving van de onderzoekslocatie (hoofdstuk 2);
- de resultaten en conclusies van het vooronderzoek (hoofdstuk 3);
- een samenvatting, conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 4).

2. Locatiegegevens

De onderzoekslocatie betreft de gehele Kranenburgweg te Den Haag, inclusief enkele kruisingen met de zijstraten. Tot de onderzoekslocatie behoort tevens een deel van de Boetzelaerlaan en Conradkade.

In onderstaande figuur 2.1 is de onderzoekslocatie aangegeven.



Figuur 2.1: Onderzoekslocatie

De gemeente Den Haag is voornemens de locatie opnieuw in te richten ten behoeve van de fietsveiligheid. Hierbij vinden grondroerende werkzaamheden plaats tot circa 1,5 m-mv.

In tabel 2.1 zijn enkele gegevens opgenomen van de onderzoekslocatie.

Tabel 2.1: Gegevens onderzoekslocatie

Omschrijving	Globale oppervlakte	Grondgebruik en verhardingsituatie
Gehele onderzoeksgebied	Ca. 3,6 ha	Asfalt (rijbaan en fietspad), rijbaan (klinkers) parkeervakken (klinkers), berm (tegels), trottoir (tegels) en groenstroken.

In bijlage I zijn de regionale ligging en de huidige situatie op een locatieschets weergegeven.

3. Vooronderzoek

3.1. Opzet en geraadpleegde bronnen

Het vooronderzoek is uitgevoerd op basis van de NEN 5725:2017 (Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend- en nader onderzoek).

De aanleiding voor het vooronderzoek is:

- het opstellen van een hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek (aanleiding A uit NEN 5725:2017).

Het vooronderzoek omvat de terreindelen binnen de onderzoekslocatie en direct hieraan grenzende percelen binnen een afstand van 25 meter. Voor het grondwater is een afstand van 100 meter aangehouden stroomopwaarts van de onderzoekslocatie. In relatie tot de voorziene werkzaamheden zal het vooronderzoek gericht zijn tot op een diepte van 2,0 m-mv. Het vooronderzoek is afgerond op 22 augustus 2022.

De informatie is afkomstig van de volgende bronnen: de opdrachtgever, de Gemeente Den Haag, Omgevingsdienst Haaglanden, het kadaster en relevante websites (o.a. www.topotijdreis.nl, www.bodemloket.nl, www.dinoloket.nl). Er is informatie verzameld met betrekking tot:

- het voormalige en huidige gebruik en terreininrichting;
- de ouderdom en moment van realisatie van de aanwezige bebouwing en verhardingen;
- de aanwezigheid van eventuele Niet Gesprongen Explosieven;
- archeologische en natuurhistorische waarde(n);
- de milieuhygiënische kwaliteit van bodem (incl. aangrenzende percelen);
- reeds verrichte bodemonderzoeken en -saneringen;
- aanwezigheid van dempingen, ophogingen en tanks ter plaatse van de onderzoekslocatie;
- de regionale bodemopbouw en geohydrologie.

In bijlage 2 is historisch kaartmateriaal en relevante informatie van de geraadpleegde bronnen opgenomen.

3.2. Resultaten historisch onderzoek

De resultaten van het historisch onderzoek van vermeldingen welke binnen de grenzen van de onderzoekslocatie zijn weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Historisch onderzoek

	Bron	Bevindingen
1.	Historisch kaartmateriaal (topotijdreis)	Rond 1886 is het onderzoeksgebied in gebruik als duin- en weidegebied. Rond 1895 is het Verversingskanaal gegraven. Tussen 1910 en 1925 worden de Kranenburgweg en aangrenzende bebouwing gerealiseerd. Rond 1920 wordt ook de westkant van het kanaal in gebruik genomen. Rond 1965 bereikt het onderzoeksgebied haar huidige inrichting.
2.	www.bodemloket.nl	AA051813262, KRANENBURGWEG 79 (5730061). Activiteit: Onverdachte activiteit, Vleesrokerij, Vleesdrogerij en -zouterij. Status: Voldoende onderzocht. AA051813261, KRANENBURGWEG 72 (5730060). Activiteit: Schildersbedrijf. Status: Voldoende onderzocht.

	www.bodemloket.nl	<p>AA051813260, Kranenburgweg 67 - 69 (5730059). Activiteit: Onverdachte activiteit, Benzinepompinstallatie, Kolenopslagplaats (berging)Schildersbedrijf. Status: Voldoende onderzocht.</p> <p>AA051813124, KRANENBURGWEG 17B (5710905). Activiteit: Schildersbedrijf. Status: Voldoende onderzocht.</p> <p>AA051813156, Kranenburgweg 6A - 8A (5710937). Activiteit: Glaszettersbedrijf, Lasinrichting, Autoreparatiebedrijf, Benzinepompinstallatie, Benzine-service-station, Afgebroken gebouw (asbest verdacht). Status: Uitvoeren OO.</p> <p>AA051805738, Kranenburgweg 8 - 8a (5730021). Activiteit: Onbekend. Status: Uitvoeren historisch onderzoek.</p> <p>AA051804534, Boreelstraat 15 (5710025). Activiteit: Chemische wasserij/stomerij, Brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare). Status: Monitoring.</p> <p>AA051815956, Conradkade (Kranenburgweg - Laan v Meerdervoort) te Den Haag. Activiteit: -. Status: Uitvoeren NO.</p> <p>AA051804969, Jacob Gillesstraat 8a - 12 (5710030). Activiteit: Chemische wasserij/stomerij. Status: Monitoring.</p> <p>AA051816643, Houtrustbrug te Den Haag. Activiteit: -. Status: Starten sanering.</p>
3.	Gemeente Den Haag	<p>Volgens de bodemkwaliteitskaart van Den Haag (Nota bodembeheer Gemeente Den Haag 2013-2023, CSO, 20-08-2012) heeft de projectlocatie de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bodemfunctieklassse 'Wonen'; - Toepassingsklasse boven - en ondergrond 'Wonen'. - Ontgravingsklasse bovengrond 'Wonen**' en ondergrond 'Landbouw/natuur'. <p>** In de bovengrond komt PCB in verhoogde waarde voor ten opzichte van de achtergrondwaarde</p> <p>Bovengrond betreft deelgebied B7: 'Deels onbebouwd op zand'.</p> <p>Ondergrond betreft deelgebied O2: 'Overige ondergrond'.</p>
4.	Omgevingsdienst Haaglanden (bron: https://bio-odh.georuiimte.nl/)	<p>AA051813260, Kranenburgweg 67 - 69 (5730059). <i>Oriënterend bodemonderzoek door kenmerk: 234831-48, d.d. 09-03-2011.</i></p> <p>Geen verontreiniging t.o.v. streefwaarde. Zintuigelijk BG: matig/zwak baksteenhoudend, sporen baksteen OG: matig/zwak baksteenhoudend GW: geen bijzonderheden Analytisch: BG: niet onderzocht OG: < AW GW: < S. Geen actie noodzakelijk.</p> <p>AA051813124, KRANENBURGWEG 17B (5710905). <i>Pre-HO.</i> Status o.b.v. onderzoek: Onverdacht/Niet verontreinigd. Geen acties noodzakelijk.</p> <p>AA051813156, Kranenburgweg 6A - 8A (5710937). <i>Historisch onderzoek, Register, kenmerk: HOID: 5710937, d.d. 18-7-2008.</i></p> <p>Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig. Actie: boringen t.h.v. Kranenburgweg 6A en 8A.</p> <p>AA051804534, Boreelstraat 15 (5710025). <i>Saneringsevaluatie door Bioclear b.v, kenmerk: 2012424519398, d.d. 28-3-2014.</i></p> <p>De sterke verontreiniging is volledig uit de grond verwijderd. Middels monitoring is de afbraak van de verontreiniging bevestigd. De sterke verontreiniging in het grondwater is volledig gesaneerd. Hiermee is aan de saneringsdoelstelling, het bereiken van een stabiel eindresultaat voldaan. In het grondwater zijn alleen licht verhoogde concentraties VOCl achtergebleven.</p>

<p>Omgevingsdienst Haaglanden (bron: https://bio-odh.georuimte.nl/)</p>	<p>met uitzondering van één peilbuis waar vinylchloride nog matig verhoogd wordt aangetoond. In totaal is 30 m³ sterk verontreinigde grond gesaneerd over een oppervlakte van 12 m². Tevens is in totaal is 61.000 m³ bodemvolume sterk verontreinigde grondwater gesaneerd over een oppervlakte van 16.000 m². Geen actie noodzakelijk.</p> <p>AA051815956, Conradkade (Kranenburgweg - Laan v Meerdervoort) te Den Haag. <i>Indicatief onderzoek door Multiconsult, kenmerk: AZD/BM160868.002236-106, d.d. 07-11-2016.</i> De verontreinigingen is meer dan 25 m ten zuiden gelegen van de onderzoekslocatie. Geen actie noodzakelijk.</p> <p>AA051804969, Jacob Gillesstraat 8a - 12 (5710030). <i>Laatste monitoringsrapportage door Orvion B.v., kenmerk P0157, d.d. 30-11-2021.</i> Van 2003 tot heden wordt het grondwater van Jacob Gillesstraat 8a - 12 tot het verversingskanaal gemonitord in verband met GW: cis-1,2-dichlooretheen, per, tri >I tetra, trichloormethaan, vinylchloride >S. De monitoring van 2022 moet nog verricht worden. Actie: Geen, gezien het grondwater zich minimaal op 8 m-mv bevindt.</p> <p>AA051814987, Kraneburgweg ong. t.h.v.l t/m 90 (5610097). <i>Verkennd onderzoek NEN 5740 door Ingenieursbureau Den Haag, kenmerk: 95007657, 24-7-2009.</i> Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Zintuigelijk: BG: puin met zand, bakstenen, matig puinhoudend, resten beton OG:- GW:-. Analytisch: BG: Co, Pb>AW OG:PAK>AW GW: geen analyses. Conclusie rapport: De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Opmerking: GW niet onderzocht omdat het zich 5 m-mv bevindt. Geen actie noodzakelijk.</p> <p>AA051804231, Frederik Hendriklaan 218 - 220 (5730011). <i>Saneringsevaluatie door Bioclear Earth B.V., kenmerk: 20195544112379, dd. 03-07-2020.</i> Uit het saneringsverslag blijkt dat de bodemsanering is uitgevoerd overeenkomstig artikel 38 van de Wbb. Bevoegd gezag beschouwd de sanering als afgerond. De sanering heeft bestaan uit monitoringsronden gedurende periode 2013-2020. Er worden geen verontreinigingen in de bodem verwacht. Geen actie noodzakelijk.</p> <p>AA051816426, OR: Stadsdeel Scheveningen te Den Haag. <i>Historisch onderzoek door Ingenieursbureau Den Haag, kenmerk: 95022522-2019158, d.d. 23-12-2019.</i> Deellocatie 07-01 is verdacht op asbest. Het grondwater wordt verwacht op 4,5 m-mv en dus zijn de verhoogde gehalten niet relevant. Het vooronderzoek wordt als voldoende beoordeeld. Bij het verkennend onderzoek door Ingenieursbureau Land, (kenmerk: R02-78021.05-WZI-d01, d.d. 27-11-2020) is op deze locatie geen asbest aangetroffen.</p> <p>AA051815860, OR: Bomenbuurt (wijk 52) & AA051816643 Houtrustbrug te Den Haag. <i>Verkennd onderzoek door Ingenieursbureau Land, (kenmerk: R02-78021.05-WZI-d01, d.d. 27-11-2020)</i> Verontreinigingssituatie grond: Koper, lood, zink (sterk; omvang onbekend). Kobalt, kwik, molybdeen, nikkel, minerale olie, PAK (licht; omvang onbekend). Het grondwater is niet onderzocht. Er is visueel en analytisch geen asbest aangetroffen in de bodem. Actie: Asfalt, fundatie en bodem op en nabij de Houtrustbrug zijn (deels) reeds onderzocht. Hier dient rekening mee gehouden te worden in een volgend onderzoek. De sterke verontreinigingen bevinden zich ten zuiden van de huidige onderzoekslocatie en zijn afgeperkt in de richting hiervan. Voor de specifieke begrenzing en werkzaamheden wordt verwezen naar bijlage 3.</p>
---	---

Voor het toepassen van grond afkomstig van de onderzoekslocatie kan de bodemkwaliteitskaart niet als bewijsmiddel gelden. Door het langdurig historisch gebruik kan er sprake zijn van een verontreinigde bovengrond. Indien een stedelijke ophooglaag wordt aangetroffen is deze ook verdacht. Vaak worden in deze laag zware metalen en PAK in zwak tot sterk verhoogde gehalten aangetroffen.

In bijlage 2 is een tabel opgenomen met alle bodemloket vermeldingen van de aangrenzende percelen. Tabel 3.2 geeft alleen relevante historische informatie weer omtrent aangrenzende percelen.

Tabel 3.2: Historische informatie aangrenzend perceel

Terreindeel	Bevindingen	Actie
JACOB CABELLIAUSTRAT 5 (5710932).	AA051813151, Activiteit: Brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare) Schildersbedrijf. Status: Uitvoeren historisch onderzoek. Mogelijke verontreiniging aanwezig aan de westkant van de onderzoekslocatie.	Boring t.h.v. de kruising tussen de Jacob Cabelliaustraart en de Van Lumeystraat.
Van Loostraat 127, 2582XC te Den Haag	AA051815899, Activiteit: -. Status: Uitvoeren NO. Verkennd onderzoek NEN 5740 door VanderHelm Milieubeheer B.V., kenmerk: BODH150950, d.d.6-8-2015. Verontreinigingssituatie grond: Lood, zink en PAK (matig; omvang onbekend). Cadmium, kwik en minerale olie (licht; omvang onbekend). Verontreinigingssituatie grondwater: Barium (licht; omvang onbekend). De locatie is niet voldoende onderzocht. Er is sprake van matig verhoogde gehalten. Er is nader bodemonderzoek noodzakelijk.	Geen actie, de verontreiniging is meer dan 25 m gelegen ten westen van de onderzoekslocatie en het grondwater bevindt zich op meer dan 5 m-mv.
Van Loostraat 128 - 131 (5710968)	AA051813187, Activiteit: Autoreparatie-bedrijf, Opslag van alifatische koolwaterstoffen, Afgewerkte olietank (bovengronds), Brandstoftank (bovengronds), Hbo-tank (bovengronds), Lasinrichting, Benzinepompinstallatie, Metaalconstructiebedrijf, Onverdachte activiteit, Vleesrokerij, Vleesdrogerij en -zouterij, Margarinefabriek. Status: Uitvoeren OO. Mogelijke verontreiniging aanwezig aan de westkant van de onderzoekslocatie.	Boring t.h.v. de kruising tussen de Van Boetzelaerlaan en de Van Loostraat.

3.3.

Asbest

Bij het aantreffen van puin als bijmenging in de bodem, wordt de bodem als asbestverdacht beschouwd. De kans op aantreffen van asbest is het grootst bij bouwwerken uit de periode 1945 tot 1980. In tabel 3.3 is de kans op het aantreffen van asbest in relatie tot ouderdom van het materiaal weergegeven.

Tabel 3.3: Kans op het aantreffen van asbest in puin in relatie tot ouderdom materiaal

Bouwperiode	Kans op aantreffen asbest	Soort asbest	Indicatief gehalte (mg/kg)	Asbestverdacht
Vóór 1945	Gering	Hechtgebonden	<10	Nee
1945 - 1980	Groot	Hecht en niet-hechtgebonden	>100	Ja
1980 - 1993/1995	Tamelijk groot	Meestal hechtgebonden	10 – 100	Ja
1993/1995 - 1998	Gering	Meestal hechtgebonden	vaak <10, incidenteel >10	Ja
1998 - 2005	Incidenteel	Hechtgebonden	<10	Nee
Na 2005	Nihil	Hechtgebonden	<10	Nee

[bron: tabel A.1 uit NEN 5725:2017 - Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek]

Uit topotijdreis en de overige historische informatie blijkt dat de onderzoekslocatie als asbest onverdacht beschouwd kan worden.

3.4. Opslagtanks

Binnen het gemeentelijk systeem (bron: kaart "Opslagtanks Den Haag" van Portaal Natuur en Milieu, <https://ddh.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/>) zijn nabij het onderzoekgebied verwijderde en onklaar gemaakte tanks aanwezig. Omdat geen KIWA-certificaten bekend zijn kan niet uitgesloten worden dat er ter plaatse van de voormalige opslagtanks een verontreiniging aanwezig is. In bijlage 2 is de kaart met opslagtanks opgenomen.

Tabel 3.4: ondergrondse opslag tanks

Opslag type	Stof	hoeveelheid (liter)	Status	Opmerkingen	adres
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.100	Onklaar Gemaakt	-	Willem de Zwijgerlaan 155
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.000	Verwijderd	-	Kranenburgweg 59
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.000	Verwijderd	-	Kranenburgweg 48
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.000	Onklaar Gemaakt	-	Kranenburgweg 42
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.000	Verwijderd	-	Kranenburgweg 35
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	3.000	Onklaar Gemaakt	-	Kranenburgweg 34
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.700	Verwijderd	-	Kranenburgweg 32
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	3.000	Verwijderd	-	Kranenburgweg 30
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	1.200	Verwijderd	-	Kranenburgweg 25A
Tank Ondergronds Staal	Huisbrandolie (K3)	2.500	Verwijderd	certificaat: AN 7630	Kranenburgweg 16
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	3.000	Onklaar Gemaakt	-	Kranenburgweg 14
Tank Ondergronds Staal	Schuim	2,5 m ³	Onklaar Gemaakt	-	Kranenburgweg 8A
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.000	Onklaar Gemaakt	-	Van Boetzelaerlaan 29
Tank Ondergronds Staal	Huisbrandolie (K3)	3.000	Onklaar Gemaakt	certificaat: AO 1342	Van Boetzelaerlaan 13
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.100	Onklaar Gemaakt	-	Van Boetzelaerlaan 7
Tank Ondergronds Staal (boot)	Huisbrandolie (K3)	2.000	Verwijderd	-	Cornelis de Wittlaan 131

3.5. Archeologie

De afdeling Archeologie van Den Haag heeft een gemeente dekkende kaart opgesteld, de zogenaamde Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart, kortweg 'AWVK'. De kaart maakt onderdeel uit van Beleidsnota Archeologie 2021-2030. Op de kaart is aangegeven waar belangrijke archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, waar vindplaatsen worden verwacht en welke zones geen archeologische betekenis hebben

Het onderzoeksgebied ligt in de "Zone 2: met archeologische verwachting" (zie bijlage 2). Bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 0,5 m-mv kan een onderzoekseis volgen.

3.6. Japanse Duizendknoop

In de directe omgeving van het onderzoeksgebied zijn geen groeiplaatsen van Japanse Duizendknoop bekend.

3.7. Ontplofbare oorlogsresten

Op basis van de bodembelastingkaart van Den Haag voor ontplofbare oorlogsresten is nagegaan of er binnen de onderzoekslocatie verdachte gebieden zijn waar explosieven kunnen zijn achtergebleven. Uit het overzicht van de kaart blijkt dat het noordelijkdeel van het onderzoekslocatie ligt in zone 'Verdachte gebieden – Luchtaanvallen' en nabij de Houtrustbrug een gebied ligt in zone 'Verdachte gebieden – Verdedigingswerken'. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de verdachte locatie.

3.8. Regionale bodemopbouw en geohydrologie

Den Haag en omgeving kenmerken zich door de aanwezigheid van een Holocene deklaag. Deze bestaat hoofdzakelijk uit (duin)zand en deels uit veen en/of klei. Onder deze deklaag bevindt zich de Formatie van Boxtel en Formatie van Kreftenheye, bestaande uit fijn tot zeer grof zand, matig tot sterk grindhoudend.

Het peil van het maaiveld van de onderzoekslocatie bevindt zich gemiddeld op circa +5,0 m NAP.

Op basis van de Nieuwe geologische kaart van Den Haag en Rijswijk (2007) (bijlage 2) kan binnen de onderzoekslocatie de bodemopbouw, van de holocene deklaag, als volgt worden omschreven:

Geologie Eenheid 15: Laag van Den Haag, dikker dan 2 m, op afzetting van het Laagpakket van Zandvoort. Formatie van Naaldwijk, Laagpakket van Schoorl aan maaiveld.

Geologie Eenheid 17: Laag van Voorburg, met eventueel een deklaag van de Laag van Den Haag, dunner dan 2 m. Formatie van Naaldwijk, Laagpakket van Schoorl aan maaiveld.

Geologie Eenheid 11: Hollandveen Laagpakket, op Laag van Voorburg op Laag van Rijswijk. Formatie van Nieuwkoop, Hollandveen Laagpakket aan maaiveld of onder stadsophogingsdek (hoofdzakelijk zand).

Voor het bepalen van de regionale bodemopbouw is gebruik gemaakt van het DINO-loket. De bodemopbouw van de omgeving is weergegeven in tabel 3.5.

Tabel 3.5: Regionale bodemopbouw

Traject (m t.o.v. NAP)	Samenstelling	Geohydrologische indeling
2,3 m tot -19,1 m	Complexe eenheid, bestaande uit een afwisseling van zandige klei, midden en fijn zand, klei en veen en een weinig grof zand	Holocene afzettingen
-19,1 tot -39,0 m	Zand, bestaande uit midden en grof zand, met weinig zandige klei, fijn zand en grind en een spoor klei en veen	Formatie van Kreftenheye
-39,0 m tot -56,0 m	Zand, hoofdzakelijk bestaande uit midden en grof zand, met weinig fijn zand en grind en een spoor klei, zandige klei en veen	Formatie van Urk

De grondwaterstand bevindt zich op circa 5,0 m-mv. De stromingsrichting in het eerste watervoerende pakket is globaal zuidoostelijk gericht. Onder invloed van oppervlaktewater, riolering en zandcurettten zal het freatische grondwater mogelijk lokaal een andere richting afstromen.

4. Conclusies en aanbevelingen

In opdracht van gemeente Den Haag heeft ingenieursbureau Land een historisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van een terrein aan de Kranenburgweg te Den Haag.

Aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen herinrichting van de locatie ten behoeve van de fietsveiligheid.

Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek worden de volgende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

Bodem

Door het langdurig historisch gebruik kan de bodem verontreinigd zijn. Mogelijk is er sprake van een stedelijke ophooglaag. Vaak worden er in een stedelijke ophooglaag zware metalen en PAK in zwak tot sterk verhoogde gehalten aangetroffen.

Uit het historisch bodemonderzoek zijn de volgende locatie verdacht gebleken:

- De bodem ter hoogte van verwijderde en onklaar gemaakt opslagtanks.
- Op basis van de verdachte UBI-activiteiten is de bodem ter hoogte van Kranenburgweg 6A-8A verdacht op minerale olie op een onbekend diepte. Geadviseerd wordt een boring te verrichten ter plaatse van Kranenburgweg 6A en 8A.
- Tevens is de Jacob Cabelliastraat 5, aan de westkant van de onderzoekslocatie, verdacht op minerale olie op een onbekende diepte. Geadviseerd wordt een boring te plaatsen ter hoogte van de kruising tussen de Jacob Cabelliastraat en de Van Lumeystraat.
- Op basis van de verdachte UBI-activiteiten is de bodem ter hoogte van de Van Loostraat 128 - 131 verdacht op minerale olie. Om na te gaan of de activiteiten een verontreiniging hebben veroorzaakt binnen het huidige onderzoeksgebied, wordt geadviseerd een boring te verrichten op de kruising tussen de Van Boetzelaerlaan en de Van Loostraat.

Het grondwater wordt in dit gebied voornamelijk aangetroffen op een diepte vanaf 8,0 m-mv. Verwacht wordt dat de werkzaamheden niet in of net boven het grondwater zullen reiken. Indien het grondwater wél wordt aangetroffen, is deze verdacht voor de parameters cis-1,2-dichlooretheen, trichloormethaan en vinylchloride.

Het is niet bekend wanneer het asfaltpakket is aangebracht, mogelijk is het asfalt teerhouden. Tevens is niet bekend wat de aard en kwaliteit van het onderliggende fundatiepakket is.

Vanwege de ouderdom van de gegevens en ten behoeve van de noodzakelijke procedures voor de herinrichting van de locatie wordt het verrichten van een bodemonderzoek noodzakelijk geacht vanaf de kruising tussen de Kranenburgweg met de Duindorpdam tot aan de kruising tussen de Van Boetzelaerlaan en de Van Loostraat. Ten zuiden hiervan is de locatie deels al onderzocht door ingenieursbureau Land (kenmerk: R01-78021.05-WZI-d01, d.d. 27-11-2020). Voor de specifieke begrenzing en werkzaamheden wordt verwezen naar bijlage 3.

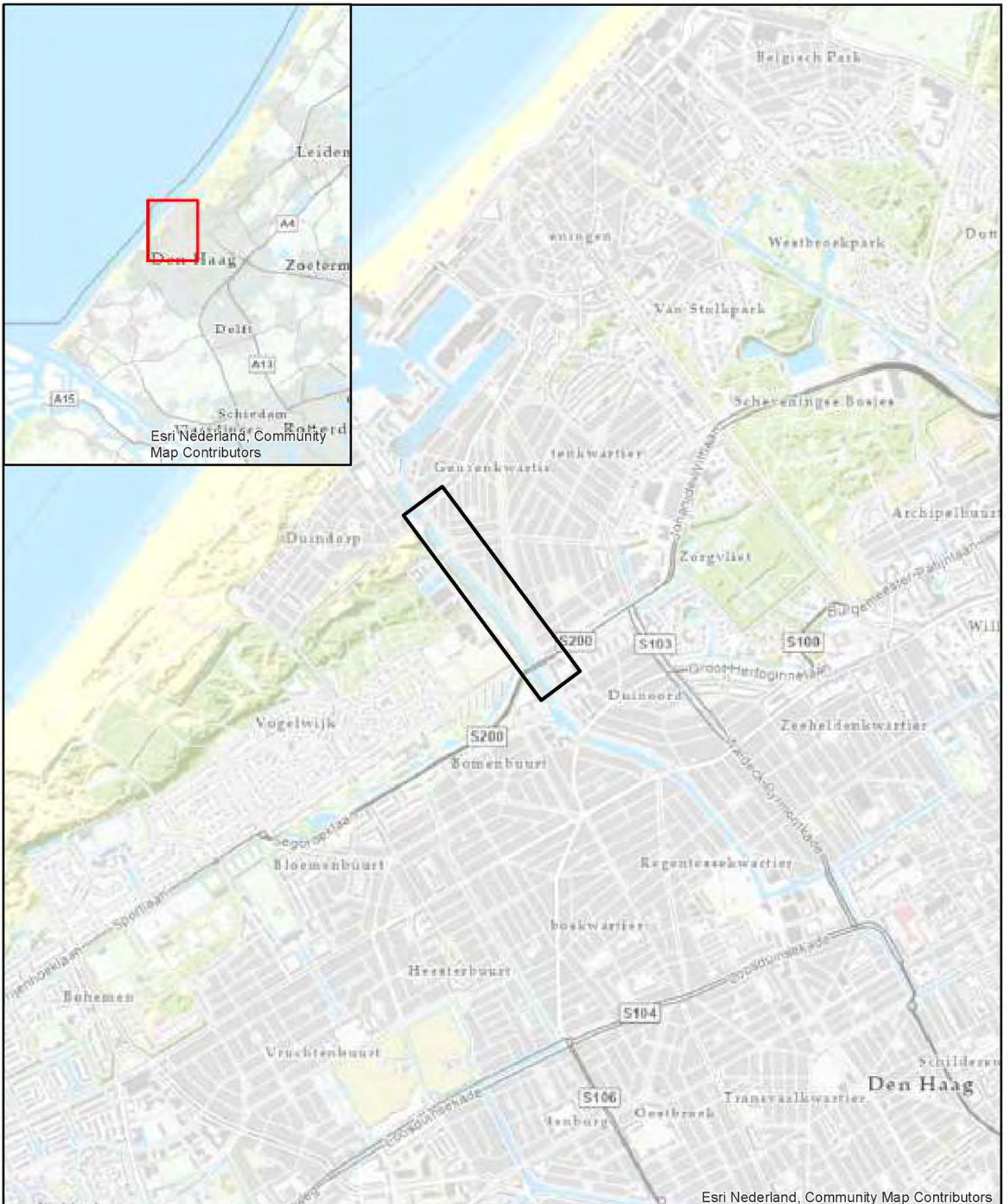
Asbest

Omdat uit het vooronderzoek is gebleken dat de onderzoekslocatie niet asbestverdacht is, zal het onderzoek vooralsnog niet uitgebreid worden met de parameter asbest.

Indien tijdens de veldwerkzaamheden ongedefinieerd puin wordt aangetroffen, wordt geadviseerd het onderzoek uit te breiden met de parameter asbest.

Bijlage I

Tekeningen



Legenda

 Onderzoekslocatie

Coördinaten X = 78.506
Y = 456.085



Opdrachtgever		Gemeente Den Haag				
Project		Kranenburg Den Haag				
Omschrijving		Regionale ligging				
Get.	BRO	Schaal	1:25.000	Formaat	A4	Tekeningnummer
Datum	22-8-2022	Status	DEFINITIEF	Bestelnummer	-	78249.15-01
Aldc.	RGE			Bladnummer	-	
				Projectnummer	78249.15	



Ingenieursbureau Land
Morsestraat 15
Postbus 303
6710 BH Ede
Tel: 0318-437639

Bijlage 2

Kadastrale gegevens



BETREFT

's-Gravenhage AK 10576

LW REFERENTIE

78249.15-10576

GELEVERD OP

19-08-2022 - 13:27

PRODUCTIEORDERNUMMER

S11134340997

VOLLEDIG GESIGNALEERD T/M

18-08-2022 - 14:59

VOLLEDIG BIJGEWERKT T/M

18-08-2022 - 14:59

BLAD

1 van 1

Eigendomsinformatie

ALGEMEEN

Kadastrale aanduiding 's-Gravenhage AK 10576

Kadastrale objectidentificatie : 022491057670000

Locatie Kranenburgweg 63 T

2581 XV 's-Gravenhage

Locatiegegevens zijn ontleend aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen

Verblijfsobject ID: 0518010000684793

Kadastrale grootte 36.122 m²**Grens en grootte** Vastgesteld**Coördinaten** 78476 - 456117**Omschrijving** Wegen**Ontstaan uit** 's-Gravenhage AK 10236

AANTEKENINGEN

Publiekrechtelijke beperking Er zijn geen beperkingen bekend in de Basisregistratie Kadaster.

Basisregistratie Kadaster

RECHTEN

1 Eigendom (recht van)**Afkomstig uit stuk** 84 G VH27/20469 GVH**Naam gerechtigde** [Gemeente 's-Gravenhage](#)**Adres** Spui 70

2511 BT 'S-GRAVENHAGE

Postadres Postbus 12655

2500 DP 'S-GRAVENHAGE

Statutaire zetel 'S-GRAVENHAGE



BETREFT

's-Gravenhage AK 8861

LW REFERENTIE

78249.15-10576

GELEVERD OP

19-08-2022 - 13:29

PRODUCTIEORDERNUMMER

S11134341214

VOLLEDIG GESIGNALEERD T/M

18-08-2022 - 14:59

VOLLEDIG BIJGEWERKT T/M

18-08-2022 - 14:59

BLAD

1 van 1

Eigendomsinformatie

ALGEMEEN

Kadastrale aanduiding 's-Gravenhage AK 8861

Kadastrale objectidentificatie : 022490886170000

Kadastrale grootte 6.100 m²**Grens en grootte** Vastgesteld**Coördinaten** 78552 - 456194**Omschrijving** Bedrijvigheid (nutsvoorziening)

Wegen

AANTEKENINGEN

Publiekrechtelijke beperking Er zijn geen beperkingen bekend in de Basisregistratie Kadaster.

Basisregistratie Kadaster

RECHTEN

1 Eigendom (recht van)

Afkomstig uit stuk 84 G VH27/20464 GVH**Naam gerechtigde** Gemeente 's-Gravenhage**Adres** Spui 70

2511 BT 'S-GRAVENHAGE

Postadres Postbus 12655

2500 DP 'S-GRAVENHAGE

Statutaire zetel 'S-GRAVENHAGE



BETREFT

's-Gravenhage AK 10575

LW REFERENTIE

78249.15-10576

GELEVERD OP

19-08-2022 - 13:30

PRODUCTIEORDERNUMMER

S11134341252

VOLLEDIG GESIGNALEERD T/M

18-08-2022 - 14:59

VOLLEDIG BIJGEWERKT T/M

18-08-2022 - 14:59

BLAD

1 van 1

Eigendomsinformatie

ALGEMEEN

Kadastrale aanduiding ['s-Gravenhage AK 10575](#)

Kadastrale objectidentificatie : 5.1.2.e

Locatie 5.1.2.e

5.1.2.e 's-Gravenhage

Locatiegegevens zijn ontleend aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen

Verblijfsobject ID: 5.1.2.e

Kadastrale grootte 17.935 m²**Grens en grootte** Vastgesteld**Coördinaten** 78591 - 456121

5.1.2.e

Ontstaan uit ['s-Gravenhage AK 8863](#)

AANTEKENINGEN

Publiekrechtelijke beperking Er zijn geen beperkingen bekend in de Basisregistratie Kadaster.
Basisregistratie Kadaster

RECHTEN

1 Eigendom (recht van)

Afkomstig uit stuk 84 G VH27/20464 GVH**Naam gerechtigde** [Gemeente 's-Gravenhage](#)**Adres** Spui 70

2511 BT 'S-GRAVENHAGE

Postadres Postbus 12655

2500 DP 'S-GRAVENHAGE

Statutaire zetel 'S-GRAVENHAGE

Eigendomsinformatie

ALGEMEEN

Kadastrale aanduiding ['s-Gravenhage N 8663](#)

Kadastrale objectidentificatie : 022310866370000

Kadastrale grootte 17.693 m²

Grens en grootte Vastgesteld

Coördinaten 78768 - 455687

Omschrijving Wegen

Ontstaan uit ['s-Gravenhage N 7702](#)

AANTEKENINGEN

Publiekrechtelijke beperking Er zijn geen beperkingen bekend in de Basisregistratie Kadaster.

Basisregistratie Kadaster

RECHTEN

1 Eigendom (recht van)

Afkomstig uit stuk 84 G VH09/12588 GVH

Naam gerechtigde [Gemeente 's-Gravenhage](#)

Adres Spui 70

2511 BT 'S-GRAVENHAGE

Postadres Postbus 12655

2500 DP 'S-GRAVENHAGE

Statutaire zetel 'S-GRAVENHAGE



BETREFT

's-Gravenhage N 8800

LW REFERENTIE

78249.15-10576

BELEVERD OP

19-08-2022 - 13:33

PRODUCTIEORDERNUMMER

S11134341487

VOLLEDIG GESIGNALEERD T/M

18-08-2022 - 14:59

VOLLEDIG BIJGEWERKT T/M

18-08-2022 - 14:59

BLAD

1 van 1

Eigendomsinformatie

ALGEMEEN

Kadastrale aanduiding 's-Gravenhage N 8800

Kadastrale objectidentificatie : 022310880070000

Kadastrale grootte 24.072 m²**Grens en grootte** Vastgesteld**Coördinaten** 78773 - 455555**Omschrijving** Water**Ontstaan uit** 's-Gravenhage N 8619

AANTEKENINGEN

Publiekrechtelijke beperking Er zijn geen beperkingen bekend in de Basisregistratie Kadaster.

Basisregistratie Kadaster

RECHTEN

1 Eigendom (recht van)

Afkomstig uit stuk 84 G VH09/12588 GVH**Naam gerechtigde** Gemeente 's-Gravenhage**Adres** Spui 70

2511 BT 'S-GRAVENHAGE

Postadres Postbus 12655

2500 DP 'S-GRAVENHAGE

Statutaire zetel 'S-GRAVENHAGE

Bijlage 3

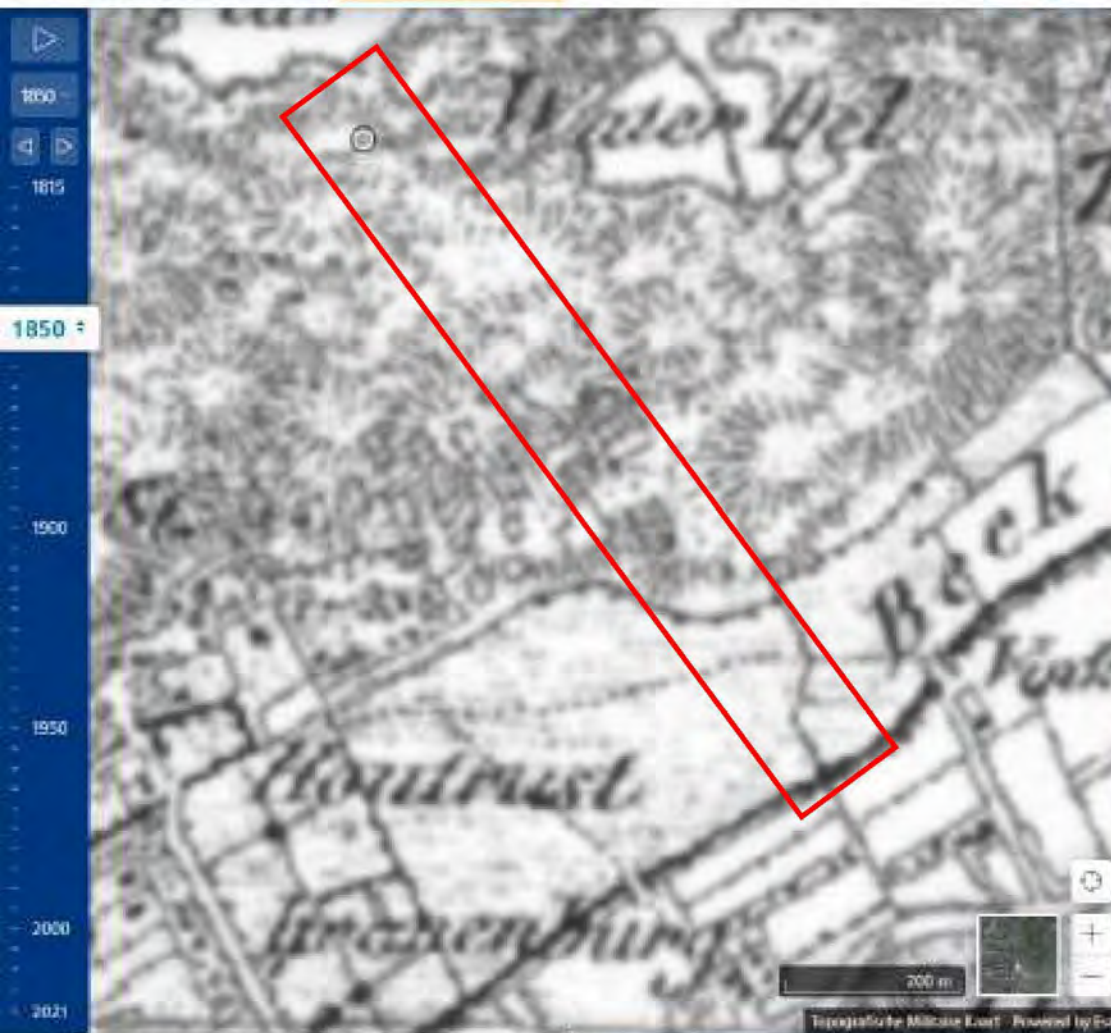
Voorinformatie

BODEMLOKET		HANDBOEK Ingenieursbureau Land										
Gegevens		Onderzoekrapporten / Besluit / Saneringen								BEOORDELING		
Locatienaam	BIS	Adres	Status	Activiteiten	Omschrijving	Type	Auteur	Nummer	Datum	Conclusie BG	Aandachtspunten	Acties
OR - Geuzenvarter (wijk 8) te Den Haag	AA05181638	Geuzenvarter (wijk 8) te Den Haag	Voldoende onderzoek			Historisch onderzoek	VanderHelm Milieubeheer B.V.	20190281	3-5-2019	De locatie is verduidelijkt voor: Verontreiniging met zware metalen, PAK, minerale olie, slachtoffer arseen en plaatselijk VOCL vanwege verschillende puntbronnen. Asbest vanwege puinbijeenkomst in de grond. Het vooronderzoek wordt als voldoende beoordeeld.		Geen
						Verkennd onderzoek NEN 5740	VanderHelm Milieubeheer B.V.	20190291	3-5-2019	Deellocatie 08-05 Oppervlakte onderzoeklocatie bedraagt circa 8 m2. Verontreinigingssituatie grond: Loof (licht omvang onbekend). Verontreinigingssituatie grondwater: Niet onderzocht; dieper dan 3 m-mv.	Geen relevante verontreinigingen. Overige deellocaties zijn > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen
						Nader onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	95022522019153	22-1-2020	Verontreinigingssituatie grond: PAK (matig omvang circa 20 m3). Minerale olie (licht omvang onbekend). Verontreinigingssituatie grondwater: Niet onderzocht; dieper dan 3 m-mv. De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De locatie is overzocht. De quickscan wordt als voldoende beoordeeld.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
Riaaltracé Westduinweg, Duinstraat, Bathulstraz (0600001)	AA051806578	Bathulstraz 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Onbekend		Historisch onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	SB2018195019098	21-12-2018	Door het bodemonderzoek is voldoende juistheid vastgesteld in de bodemkwaliteit. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. In de grond wordt de achtergrondwaarde (AW 2000) mogelijk overschreden. Het voorgenomen grondverzet kan zonder verdere restrictie worden uitgevoerd.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Historisch onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	95022600	9-5-2018	Door het bodemonderzoek is voldoende juistheid vastgesteld in de bodemkwaliteit. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. In de grond wordt de achtergrondwaarde (AW 2000) mogelijk overschreden. Het voorgenomen grondverzet kan zonder verdere restrictie worden uitgevoerd.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Parkeuring grond	VanderHelm Milieubeheer B.V.	IDWE140042	18-2-2016	Parkeuring bedraagt circa 464 m2. Bodemfunctielaste 1 (AW2000) De parkeuring wordt als voldoende beoordeeld.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
						Parkeuring grond	VanderHelm Milieubeheer B.V.	IDWE140043	19-2-2016	Parkeuring bedraagt circa 464 m2. Bodemfunctielaste 1 (AW2000) De parkeuring wordt als voldoende beoordeeld.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
						Nader onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	77644	19-11-2004	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Algemeen conclusie: Licht verontreiniging boven streefwaarde. Vervolg onderzoek: geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Zinnigheids- BG: volledig baksteenhoudend, sterk grondhoudend, matig puinhoudend, zwak looal- en roesthoudend OG: zwak looal- en puinhoudend, sporen bakken GW: n.v.t. Analytisch: BG, MO, PAK > 5 OG, MO > 5 GW: n.v.t. Conclusie rapport: 77644. Opmerking: Er mag met uitzondering van het deel van het object ter plaatse van de Hantinglade, Vijzelstraat en Dr. Leykade (MH3 en MH9) 'over de kop' gewerkt worden.	Geen relevante verontreinigingen voor locaties < 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Nader onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	75248	15-8-2001	Status o.b.v. onderzoek: Niet ernstig. Algemeen conclusie: Geen verontreiniging o.v. streefwaarde. Vervolg onderzoek: geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Zinnigheids- BG: roest GW: geen waarnemingen. Analytisch: BG: - OG: - GW: geen analyses. Conclusie rapport: 75248 Opmerking: -	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
Riaaltracé Geuzenvarter te Den Haag (5730094)	AA051814185	Van Brederodestraat 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Onbekend		Oriënterend bodemonderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	75742	4-2-2002	Status o.b.v. onderzoek: Overzocht/Niet verontreinigd. Algemeen conclusie: Geen verontreiniging t.o.v. streefwaarde. Vervolg onderzoek: geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Zinnigheids- BG: - OG: - GW: n.v.t. Analytisch: BG: - OG: - GW: n.v.t. Conclusie rapport: 75742. Opmerking: Ondanks het feit dat het onderzoek niet conform NEN 5740 is uitgevoerd - het is onduidelijk hoe de mengmonsters zijn verzameld - wordt ingesloten met de conclusie.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
						Parkeuring grond	Geofox - Leimond B.V.	20091904TPEP	8-10-2009	Parkeuring bedraagt circa 506 m2. Bodemfunctielaste 1 (AW2000) De parkeuring wordt als voldoende beoordeeld. Opmerking: De boorsonde ontbreken.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
KRANENBURGWEG 92 (5730001)	AA051801545	Kranenburgweg 92A 2581XS 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Onbekend		Oriënterend bodemonderzoek	Dib Milieu	573-1	8-10-1986	Status o.b.v. onderzoek: Pot. verontreinigd. Algemeen conclusie: Toetsingwaardes van voor 1995. Vervolg onderzoek: Geen aanleiding vervolgonderzoek. Zinnigheids- Geen zinnigheids verontreiniging. Analytisch: Geen overschrijding van B- en C-waarden. Conclusie rapport: 573-1.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
KRANENBURGWEG 91 (5730062)	AA051813263	Kranenburgweg 91 2581XS 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Overzachte activiteit Vleesroerij Vleesdrogerij en -auterij	Onbekend	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Overzacht/Niet verontreinigd. Conclusie rapport: -	Geen	Geen
KRANENBURGWEG 88 (5730019)	AA051805143	Kranenburgweg 88 2581XS 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Onbekend		Oriënterend bodemonderzoek	B.A.S.	990130-B(BAS)38958	1-8-1999	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Algemeen conclusie: Licht verontreiniging boven streefwaarde. Vervolg onderzoek: Geen vervolgonderzoek. Zinnigheids- Zinnigheids- geen verontreiniging geconstateerd. Analytisch: BG: PAK: 10 > 5 OG: PAK: 10 > 5. Conclusie rapport: 990130-B(BAS)38958. Opmerking: n.v.t.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
Kranenburgweg onig. Ch.v.l. s/n 90 (5610097)	AA051814987	1-Gravenhage	Voldoende onderzoek			Verkennd onderzoek NEN 5740	Ingenieursbureau Den Haag	95007657	24-7-2009	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Zinnigheids- BG: puin met zand; baksteen, matig puinhoudend, vast beton OG: - GW: -. Analytisch: BG: Co, Pb > AW OG: PAK > AW GW: geen analyses. Conclusie rapport: De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Opmerking: GW niet onderzocht omdat het zich 5 m-mv bevindt.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
Ripperdstraat 10 (5730064)	AA051813265	Ripperdstraat 10 2581VD 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Timmerwvrtplaat Broodfabriek	Onbekend	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
RIPPERDSTRAAT 1 (5730063) Van Egmondstraat 45 en Riaaltracé (5730022)	AA051813264 AA051805743	Ripperdstraat 1 2581VB 1-Gravenhage Van Brederodestraat 1-Gravenhage	Uitvoeren historisch onderzoek Uitvoeren historisch onderzoek			Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Pot. verontreinigd. Algemeen conclusie: Potentieel verontreinigd. Vervolg onderzoek: Geen vervolg. Prioriteit: VOOR87J. Conclusie rapport: HOID: 5730064.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -	Geen	Geen
KRANENBURGWEG 79 (5730061)	AA051813262	Kranenburgweg 79 2581XT 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Overzachte activiteit Vleesroerij Vleesdrogerij en -auterij	Onbekend	Oriënterend bodemonderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	77141	25-2-2004	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Algemeen conclusie: Licht verontreiniging boven streefwaarde. Vervolg onderzoek: geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Zinnigheids- BG: matiel- en baksteenhoudend. OG: - GW: -. Analytisch: BG: Ca, PAK, EOX > 5 OG: - GW: -. Conclusie rapport: 77141. Opmerking: -	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
						Historisch onderzoek	Register	HOID: 5730022	14-1-2009	Status o.b.v. onderzoek: Pot. verontreinigd. Algemeen conclusie: Potentieel verontreinigd. Vervolg onderzoek: Geen vervolg. Prioriteit: VOOR87J. Conclusie rapport: HOID: 5730022.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Overzacht/Niet verontreinigd. Conclusie rapport: -	Geen	Geen
Van Egmondstraat 130 (5730081)	AA051813282	Van Egmondstraat 130 2581VQ 1-Gravenhage	Uitvoeren historisch onderzoek	Brandstoffencalhandel (vast en vloeibaar)	Onbekend	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -	Geen	Geen
KRANENBURGWEG 72 (5730040) Kranenburgweg 67 - 69 (5730059)	AA051813261 AA051813260	Kranenburgweg 72 2581XT 1-Gravenhage Kranenburgweg 67 2581XT 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek Voldoende onderzoek	Schilfabedrijf Overzachte activiteit Buisnepompinstallatie Kalenopslaglaad (berging)	Onbekend	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -	Geen	Geen
						Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -	Geen	Geen
						Historisch onderzoek	Register	HOID: 5730059	24-1-2007	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig. Algemeen conclusie: Potentieel urgent. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOOR 87J. Conclusie rapport: HOID: 5730059.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant
Willem de Zwijgerlaan, Frederik Hendrikslaan en (5730151)	AA051815223	1-Gravenhage	Voldoende onderzoek			Verkennd onderzoek NEN 5740	Ingenieursbureau Den Haag	95009175	14-5-2010	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Zinnigheids- BG: matig puinhoudend OG: - GW: -. Analytisch: BG: Cd, Cu, Hg, Zn, PAK, MO, PCB > AW OG: Cd, Hg, Pb, Zn, PCB > AW GW: Bx, nftaken > 5. Conclusie rapport: De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Verkennd onderzoek NEN 5740	Ingenieursbureau Land	801-77285.01-SDE	6-6-2017	Deellocatie 1: Algehele locatie. Oppervlakte onderzoeklocatie bedraagt circa 7.200 m2. Verontreinigingssituatie grond: PAK, minerale olie (licht omvang onbekend). Verontreinigingssituatie grondwater: Basium (licht omvang onbekend). Deellocatie 1: Willem de Zwijgerlaan 78 Verontreinigingssituatie grond: Geen overschrijdingen. Verontreinigingssituatie grondwater: Niet onderzocht.	Geen relevante verontreinigingen. Deellocatie 2 is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Verkennd onderzoek NEN 5740	Ingenieursbureau Land	803-77285.01-SDE	26-10-2017	Verontreinigingssituatie grond: Asbest (kleiner dan 0,3 µ intervallenwaarde). De locatie is voldoende onderzocht. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.	Locatie verontreiniging is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant
						Nader onderzoek	Ingenieursbureau Land	801-77285.01-GBR	13-11-2017	Verontreinigingssituatie grond: PAK (sterk; omvang 13 m3). Verontreinigingssituatie grondwater: Niet onderzocht. De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant

BODEMLOKET										BEOORDELING		
Gegevens										Aandachtspunten		
Locatienaam	BIS	Adres	Status	Activiteiten	Onderzoekrapporten / Besluit / Saneringen	Type	Auteur	Nummer	Datum	Conclusie BG	Opmerkingen	Acties
Risoortse Frankenteg en Willem de Zwijgeraan (3720067)	AA051814124	Frankenteg V-Gravenhage	Voltoende onderzoek	Onbekend	avr (aanvullend rapport)	Ingenieursbureau Den Haag	95020399-2018103	1-10-2018	Verontreinigingsstatus grond: Zink, kwik, lood, PAK, minerale olie (licht, omvang onbekend). Verontreinigingsstatus grondwater: Niet onderzocht, dieper dan 5 m-mv. De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Opmerking: Het voortonderzoek is voldoende in combinatie met het voorgaande bodemonderzoek. (Verkennd bodemonderzoek: Kramenburgweg te Den Haag, opgesteld door Ingenieursbureau Den Haag, kenmerk: 9507657, d.d. 24 juli 2009).	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant.	
					Verkennd en Asbest onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	7003067-2021015	10-3-2021	Resultaten: Verontreinigingsstatus grond: Geen overschrijdingen. Verontreinigingsstatus grondwater: Niet onderzocht, dieper dan ontgravingdiepte van 2,5 m-mv. Conclusie: De locatie is voldoende onderzocht. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Overige opmerkingen: Het grondwater is niet onderzocht. Voor de grafwerkzaamheden zal tot maximaal 2,5 meter minus maaiveld (m-mv) ontgraven worden. Het grondwater bevindt zich vanaf 3 m-mv. Er is aanvullend onderzoek op asbest. Analytisch is geen asbest vastgesteld. In de rapportage zijn geen foto's aanwezig.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant.	
					Oriënterend bodemonderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	78964	15-5-2006	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Algemene conclusie: Lichte verontreiniging boven streefwaarden. Vervolgonderzoek: geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Zwaarte: BG: uiterst puinhoudend, zwak koalhoudend, sporen roest OG: zwak koalhoudend, sporen pijn, dikken en roest GW: - Analytisch: BG: Pb, MO, PAK >5 OG: Pb, MO >5 GW: -; Conclusie rapport: 78964. Opmerking: De voorgaande herontwikkelingswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Bij de uitvoering van de werkzaamheden mag 'over de kop' worden gewerkt.	Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant.	
					ASB - asbest onderzoek: MEN 5707	Adb	20171123rap03	3-11-2017	Niet beschikbaar			
Frederik Hendrikslaan 218 - 220 (3710111)	AA051804231	Frederik Hendrikslaan 220 2502BL V-Gravenhage			Nader onderzoek	Adb	20171123rap01	27-11-2017	Niet beschikbaar			
						Adb	ES 5736011	28-8-2012	Definitief			
							ODH-2013-4367	18-6-2013	Definitief			
							ODH-2013-4367	18-6-2013	Definitief			
					Bestikking - saneringsvoorstel	Omgevingsdienst Haaglanden	ODH-2020-00100311	29-7-2020	Definitief			
					Saneringsplan		Onbekend	1-1-1900	Opmerking: -			
					Saneringsplan		Onbekend	1-1-1900	Onbekend			
					Saneringsplan		Onbekend	1-1-1900	Onbekend			
					Pre-HQ		Onbekend	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -			
					Historisch onderzoek	Register	HOID: 5730011	5-3-2008	Status o.b.v. onderzoek: potentieel spoed. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOORBTJ. Conclusie rapport: HOID: 5730011.			
Oriënterend bodemonderzoek	Onbekend	DEF9265	18-8-2009	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Algemene conclusie: Sterke verontreiniging >L, omvang onbekend. Vervolg onderzoek: Nader onderzoek. Zwaarte: BG: Zwak koalhoudend, puin- of oliehoudend OG: Zwak puin- of oliehoudend, GW: Geen bijzonderheden. Analytisch: BG: Olie 'n Zn, Pb >T (tevens > P50), Rest max. >AW OG: Niet geanalyseerd GW: 1,2-dichloorethenen (som), olie >Tetrachloorethenen (ger) >T. Rest max. >5.	Locatie van verontreinigingen is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant.						
Nader onderzoek	Onbekend	232929.27	1-12-2010	Status o.b.v. onderzoek: ernstig, geen spoed. Zwaarte: BG:matig baksteenhoudend, resten beton OG:sporen baksteen, zwak roesthoudend, resten hout, laagjes liolengruis GW:- Analytisch: BG:geen analyse OG:geen analyse GW:1,2-dichloorethenen(som)>T tetrachloorethenen>T. Conclusie rapport: De locatie is voldoende onderzocht. Op basis van het OO en NO-(min) kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, waarvan de sanering niet spoedend is. Opmerking: Begelien spoedendheid.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant.						
Nader onderzoek	Onbekend	4772061	3-4-2012	Status o.b.v. onderzoek: ernstig, spoed, risico's wegnemen en uiterlijk saneren voor 2015. Zwaarte: BG:licht baksteen-, licht puinhoudend OG:- GW:- Analytisch: GW:1,2-Dichloorethenen, Tetrachloorethenen, Vinylchloride>L. Conclusie rapport: Op de locatie is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging die spoedend is.	Locatie van verontreinigingen is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant.						
Saneringsplan	Bioclar B.V.	20124250/0307	5-10-2012	Zwaarte: H.k.c. Conclusie rapport: Er wordt ingestemd met het saneringsplan. Opmerking:-								
Saneringsplan	Bioclar B.V.	20124347/0607	22-1-2013	Ca. 100.000 m3 grondwater verontreinigd met gechlorideerde ethenen. Jaarlijkse verspreiding is meer dan 1000 m3. Vanwege de drainerende werking van het afvoerkanal wordt de verontreiniging op natuurlijke wijze beheerst. Voor het saneren van een stabiele eindlocatie wordt gebruik gemaakt van monitoring. Er wordt ingestemd met het saneringsplan.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant.						
Saneringsplan	Ingenieursbureau Orlinjevoud	20124347/0607	22-1-2013	Ca. 100.000 m3 grondwater verontreinigd met gechlorideerde ethenen. Jaarlijkse verspreiding is meer dan 1000 m3. Vanwege de drainerende werking van het afvoerkanal wordt de verontreiniging op natuurlijke wijze beheerst. Voor het saneren van een stabiele eindlocatie wordt gebruik gemaakt van monitoring. Er wordt ingestemd met het saneringsplan.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoeklocatie.	Geen, niet relevant.						
Monitoringsrapportage	Bioclar B.V.	5730011	17-10-2013	Er wordt ingestemd met de monitoring. De afbraakcondities in de pluim blijken ongunstig te zijn voor volledige afbraak; in het perikwater (genomen onder de afslag van het afvoerkanal) wordt geen verontreiniging aangetroffen; in beide oppervlaktewatermonsters wordt een concentratie VC aangetroffen die de streefwaarde voor goede ecologische toestand en de streefwaarde overschrijft. Opmerkingen: In het perikwater zijn geen verhoogde waarden aangetroffen. In het stroomopwaarts gelegen referentiemonster zijn in het oppervlaktewater hogere waarden gemeten dan ter plaatse van de pluim. Het referentiemonster is genomen ter hoogte van de uitloper van de verontreiniging Frederik Hendrikslaan / Borckstraat. Mogelijk zijn de gemeten waarden ter plaatse van de pluim niet afkomstig van onderhavige verontreiniging, maar van de Borckstraat.	Sanerings evaluatie door Bioclar earth B.V. (kenmerk: 20195544/12379, d.d. 3-7-2020) geeft een beter beeld dan deze rapportage.	Geen, niet relevant.						
Monitoringsrapportage	Bioclar B.V.	20154961/10547	10-11-2015	Er wordt ingestemd met de monitoring.	Sanerings evaluatie door Bioclar earth B.V. (kenmerk: 20195544/12379, d.d. 3-7-2020) geeft een beter beeld dan deze rapportage.	Geen, niet relevant.						
Monitoringsrapportage	Bioclar earth B.V.	20175251/11354	5-10-2017	Er wordt ingestemd met de monitoring.	Sanerings evaluatie door Bioclar earth B.V. (kenmerk: 20195544/12379, d.d. 3-7-2020) geeft een beter beeld dan deze rapportage.	Geen, niet relevant.						
Monitoringsrapportage	Adb	20190478/EVA01	1-11-2019	De bemaling ten behoeve van de rioleringswerkzaamheden heeft plaatsgevonden van 15 t/m 17 juni 2019. De bemaling van de interceptheuvel is in werking geweest van 15 t/m 24 juni 2019. In totaal is 1.84 m3 grondwater door de zuivering gevoerd. Nulmeting meting 27 mei en 11 juni 2019: in peilbus 4001 en 3001 overschrijft het gehalte PER (tetrachloorethenen) de streefwaarde en in peilbus 1001 en 104 overschrijft Cl (cis 1,2-dichloorethenen) de streefwaarde. Eindlocatie meting 21 juni, 1 juli en 11 oktober 2019: in peilbus 3001 is op 21 juni 2019 een overschrijding van de streefwaarde vastgesteld voor PER. Na herbevestiging op 1 juli 2019 is sprake van een overschrijding van de streefwaarde. In peilbus 4001 overschrijft PER de streefwaarde. In peilbus 104 overschrijft Cl de streefwaarde. Uit de monitoring blijkt dat de uitgevoerde grondwater-onttrekking bij de rioleringswerkzaamheden niet heeft geleid tot verspreiding van de verontreiniging met VOCI. De gehalten van de eindlocatie zijn vergelijkbaar of lager ten opzichte van de nul-situatie. Er wordt ingestemd met de monitoring.	Sanerings evaluatie door Bioclar earth B.V. (kenmerk: 20195544/12379, d.d. 3-7-2020) geeft een beter beeld dan deze rapportage.	Geen, niet relevant.						
Monitoringsrapportage	Bioclar earth B.V.	20195544/12297	3-4-2020	In de meeste peilbuizen zijn de concentraties gelijk gebleven of afgenomen ten opzichte van de voorgaande monitoringrondes. In peilbuizen 100 (9-10), 103 (9-10) en 2005 (8-9) is VC toegevoerd, maar is Cl afgenomen. In peilbus 3023 (5-6) is Cl licht toegevoerd tot boven de streefwaarde. In de oppervlaktewater monsters worden licht overschrijdingen voor DCE en VC aangetroffen. In het perikwater wordt de streefwaarde niet overschreden. In beide VBM-monsters is voldoende afbraak geconstateerd. Er wordt ingestemd met de monitoring.	Sanerings evaluatie door Bioclar earth B.V. (kenmerk: 20195544/12379, d.d. 3-7-2020) geeft een beter beeld dan deze rapportage.	Geen, niet relevant.						
Sanerings evaluatie	Bioclar earth B.V.	20195544/12379	3-7-2020	Uit het saneringsvoorstel blijkt dat de bodemonstering is uitgevoerd overeenkomstig artikel 3B van de WvB: WJ beschouwen de sanering als afgerond.	Grondwater op locatie is d.d. 2020 voldoende gemiddeld.	Geen, niet relevant.						

BODEMLOKET											BEOORDELING	
Gegevens											Aandachtspunten	
Locatienaam	BIS	Adres	Status	Activiteiten	Onderzoekrapporten / Besluit / Saneringen	Nummer	Datum	Conclusie BG	Opmerkingen	Acties		
SINOYSTRAT 80-96 (5710010)	AA05180214	Sinoystraat 88 2581VP 's-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Brandstof tank (ondergrond) Algemene afdichting (ondergrond) Autoreparatiebedrijf Autowas (geen reparatie) Opslag van aromatische koolwaterstoffen Autospuitbedrijf (geen glasvezel) (geen glasvezel) Plasticvervalsbedrijf Lasmontage Benzine-service-station Dieselpompinstallatie Tectyleerinstallatie Overdachte activiteit Timmerwerkplaats	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Oriënterend bodemonderzoek	Gabr Restoré/Ondrecht Bv	RP.93.401	18-11-1993	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Algemene conclusie: Toetsingswaardig van voor 1995. Vervolg onderzoek: GEEN. Zinniglijk: BG, PUIN OG, PUIN GW. Analytisch: OG: BG, PB, FB, FENANTHREEN, ANTRACEN, FLUORANTHREEN, B(A)A, CHRYSIEN, B(A)P, EOX, HG, ZN >A, GWAS, CRP-A. Conclusie rapport: RP.93.401.	Oriënterend bodemonderzoek door Tsaw B.V. (nummer: R001-4670753EGS-jg-V03, d.d. 21-11-2009) geeft een beter beeld dan deze rapportage.	Geen, niet relevant	
					Historisch onderzoek	Registar	HOID: 5710010	18-7-2008	Status o.b.v. onderzoek: potentieel spoed. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOORSTJ. Conclusie rapport: HOID: 5710010.		Geen	
Ruychwerstraat 25 - 27 (5710949)	AA051806250	Ruychwerstraat 25 2581YR 's-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Voedingmiddelenfabriek, n.e.g. Overdachte activiteit Parfum- en cosmetica-industrie Opslag van alcoholen	Oriënterend bodemonderzoek	Hof Ingenieur Bureau	-	25-1-2001	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Algemene conclusie: Lichte verontreiniging boven streefwaarde. Vervolg onderzoek: geen. Zinniglijk: geen. Analytisch: BG, PAK, S, OG, NEN 45; GW -> dieper dan 5 meter dus niet onderzocht. Conclusie rapport: -	Geen relevante verontreinigingen	Geen, niet relevant	
					Historisch onderzoek	Registar	HOID: 5710949	24-1-2007	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig. Algemene conclusie: Potentieel ernstig. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOORSTJ. Conclusie rapport: HOID: 5710949.		Geen	
Ruychwerstraat 2 - 40 (5710945)	AA051813164	Blok van Treelongsstraat 40 2581VZ 's-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Timmerwerkplaats Loedgieters-, feters- en sanitairinstallatiebedrijf Overdachte activiteit Autoreparatiebedrijf Benzine-service-station Autowasserij Hoe-tank (ondergrond) Algemene afdichting (ondergrond) Benzinepompinstallatie Hout- en plasticvervalsbedrijf Kalenopslagplaats (bergings) Goederenopslagplaats Kalenopslag en -overslag Motor- en bromfietsoefabriek Opslag van aromatische koolwaterstoffen Opslag van aromatische koolwaterstoffen Professie Verkoopbedrijf Mafkuischong Vormgeving (massa) Metaal-, -polijst-, -rotas- en -graverbedrijf Metaalverfbedrijf Rubberproductie-industrie Machine-onderdelenfabriek Smederij Machine-onderdelenfabriek Opslag van aromatische koolwaterstoffen	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Historisch onderzoek	Registar	HOID: 5710945	18-1-2007	Status o.b.v. onderzoek: potentieel spoed. Algemene conclusie: Potentieel ernstig. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOORSTJ. Conclusie rapport: HOID: 5710945.		Geen	
					Oriënterend bodemonderzoek	Udm West B.V.	06-05-1020.R01	10-4-2009	Status o.b.v. onderzoek: Niet ernstig. Algemene conclusie: Lichte verontreiniging boven streefwaarde. Vervolg onderzoek: Geen. Zinniglijk: BG: resten puin OG: resten puin GW: geen Analytisch: BG: Barium >AW, OG: Loed >AW, GW: Vinylchloride, nalkaalken, -ylenen >AW. Conclusie rapport: 08-05-1020.R01	Geen relevante verontreinigingen	Geen, niet relevant	
KRANENBURGWEG 178 (5710905) JACOB CABELLAUSTRAT 3 (5710932)	AA051813124 AA051813151	Kranenburgweg 178 2581XC 's-Gravenhage Johan de Wittlaan 30 2517JR 's-Gravenhage	Voldoende onderzoek Uitvoeren historisch onderzoek	Schilderbedrijf Brandstoffendistributie (vaste en vloeibare)	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Overdachte Niet verontreinigd		Geen	
					Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -	Nog geen onderzoek bekend.	Boring th.v. de kruising tussen de Jacob Cabellaustraat en de Van Lameystraat. Geen	
Kranenburgweg 6A - 8A (5710937)	AA051813156	Kranenburgweg 6 's-Gravenhage	Uitvoeren OO	Glasvezelbedrijf Lasmontage Autoreparatiebedrijf Benzinepompinstallatie Benzine-service-station Afgelopen gebouw (albest verdacht)	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Historisch onderzoek	Registar	HOID: 5710937	18-7-2008	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig. Algemene conclusie: Potentieel ernstig. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOORSTJ. Conclusie rapport: HOID: 5710937		Boring ter plaatse van Kranenburgweg 6A en 8A	
Kranenburgweg 8 - 8a (5730021)	AA051805738	Amanie Duytsdorp 113 2582TG 's-Gravenhage	Uitvoeren historisch onderzoek	Onbekend	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Historisch onderzoek	Onbekend	-	1-1-2003	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
	AA051805738				Oriënterend bodemonderzoek	De Bodemonderzoeker B.V.	BOZ-3402	17-4-2004	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Algemene conclusie: matig verontreiniging boven (2*5-1) Vervolg onderzoek: geen afdichting op vervolgonderzoek. Zinniglijk: BG: lichte puilvermenging OG: - GW: - Analytisch: BG: - OC: - GW: - Conclusie rapport: BOZ-3402	Geen relevante verontreinigingen	Geen, niet relevant	
					Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
VROET ZELLAERLAAN 22 (5730020) Borelstraat 15 (5710025)	AA051805746 AA051804534	Van Borelsterlaan 22 2581AJ 's-Gravenhage Borelsterlaan 15 2582TV 's-Gravenhage	Uitvoeren historisch onderzoek Monitoring	Onbekend Chemische wasserij (stomerij) Brandstoffendistributie (vaste en vloeibare)	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Sanerings evaluatie	Biochar b.v.	20124245/9398	28-7-2014	Er is ingesomd met het saneringsverslag. De grond is gesaneerd middels doorpoeling van de bodem met grondwater waaraan nutriënten, koelstofbron en micro-organismen zijn toegevoegd. De verontreiniging is daardoor los gekomen van de grond en naar de waterfase gegaan. De uitgespoelde verontreiniging is in het grondwater verder gesaneerd. De sterke verontreiniging is volledig uit de grond verwijderd. Het grondwater is gesaneerd middels in-situ bioremediatie. Hiermee zijn in de grondwaterpluim nutriënten, koelstofbron en micro-organismen in de bodem gebracht door het aantrekken en infiltreren van grondwater. Middels monitoring is de afbraak van de verontreiniging bevestigd. De sterke verontreiniging in het grondwater is volledig gesaneerd. Hiermee is aan de saneringsdoelstelling het bereiken van een stabiel eindresultaat voldaan. In het grondwater zijn alleen licht verhoogde concentraties VOC's achtergebleven, met uitzondering van één polycyclic aromatische hydrocarbon (PAH) die nog matig verhoogd wordt aangetoond. In totaal is 20 m3 matig verontreinigde grond gesaneerd over een oppervlakte van 12 m2. Tevens is in totaal 81.000 m3 bodemvolume sterk verontreinigde grondwater gesaneerd over een oppervlakte van 14.000 m2.	Voldoende gesaneerd. Geen relevante verontreinigingen.	Geen, niet relevant	
OR: Stadsdeel Scheveningen te Den Haag	AA051816426	OR: Stadsdeel Scheveningen te Den Haag	Uitvoeren NO	Onbekend	Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Historisch onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	9502252-2019158	23-12-2019	Definitief		Geen, niet relevant	
Conradslade (Kranenburgweg - Lant 's Meerdervoort) te Den Haag	AA051815956	Conradslade 's-Gravenhage	Uitvoeren NO	Onbekend	BUS-melding correct aangeleverd	Onbekend	OOH-2021-00044934	21-2-2021	Definitief		Geen	
					Historisch onderzoek	Ingenieursbureau Den Haag	3820161052	29-2-2016	Door de quickscan is voor het voorgenomen grondverzet voldoende milieutheoretische gegevens in de bodemvoltoed. De locatie is onverdacht voor het voorkomen van bodemverontreiniging. Het voorgenomen grondverzet kan zonder verdere restitutie worden uitgevoerd.		Geen	

BODEMLOKET											BEOORDELING	
Gegevens											Aandachtspunten	
Locatienaam	BIS	Adres	Status	Activiteiten	Onderzoekrapporten / Besluit / Saneringen						Opmerkingen	Acties
Locatienaam	BIS	Adres	Status	Omschrijving	Type	Auteur	Nummer	Datum	Conclusie BG	Opmerkingen	Acties	
Jacob Gillistraat 8a - 12 (3710010)	AA051804949	Jacob Gillistraat 8 A 2582XC 1-Gravenhage	Monkering	Chemische water(stomer)ij	Indicatief onderzoek	Multiconaut	AZD/BFI 60868.0022 36-106	7-1-2016	De locatie is niet voldoende onderzocht. Er is aanvullend historisch bodemonderzoek noodzakelijk. Daarnaast is er sprake van matig/sterk verhoogde gehalten. Er is tevens nader bodemonderzoek noodzakelijk.	Locatie van verontreinigingen is > 25 m gelegen van de onderzoekslocatie.	Geen, niet relevant.	
					Pre-HO	Onbekend	5710010.G01.EU7	23-11-2004	Definitief	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen
					Historisch onderzoek	Onbekend	SP 5710010	24-9-2010	Definitief	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen
					Nader onderzoek	De Straat Milieu-Adviseur	B01A1010	27-8-2003	Conclusie	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Algemene conclusie: Sterke verontreiniging >1, omvang onbekend. Vervolg onderzoek: aanvullend nader onderzoek. Zinnigheids BG: - OG: sporen heur GW: - Analytisch BG: - OG: cis-1,2-dichlooretheen, per >1 en >5 GW: cis-1,2-dichlooretheen, per, tri >1 tetra, trichloormethaan, vinylchloride >5 Conclusie rapport: B01A1010 Opmerking: Het grondwater is horizontaal met name aan de westzijde en noordwestzijde, en verticaal niet afgeperkt. Bij de Jacob Gillistraat 8a en 12 is de (koven)grond en/of het onderliggende grondwater niet onderzocht.	Er wordt na de sanering de (rest)verontreiniging gemonitord om deze te beheersen en te beheeren.	Geen
					Nader onderzoek	Tnuw Bv	4312654	1-9-2004	Conclusie	Status o.b.v. onderzoek: Ernstig, urgente niet bepaald. Algemene conclusie: Sterke verontreiniging >1, omvang bekend. Vervolg onderzoek: beschikking EBU Zinnigheids BG: matig puinhoudend, OG: matig puinhoudend, zwak scherpshoudend GW: - Analytisch BG: OG: - GW: per, tri, cis-1,2-dichlooretheen >1 vinylchloride >1 Conclusie rapport: 4312654 Opmerking:	Er wordt na de sanering de (rest)verontreiniging gemonitord om deze te beheersen en te beheeren.	Geen
2e Anonk Hainlaanstr. 114 - 116 (5710912)	AA051813131	2e Anonk Hainlaanstr. 116 1-Gravenhage	Uitvoeren historisch onderzoek	Onbekend	Sanerings onderzoek	Blecker B.V.	200731073493	10-9-2008	Status o.b.v. onderzoek: Urgent, can binnen 4 jaar. Algemene conclusie: Sterke verontreiniging >1, omvang bekend. Vervolg onderzoek: saneringplan. Conclusie rapport: 200731073493. Opmerking: Op basis van het laagste faalrisico en de laagste kosten is gekozen variant 4 nader uit te werken in het SP. De betreft chemische oxidatie in de bronzone, gesimuleerde biologische afbraak in de pluinzone met uiteindelijk een grote restverontreiniging.	Er wordt na de sanering de (rest)verontreiniging gemonitord om deze te beheersen en te beheeren.	Geen	
					Monitoringrapportage	Orvion B.v.	P0157	12-11-2020	Conclusie	Alvoerkansat. In het 11B en het porievator zijn licht verhoogde waarden VC (en CIS) vastgesteld. In het oppervlaktewater is in monster Oppw2 een verhoging van CIS en VC aangetoend die een stijging is een oplichte van 2020. Bron: In peilbuis 532 (8-10 m-nv) is CIS sterk gestegen, maar VC sterk gedaald. In filter (18-18 m-nv) is CIS ook gestegen. In peilbuis 602 en 603 zijn alle VOC's verder gedaald. In peilbuis 606 zijn alle VOC's juist gestegen. In peilbuis 607 zijn alle VOC's zeer sterk gestegen. Dit is bij een herbemonstering een maand later bevestigd. PER en TRI zijn bij de herbemonstering wel aanzienlijk lager, maar DIC en VC verder gestegen. In de diepere peilbuis 904 (19-20) zijn PER en TRI gestegen. CIS en VC zijn gedaald. Fluor: In peilbuis 901 zijn geen significante wijzigingen. In peilbuis 902 zijn CIS en VC sterk gestegen. Conclusie toetsing: Er wordt ingestemd met de monitoring. Opmerkingen: Het is goed mogelijk dat de erg grote stijging in peilbuis 607 komt door de geleidelijke instroom van de pluin vanuit de Aart van der Goetzlaan. Deze verontreiniging dreigt langzamerhand te worden afgevoerd door de stromen. Peilbuis 607 ligt op de grens daarvan.	Er wordt na de sanering de (rest)verontreiniging gemonitord om deze te beheersen en te beheeren.	Geen
Van Looststraat 127, 2582XC te Den Haag	AA051815899	Van Looststraat 127 2582XC 1-Gravenhage	Uitvoeren NO	Onbekend	Monitoringrapportage	Orvion B.v.	P0157	30-11-2021	In peilbuis 603 zijn PER en TRI licht gestegen. DCE en VC zijn gedaald. In peilbuis 606 zijn alle VOC's gedaald. In peilbuis 607 zijn PER, TRI en VC sterk gestegen. DCE is gedaald. In peilbuis 703 zijn DCE en VC licht gestegen. In de nieuw geplaatste, afperkende, peilbuis 1001 is alleen DCE licht verhoogd aangetoend. In peilbuis 533-1 is VC sterk verhoogd aangetoend. Een vergelijking met voorgaande jaren kan niet worden gemaakt, omdat de voorgaande resultaten ontbreken in de bijlage. Het rapport schiet op dit punt tekort. Er wordt ingestemd met de monitoring. Betreft een extra monitoring naar aanleiding van de voorgaande ronde.	De monitoring wordt vervolg in 2022. Het grondwater bevindt zich minimaal op 8,0 m-nv.	Geen, niet relevant.	
					Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Verkennd onderzoek NEN 5740	Aimst-Eco	20225	21-7-2002	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Zinnigheids BG: licht puinhoudend OG: licht puinhoudend GW: - Analytisch BG: OG: GVW: overchloroethen >5. Conclusie rapport: Voldoende onderzoek. Opmerking:	Geen relevantie verontreinigingen.	Geen, niet relevant.	
Van Looststraat 128 - 131 (3710968)	AA051813187	Van Looststraat 131 2582XC 1-Gravenhage	Uitvoeren OO	Autoreparatiebedrijf Opslag van alifatische koolwaterstoffen Afgevoerde olietank (bovengrond) Brandstoftank (bovengrond) Hbu-tank (bovengrond) Lijnrichting Benzinepompiestatie Metalconstructiebedrijf Overstachto activiteit Vleedrogerij en -ouderij Mazarielafabriek	Historisch onderzoek	Register	HOID: 5710912	21-12-2004	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig. Algemene conclusie: Potentieel urgent. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOOR 87J. Conclusie rapport: HOID: 5710912.		Geen	
					Verkennd onderzoek NEN 5740	VanderHelm Milieubeheer B.V.	BODH150950	6-9-2015	Status o.b.v. onderzoek: Onvoldoende niet verontreinigd. Algemene conclusie: Geen verontreiniging o.v.v. streefwaarde. Vervolg onderzoek: Geen. Zinnigheids BG: matig baksteenhoudend OG: geen bijzonderheden GW: geen bijzonderheden. Analytisch BG: niet onderzocht OG: < AW GW: < 5. Verontreiniging situatie grond: Loed, zink en PAK (matig, omvang onbekend). Cadmium, kwik en minerale olie (lichte omvang onbekend). Verontreinigingssituatie grondwater: Barium (lichte omvang onbekend). De locatie is niet voldoende onderzocht. Er is sprake van matig/verhoogde gehalten. Er is nader bodemonderzoek noodzakelijk.	Locatie is > 25 m gelegen van de onderzoekslocatie en grondwater bevindt zich dieper dan 5 m-nv.	Geen, niet relevant.	
OR: Bomenbuurt (wijk 52) te Den Haag	AA051815860				Pre-HO	Onbekend	-	1-1-1900	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig en Urgent. Conclusie rapport: -		Geen	
					Historisch onderzoek	Register	HOID: 5710968	31-12-2008	Status o.b.v. onderzoek: Potentieel Ernstig. Algemene conclusie: Potentieel ernstig. Vervolg onderzoek: Oriënterend onderzoek. Prioriteit: VOOR 87J. Conclusie rapport: HOID: 5710968.	Nog geen onderzoek bekend.	Boring ch.v. de kruising tussen de Van Boetzelaerlaan en de Van Looststraat.	
					Verkennd onderzoek NEN 5740	Ingenieursbureau Den Haag	93022704	4-12-2018	De locatie is verdacht voor: Asbest (bijmenging met puin), zware metalen, stromen en olieproducten (conkstatoren). Het vooronderzoek wordt als voldoende beoordeeld.		Geen	
Houtzandweg te Den Haag	AA051816443	Houtzandweg 1-Gravenhage	Starten sanering		Verkennd onderzoek NEN 5740	Ingenieursbureau land	802.78021.05-WZJ-001	27-11-2020	Verontreiniging situatie grond: Koper, lood, zink (zeer: omvang onbekend), Kobalt, kwik, molybdeen, nikkel, minerale olie, PAK (lichte omvang onbekend). Verontreinigingssituatie grondwater: Niet onderzocht. De locatie is niet voldoende onderzocht. Er is sprake van matig/sterk verhoogde gehalten. Er is nader bodemonderzoek noodzakelijk. Uit de resultaten blijkt wel dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Er is wissel en analytisch geen afbreuk aangetoend in de bodem.	Het Verkennd bodemonderzoek uit 2020 overlapt met de huidige onderzoekslocatie. De verontreinigingen bevinden zich buiten het huidige onderzoeksgebied en zijn afgeperkt in de relevante richtingen.	Afsluit fundatie en bodem (deels) zijn reeds onderzocht, hier dient rekening mee gehouden te worden in een volgend onderzoek. Zie bijlage 3.	
					Holdingformulier BUS saneringsplan	-	-	3-6-2021	De midding is in overeenstemming met artikel 19b van de Wet bodembescherming (hierna: Wbb), het Besluit uniforme saneringen (hierna: BUS) en de RUS.	Tijdelijke uitplaatsing. Locatie ligt nabij maar niet binnen het onderzoeksgebied.	Geen	
PRESENVEDYLAAN 25-31 (5710019)	AA051803734	President Kennedylaan 1-Gravenhage	Voldoende onderzoek	Onbekend	Oriënterend bodemonderzoek	Ingenieursbureau Oranjevoud	1401-93925	1-9-1996	Status o.b.v. onderzoek: niet ernstig, licht tot matig verontreinigd. Algemene conclusie: matige verontreiniging boven 1/215 (1). Vervolg onderzoek: Geen aanvullend vervolgonderzoek. Zinnigheids BG: Puin, Grind OG: Puin, Beton, Glas, Grind, Metaal GW: - Analytisch BG: Zn, Cd, Pb, HOPS / PAK, 100-T OG: Zn, Pb >5 GW: As, Cr, Zn, Trichlooretheen, Tetrachlooretheen >5. Conclusie rapport: 1401-93925.	Geen relevantie verontreinigingen.	Geen, niet relevant.	

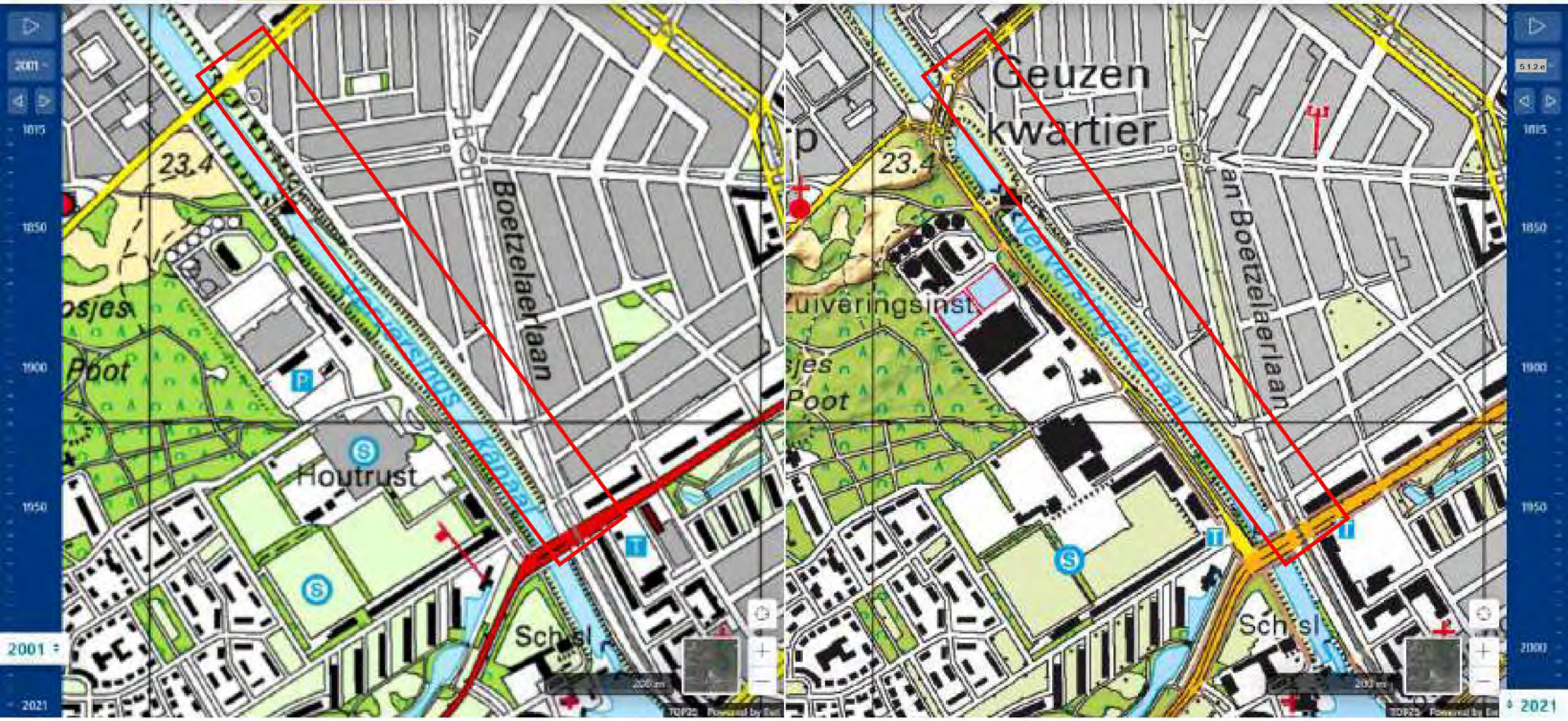


1850
1815
1850
1904
1815
1850
1950
2000
2021

1904
1815
1850
1950
2000
2021



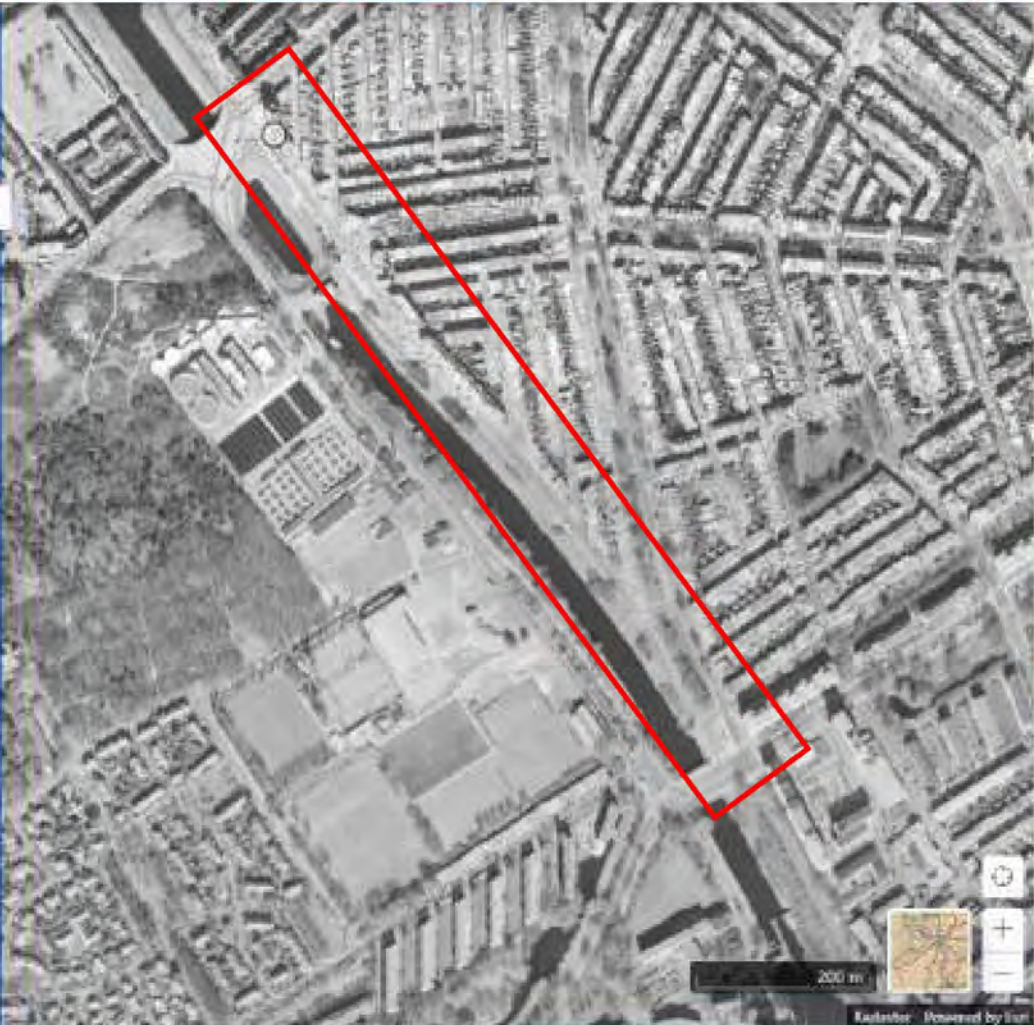




2001
1015
1050
1085
1900
1950
2001
2021

5.12
1015
1050
1900
1950
2000
2021

- 2006 +
- 2007
- 2008
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021



- 2011 +
- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021

Kranenburgweg 91



Stop, vergelijk

Over Topotijdreis

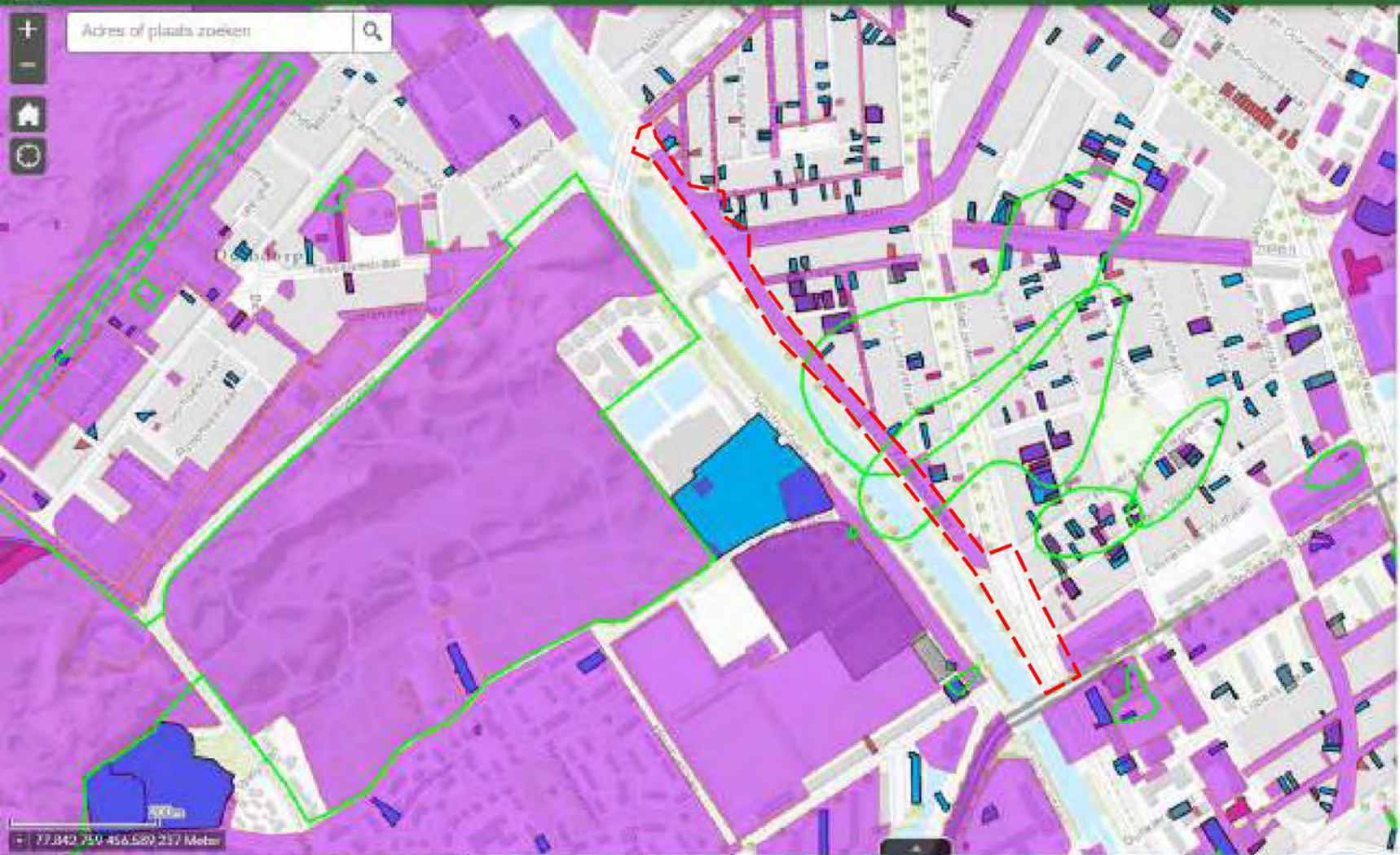
Delen

- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021



- 2021
- 2020
- 2019
- 2018
- 2017
- 2016
- 2015
- 2014
- 2013
- 2012
- 2011
- 2010
- 2009
- 2008
- 2007
- 2006
- 2005
- 2004
- 2003
- 2002
- 2001

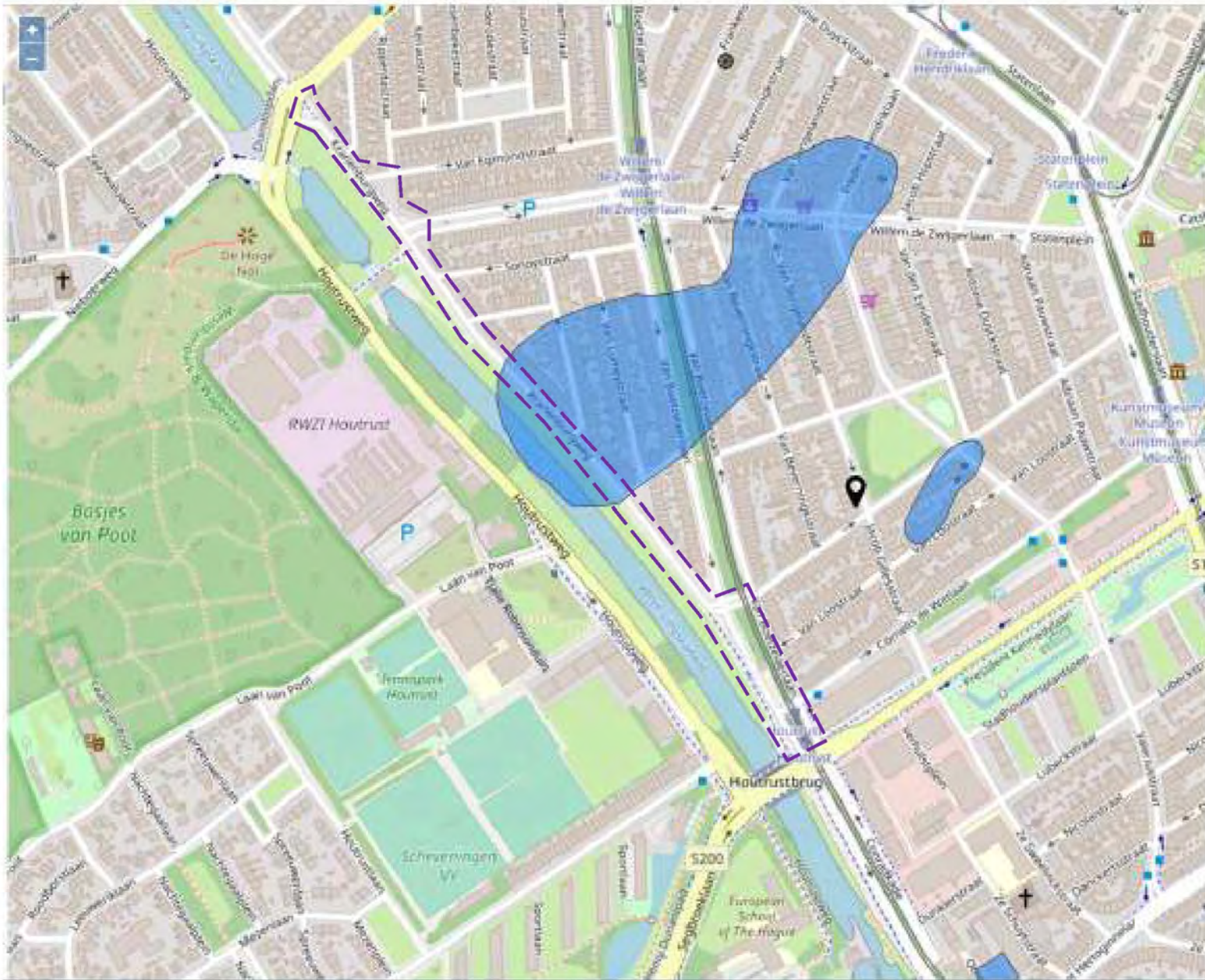
Adres of plaats zoeken



Legenda

- Verontreinigingscontouren
- Bodemlocaties BIS
- Historische Onderzoeken
- Historisch bodembestand percelen
- Publiekrechtelijke Beperkingen (Wbb)

77.842,759 456.589 217 Meter



Basis

- OpenStreetMap
- Kadastrale Kaart v4

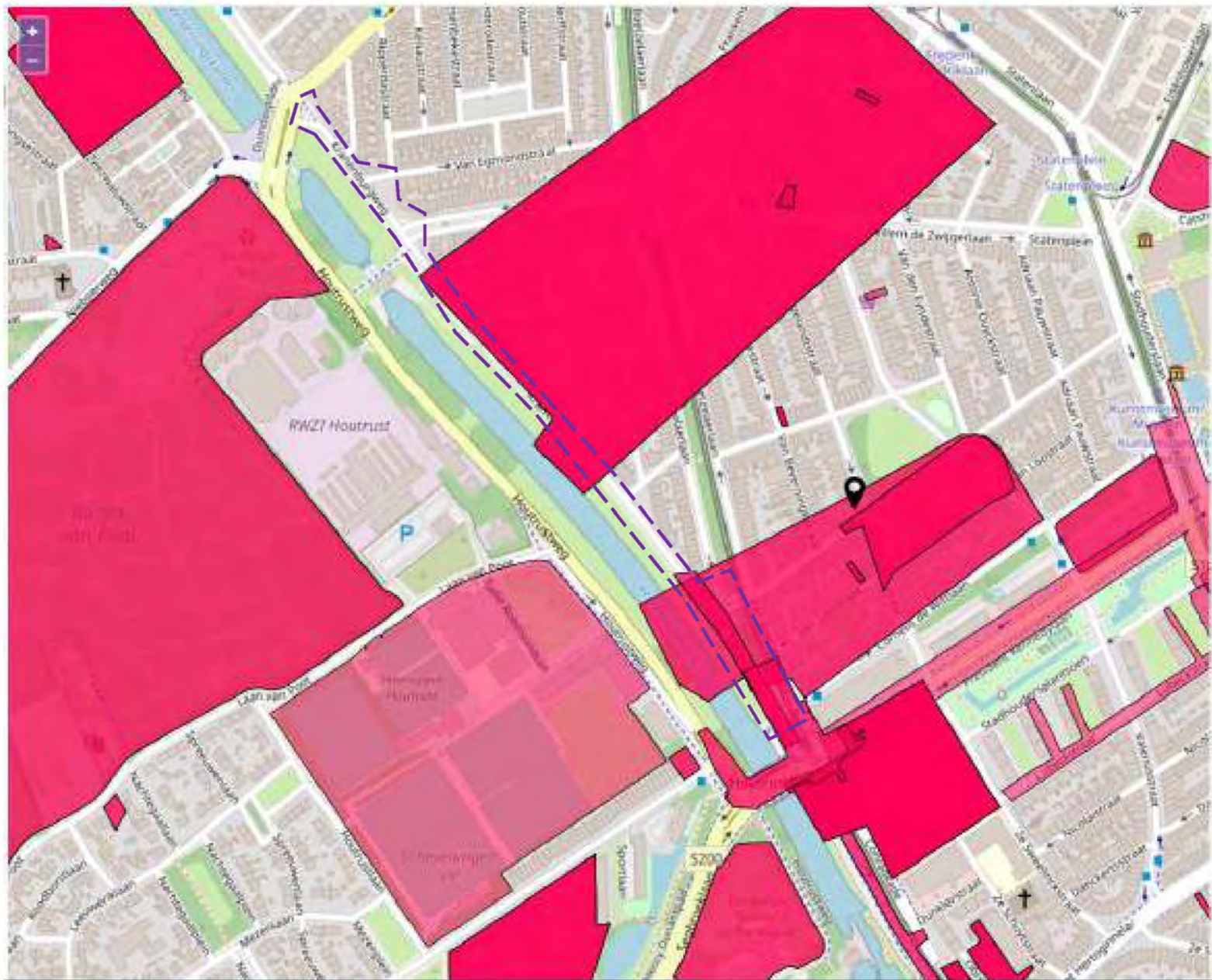
Bodem

- Locatie
- Onderzoeken
- Besluitlocaties
- Verontreiniging

GeoInfo

- Eigen contouren





Basis

- OpenStreetMap
- Kadastrale Kaart v4

Bodem

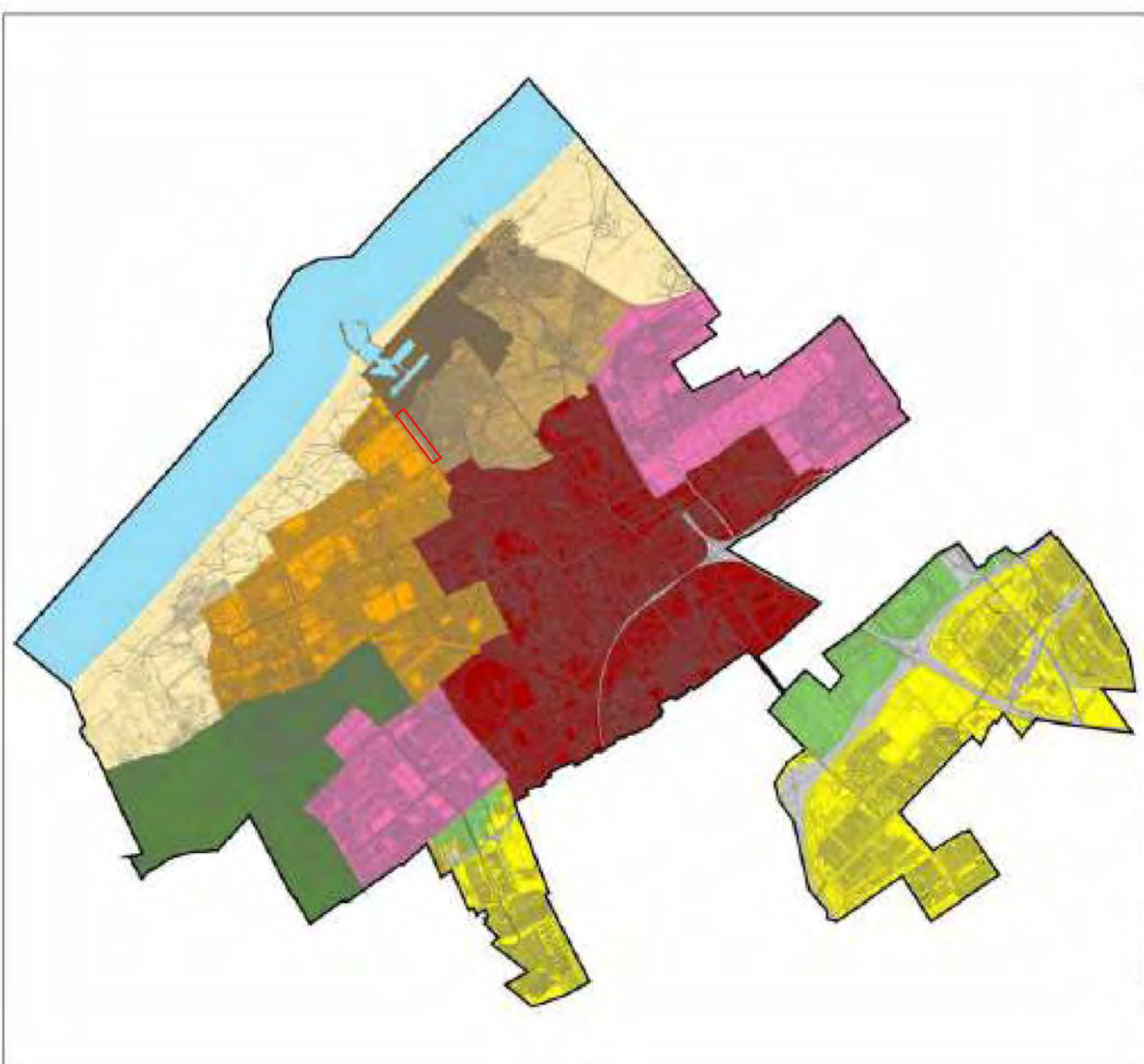
- Locatie
- Onderzoeken
- Besluitlocaties
- Verontreiniging

GeoInfo

- Eigen contouren

Legend icons:

- Orange circle
- Dark blue square
- Light blue square
- Green circle
- Pink square
- Blue square



Deelgebiedenkaart bovengrond

- Deelgebieden**
- B1. Beboord gebied op zand
 - B2. Beboord gebied op veen
 - B3. Vroeg beboord gebied centrum
 - B4. Vroeg beboord gebied Scheveningen
 - B5. Normale tuibouwggebieden
 - B6. Katastrook, Kijkduin, Ockenburg en Oostduin
 - B7. Deels onbeboord op zand
 - B8. Leidsebuiven, Vpenburg en Wehringsveld-Zuid
 - B9. Westvlietzone en Ennussveld
- Overig**
- Behoegebied Rijkswaterstaat
 - Overig niet groenland

© Topografische ondergrond:
 Gemeente Den Haag
 Dienst Stedelijke Ontwikkeling
 Sector Landbouw en Ruimteplanning

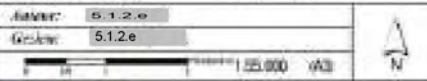
Project: **Bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag**

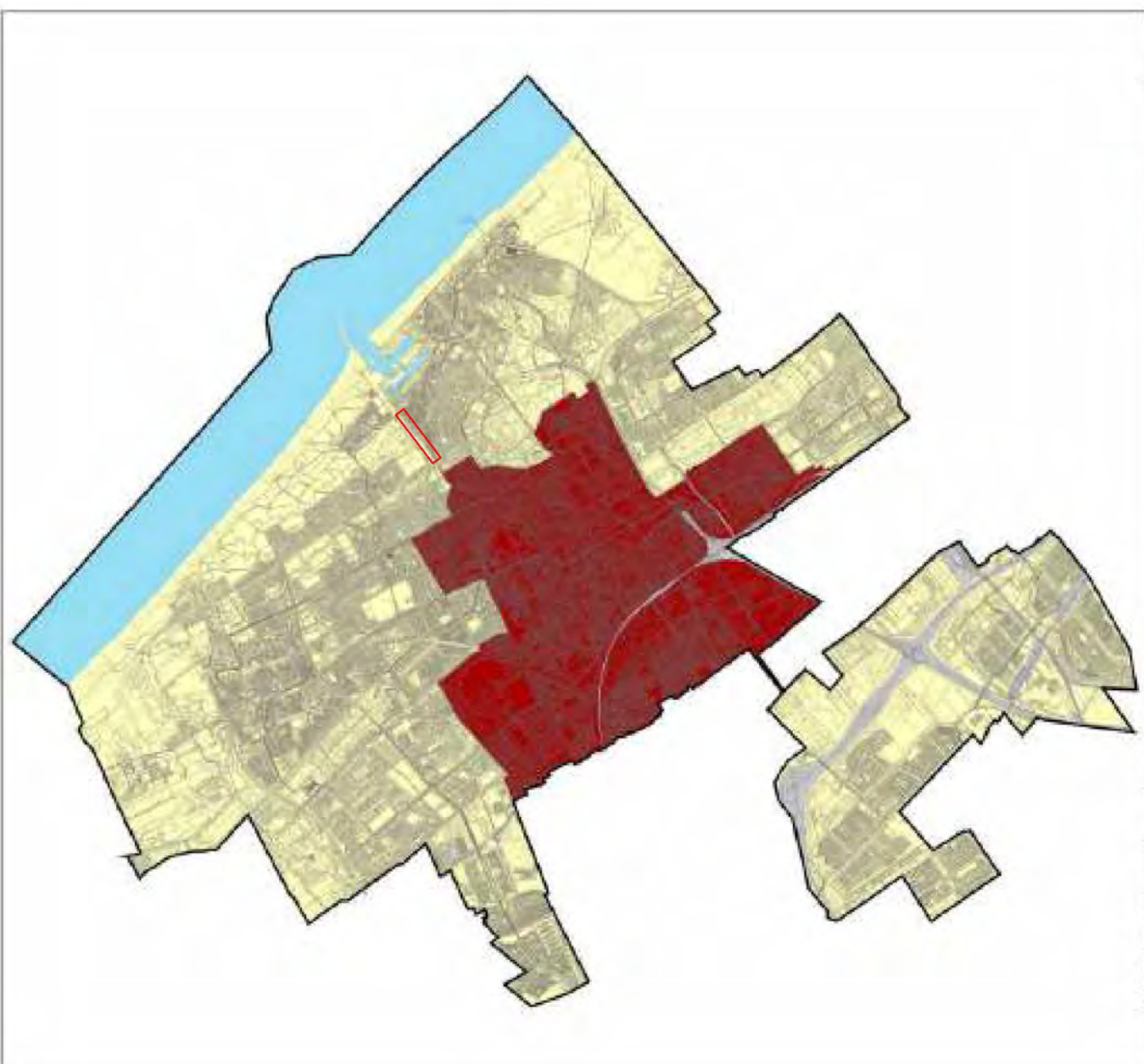
Opdrachtgever:
Gemeente Den Haag

Datum: juli 2012
 Projectnr: 10K124 Rekening: 26
 Afsn.: 5.1.2.e
 Gebruik: 5.1.2.e

Logo: **CSO** (Centraal Streeklabo)

Adres: **Reijndersweg 6
 2511 LR Den Haag
 Tel: 070-6794121
 Fax: 070-6772302**





Deelgebiedenkaart ondergrond

- Deelgebieden**
- O1. Vroeg bebouwd gebied centrum
 - O2. Overige ondergrond
- Overige**
- Beheergebied Rijkswaterstaat
 - Overig niet geocodeerd

© Topografische ondergrond:
 Gemeente Den Haag
 Dienst Stedelijke Omgeving
 Sector Landbouw en Ruiggeedynormatie

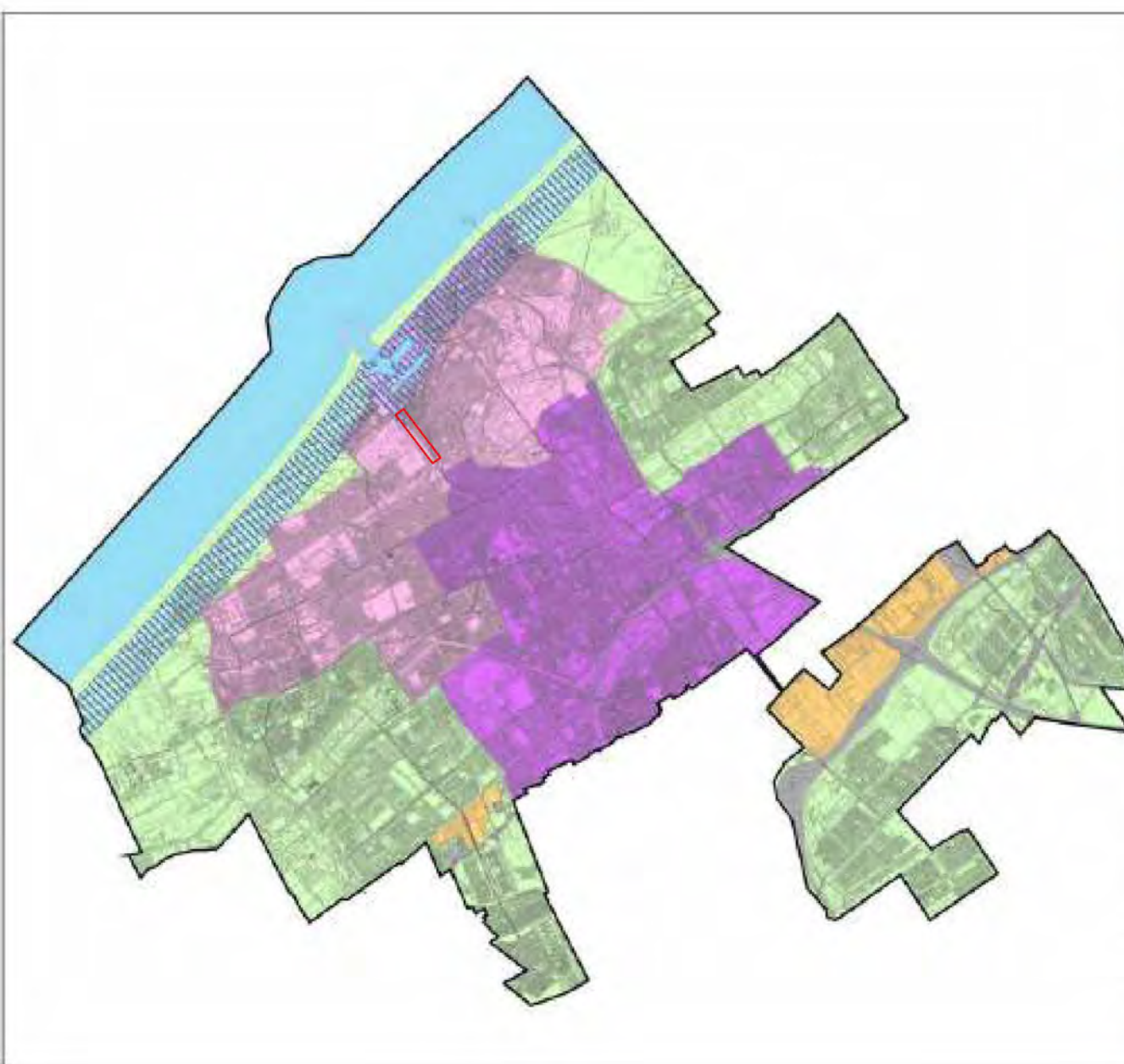
Project: Bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag

Opdrachtgever: Gemeente Den Haag

Datum: juli 2012
Projectnr: 10K136 **Aanvraag:** 20
Labelnr: 61112100
Geleednr: 5.1.2.e

1:55.000 (A3)

CSO
 Regulierweg 6
 1811 LD Boreil
 Tel: 020-6754471
 011-438-6271792



Ontgravingskaart bovengrond

Ontgravingsklasse

- Industrie
- Wonen *
- Wonen **
- Wonen
- Landbouw/natuur

Overige

- Behoegebied Rijkswaterstaat
- Niet gesoeneed
- Zeekering

* **Toelichting:**
 Wanneer grond uit zone B3 en O1 wordt ontgraven en buiten deze zones wordt toegepast, dient hierop versnigd aan de toepassing een parafisering te worden uitgevoerd.

** **Toelichting:**
 De ontgravingsklasse voor deze zones is Wonen op basis van de gebieds specifieke toetsing voor PCB. Zonder deze gebieds specifieke toetsing hebben deze zones ontgravingsklasse Industrie.

© Topografische ondergrond:
 Gemeente Den Haag
 Dienst Stedelijke Ontwikkeling
 Sector Landbouw en Vergruubformatie

Project: **Bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag**


Opdrachtgever: **Gemeente Den Haag**

Datum: juli 2012

Projectnr.: 10K134 Kwartaal 4B


Intenat: 5.1.2.e

Schaal: 1:50.000 1:50.000 (A3)

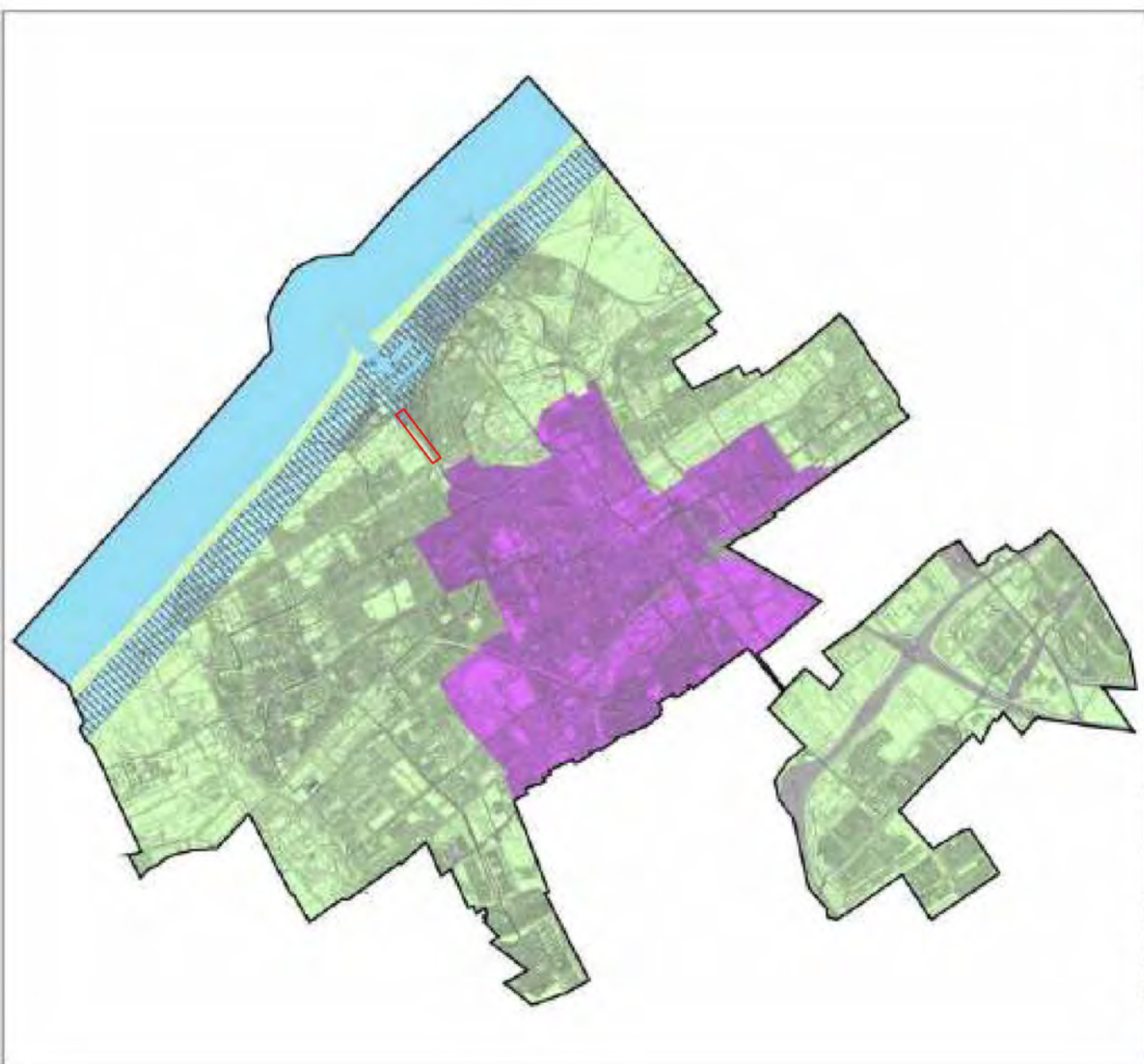


water - natuur - wonen

Rijksuniversiteit D
 3911 LB Breda
 TEL: 016-5194321
 FAX: 016-5171702



M



Ontgravingskaart ondergrond

- Ontgravingsklasse**
- Industrie
 - Wonen *
 - Wonen
 - Landbouw/natuur
- Overige**
- Beheergebied Rijkswaterstaat
 - Niet gezoneerd
 - Zeekering

* Toelichting:
 Wanneer grond uit zone B3 en D1 wordt ontgraven en buiten deze zones wordt toegepast, dient hierop voorafgaand aan de toepassing een parafisering te worden uitgevoerd.

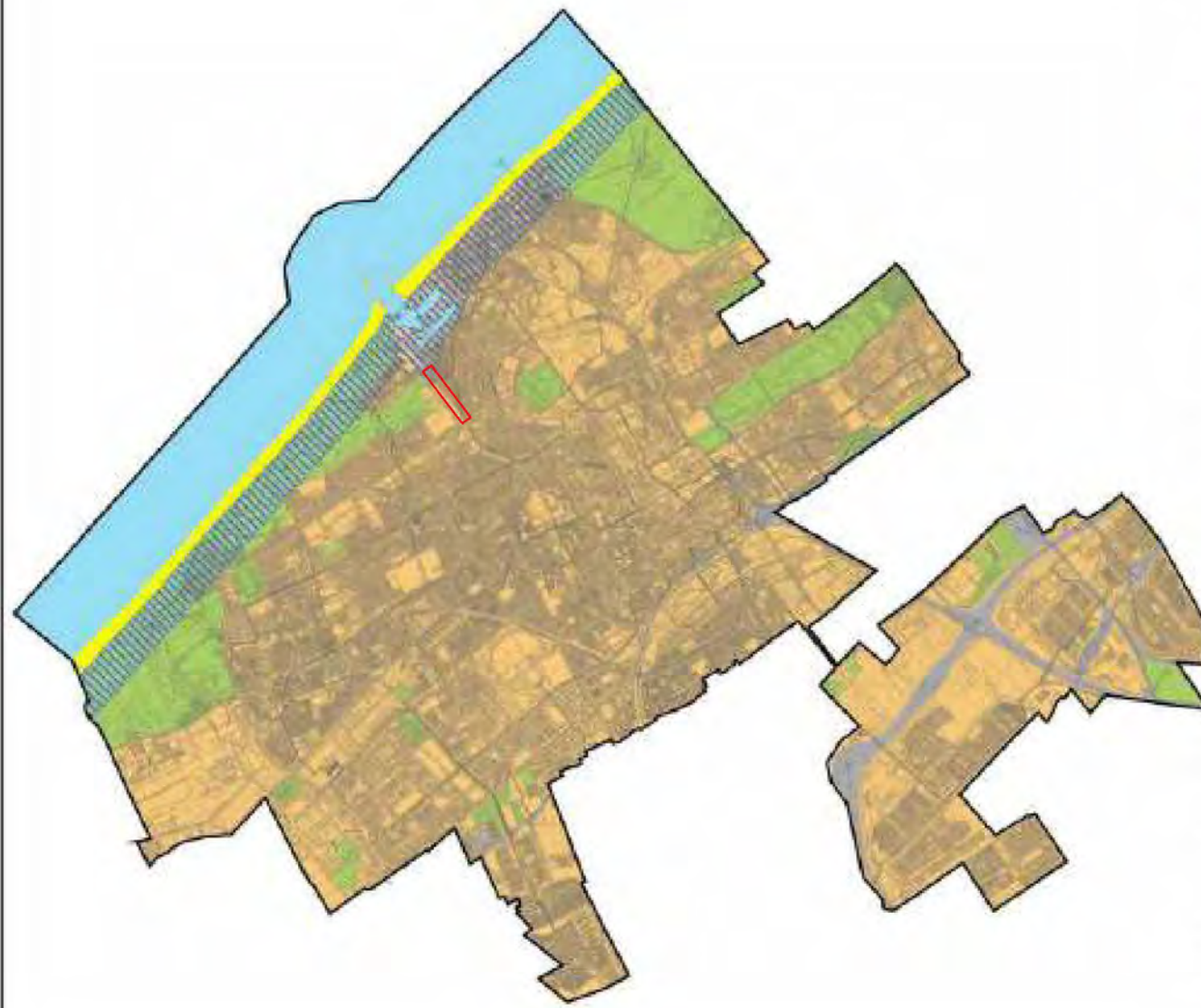
© Topografische ondergrond:
 Gemeente Den Haag
 Dienst Stedelijke Ontwikkeling
 Sector Landbouw en Landschapsvorming

Project: **Bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag**

Opdrachtgever:
Gemeente Den Haag

Datum: juli 2012
 Projectnr: ICH135 Aantal: 48
 Adres: 5.12.e
 Gebruik:

CSO Beplanning 5
 1997 LA Dordt
 TEL 010-6794321
 FAX 010-6571792



Toepassingskaart boven- en ondergrond

- Toepassingklasse**
- Industrie
 - Wonen
 - Landbouw/natuur (strand)
 - Landbouw/natuur (overige natuur)
- Overige**
- Beheergebied Rijkswaterstaat
 - Niet getoond
 - Zeevering

Toelichting aanvullende eisen natuurgebieden:
Zeevering: alleen doinzand toepasbaar.
Strand: ook insteelt zeezand toepasbaar.

Voor het strand en de overige natuurgebieden geldt dat alleen schone grond mag worden toegepast, en dat vooral een partijtoetsing moet worden uitgevoerd.

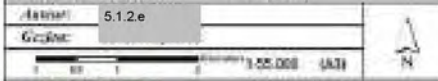
© Topografische ondergrond:
 Gemeente Den Haag
 Dienst Stedelijke Ontwikkeling
 Sector Landbouw en Ruimtelijke Ordening

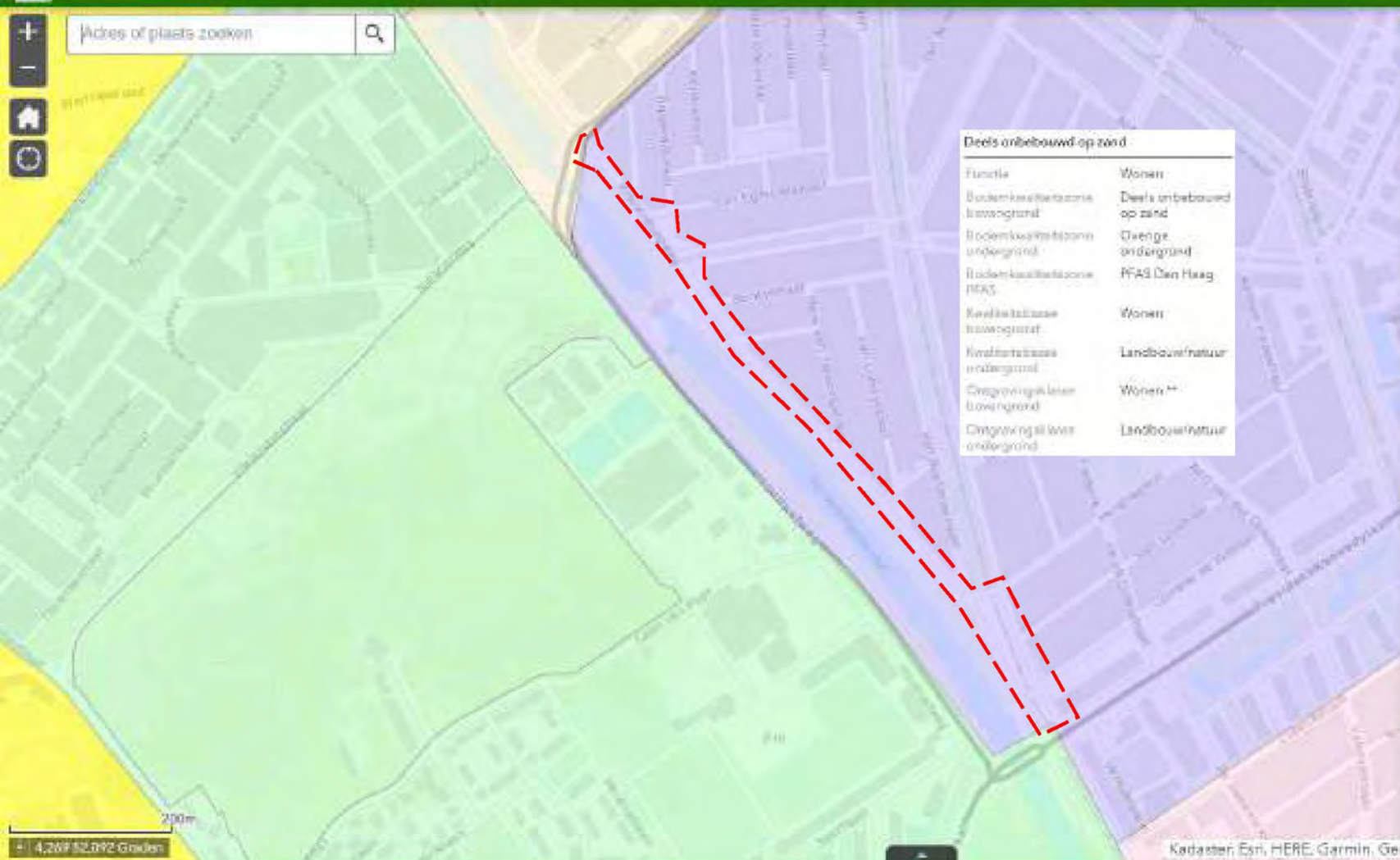
Project:
Bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag

Opdrachtgever:
Gemeente Den Haag

Datum: juli 2012
Projectnr.: 10K134 *Keurtekst:* 5
Afsnft: 5.1.2e
Gebruik:


 Nijlandsweg 8
 2517 ZH Den Haag
 T 0164-794322
 F 0164-6571762

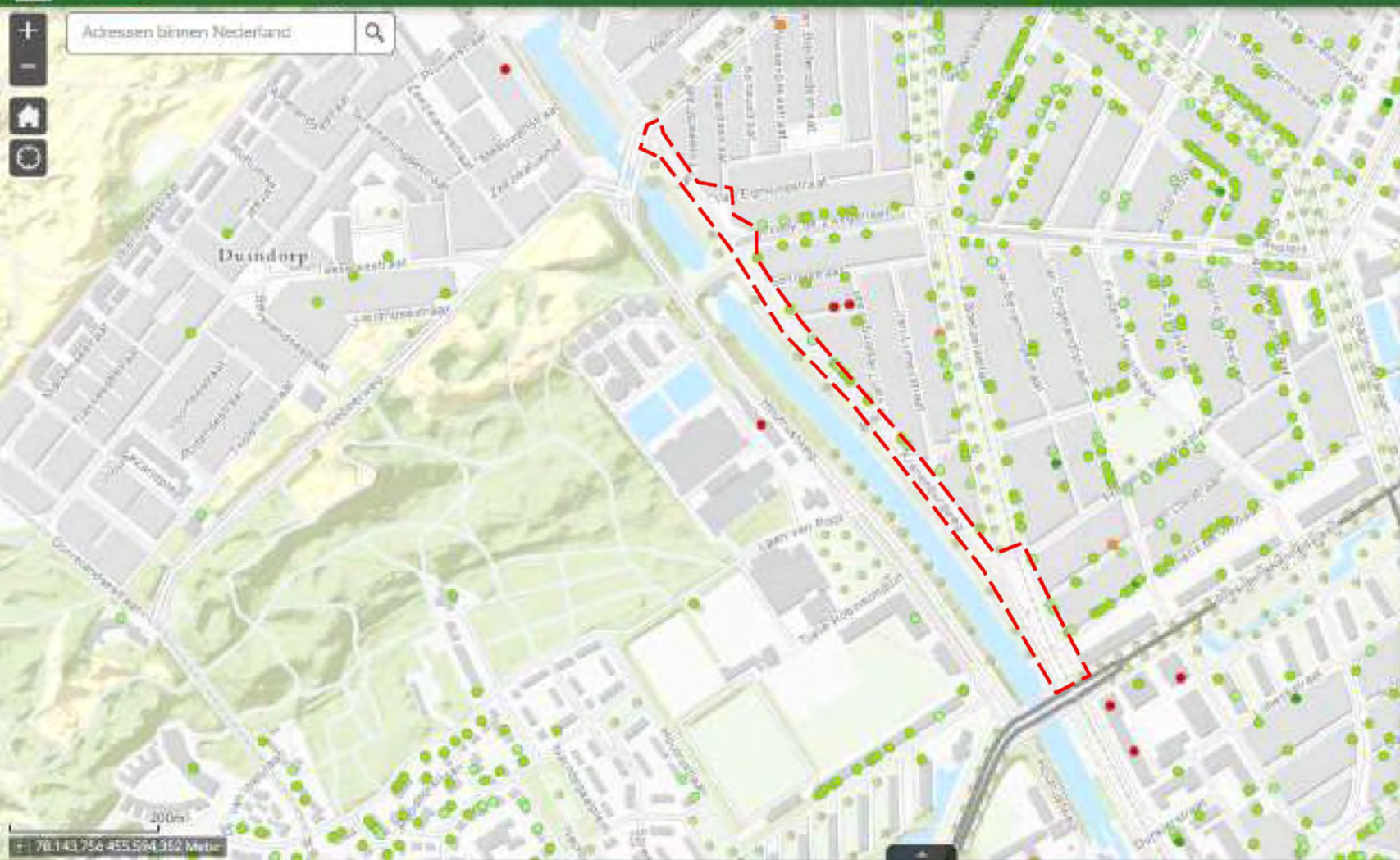




Deels onbebouwd op zand	
Functie	Wonen
Bodemkwaliteitszone kwaliteitszone	Deels onbebouwd op zand
Bodemkwaliteitszone ondergrond	Overige ondergrond
Bodemkwaliteitszone PFAS	PFAS Den Haag
Kwaliteitszone kwaliteitszone	Wonen
Kwaliteitszone ondergrond	Landbouwnatuur
Omgroving op laag ondergrond	Wonen
Omgroving op laag ondergrond	Landbouwnatuur

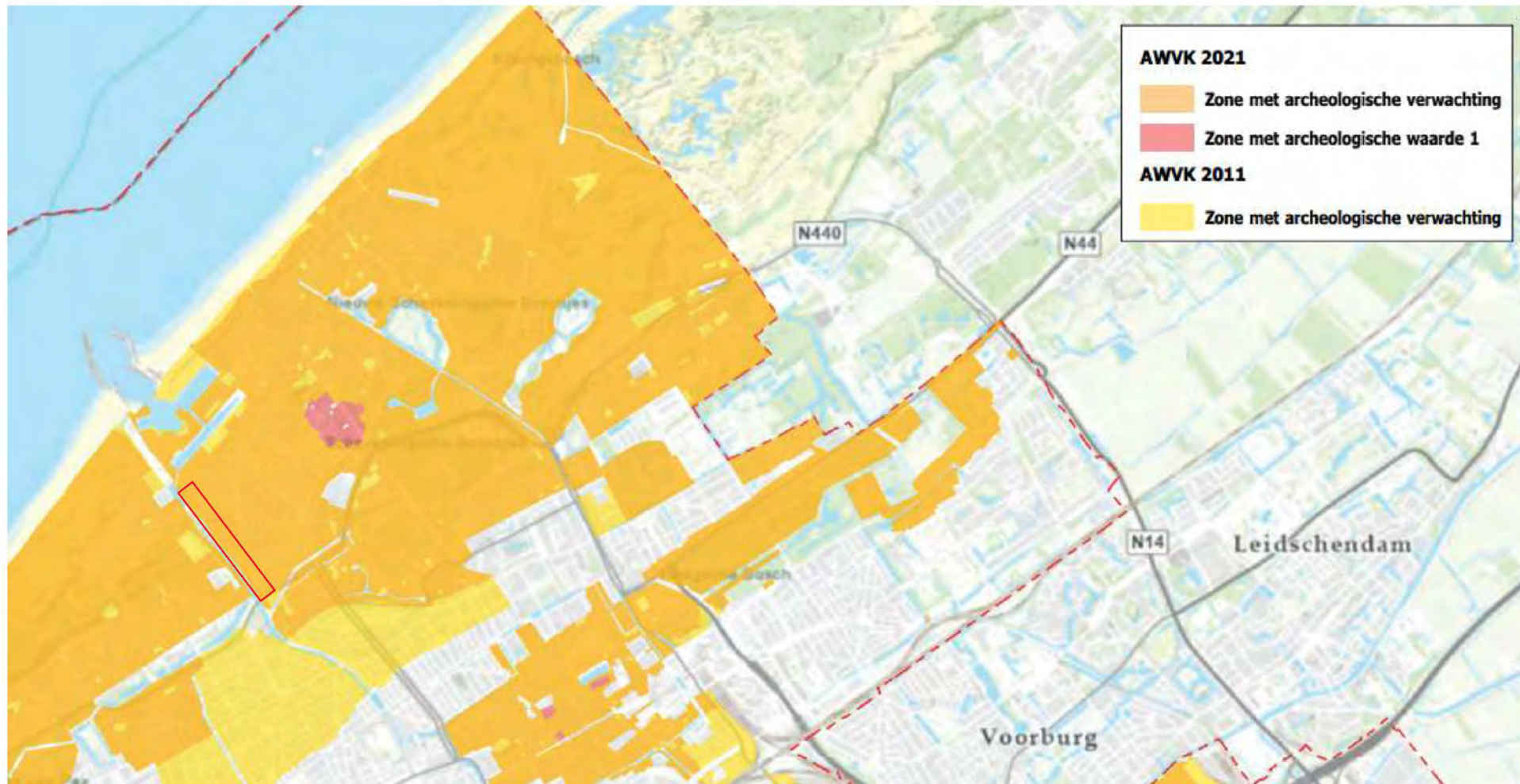
Legenda

- Bodemkwaliteitszones**
- Bebouwd gebied op veen
 - Bebouwd gebied op zand
 - Deels onbebouwd op zand
 - Kuststrook, Kijkduin, Ockenburg en Oostduin
 - Landschapveen, Ypenburg en Wateringsveld-Zuid
 - Niet gezoneerd
 - Niet gezoneerd (inbebouwing)
 - Voormalige tuinbouwgebieden
 - Vroeg bebouwd gebied Scheveningen
 - Vroeg bebouwd gebied centrum
 - Water
 - Wateringsveld-Noord
 - Westvliet, Erasmusveld
 - and other values



Legenda

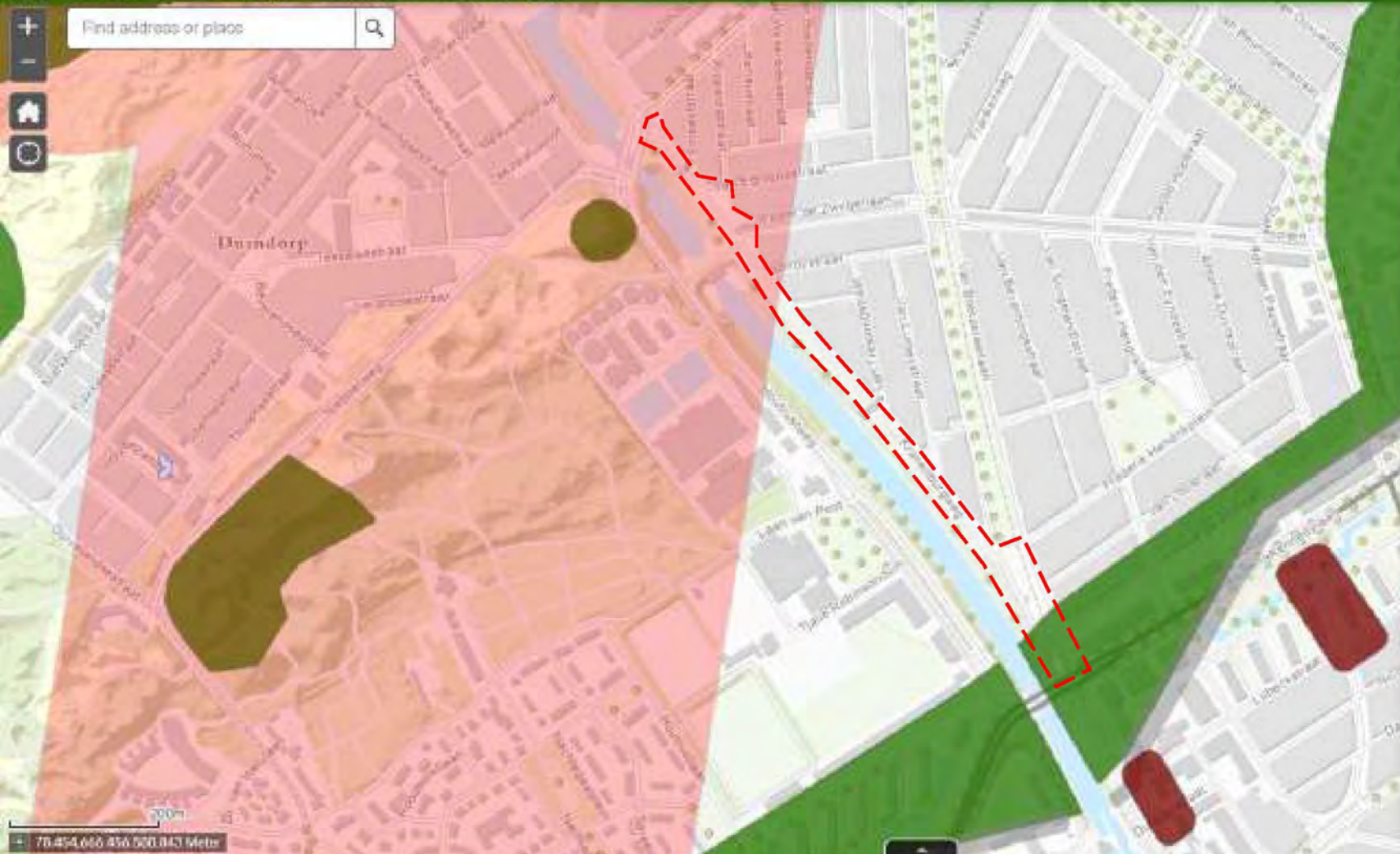
- Tanks
- Verrijpt
 - Deklaar Gemaakt
 - In Gebruik
 - Buiten Gebruik
 - Anders: zie opmerking
 - Onbekend
 - Vervallen





Legenda

- Groeiplaatsen in behandeling
- Groeiplaatsen onder maai-beheer
- Groeiplaatsen onder trek-beheer
- Groeiplaatsen voorlopig gesaneerd
- Groeiplaatsen definitief gesaneerd
- Groeiplaatsen onbehandeld - beheer Gemeente Den Haag
- Groeiplaatsen onbehandeld - beheer Derden
- Gemeentegrens



Legenda

Bodembelastingkaart

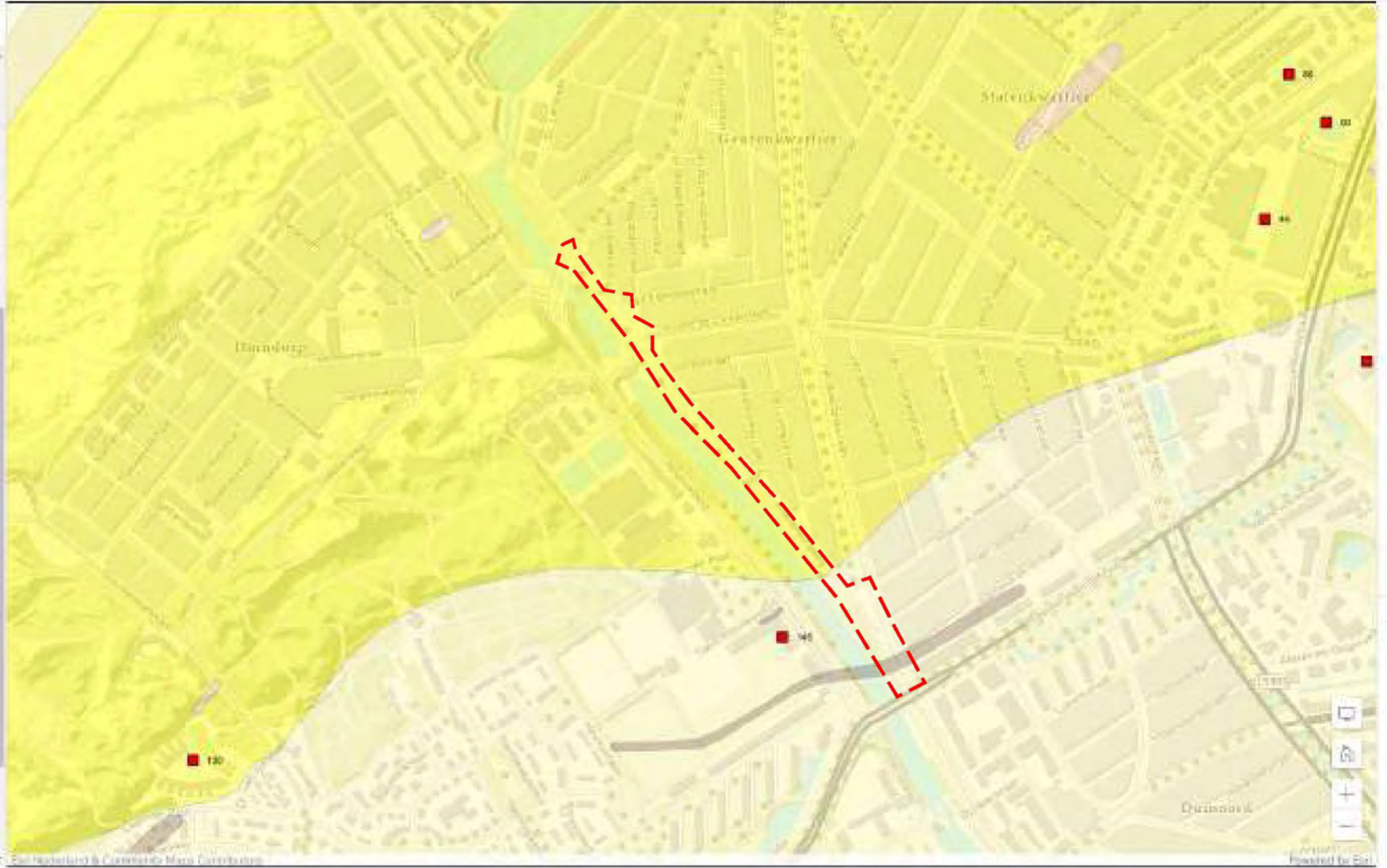
Verdachte gebieden:

- Verdachte gebieden - Blindganger_luchtblaasgachut
- Verdachte gebieden - Geschutspistelingen
- Verdachte gebieden - Wapenopstellingen
- Verdachte gebieden - Grondgevechten
- Verdachte gebieden - Kustmijnen
- Verdachte gebieden - Landmijnen
- Verdachte gebieden - Loopgraven
- Verdachte gebieden - Luchtaanvalen
- Verdachte gebieden - Artilleriebeschietingen
- Verdachte gebieden - mijnen_op_het_strand
- Verdachte gebieden - Militair_oufenterein
- Verdachte gebieden - Tankgracht
- Verdachte gebieden - Werdedingsmerken

Legenda

Geologie_DH2020_legenda

- eenheid
- 1: Walcheren op Hollandveen op Wierne top zand onder 5m - NAP
 - 2: Walcheren op Hollandveen op Wierne/Rijswijk top zand boven 5m - NAP
 - 3: Walcheren op Hollandveen op Voorburg op Wierne
 - 4: Walcheren op Hollandveen op Voorburg op Rijswijk
 - 5: Walcheren op Voorburg op Rijswijk
 - 6: Walcheren op Wierne/Rijswijk
 - 7.1: Walcheren met Gortel diep (gevoerd)
 - 7.2: Walcheren met Gortel matig diep (gevoerd)
 - 8: Hollandveen op Wierne top zand onder 5m - NAP
 - 9: Hollandveen op Wierne/Rijswijk top zand boven 5m - NAP
 - 10: Hollandveen op Voorburg op Wierne
 - 11: Hollandveen op Voorburg op Rijswijk
 - 12: Wierne top zand onder 5m - NAP
 - 13: Wierne/Rijswijk top zand boven 5m - NAP
 - 14: Voorburg o.v. 10000 met dome Wierne
 - 15: Den Haag dikker dan 2m op Zandvoort
 - 16: Den Haag dikker dan 2m op Hollandveen en Zandvoort
 - 17: Voorburg o.v. dikker dan 2m - Dunner dan 2m
 - 18: tot afgevoerd Hollandveen op Walcheren op Hollandveen op Wierne top zand 5m - NAP



Eindevaluatieverslag sanering

Boreelstraat/Frederik Hendriklaan te Den Haag

(locatiecode 5710025)

Definitieve rapportage

3.3.6 Passieve fase

Op basis van de resultaten van de eerste ronde van de passieve fase en de resultaten van de aparte bemonstering van peilbuis 200 en 205-1 [18, 19] is geconcludeerd dat de VOCI concentraties in alle bemonsterde monitoringspeilbuizen onder de tussenwaarde(=terugsaneerwaarde) liggen. Tevens blijkt er geen verspreiding van de verontreiniging te zijn opgetreden. Daarmee wordt voldaan aan de criteria om de passieve fase af te ronden en te vervolgen met de controle fase.

3.3.7 Controle fase

Zowel in de eerste monitoringsronde als de tweede monitoringsronde die in het kader van de controle fase zijn uitgevoerd, zijn de VOCI concentraties in de bemonsterde peilbuizen onder de terugsaneerwaarde (= tussenwaarde). Uitzondering hierop is peilbuis 402-1 (7-8 m-mv) waar een tussenwaardeoverschrijding wordt gemeten van 2,9 µg/l VC. De toename van de VC concentratie in peilbuis 402-1 tussen 2012 en 2013 is het gevolg van fluctuaties van de lokaal aanwezige VOCI concentraties en is naar verwachting niet structureel. Ondanks dat VC concentratie in 2013 is toegenomen vergeleken de voorgaande monitoringsronde is volgens een trendbeoordeling met Mann-Kendall tussen 2010 en 2013 sprake van een stabiele situatie.

3.4 Toetsing aan de saneringsdoelstelling

De saneringsdoelstelling is trede 3 op de saneringsladder: een stabiele eindsituatie met een restverontreiniging groter dan 10.000 m³ waarbij de concentratie van de restverontreiniging kleiner is dan de tussenwaarde.

Na toetsing van de saneringsresultaten uit de controle fase aan de saneringsdoelstelling moet geconstateerd worden dat niet voldaan wordt aan de saneringsdoelstelling. In peilbuis 402-1 is namelijk nog een tussenwaardeoverschrijding van de VC concentratie aangetroffen. Echter, het behaalde saneringsresultaat is dusdanig dat voortzetting van de sanering niet voor de hand ligt:

- Van de 26 bemonsterde peilbuizen wordt in slechts één peilbuis een tussenwaarde overschrijding aangetroffen. In het grondwater uit deze peilbuis wordt van alle gemeten VOCI componenten slechts van één component de tussenwaarde overschreden: 2,9 µg/l VC. Het betreft een tussenwaardeoverschrijding, geen interventiewaardeoverschrijding.
- De VC concentratie trend in deze peilbuis is op basis van een statistische toets als stabiel beoordeeld.

Ondanks dat niet aan de saneringsdoelstelling wordt voldaan, vervalt wel de 'ernst en spoed' van het verontreinigingsgeval (Beschikking ernst en spoed, kenmerk ES-5710025, d.d. 24 januari 2007). De VOCI concentraties in de restverontreiniging overschrijden niet de interventiewaarde. Dit betekent ten eerste dat er geen sprake meer is van een ernstig geval (geen I-waardecontour met een omvang > 100 m³ grondwater). Ten tweede volgt hier logischerwijs uit dat geen sprake meer is van een onbeheersbare situatie qua verspreiding omdat geen sprake meer is van een interventiewaardecontour die groter is dan 6.000 m³. Ten derde valt het kwetsbare object, het Afvoerkanaal, niet meer binnen de interventiewaardecontour. Het wordt niet kosteneffectief geacht om aanvullende werkzaamheden te verrichten ter plaatse van peilbuis 402-1. Niet in de vorm van actieve saneringsmaatregelen, maar ook niet in de vorm van verlenging van de monitoring.

3.5 Nazorg

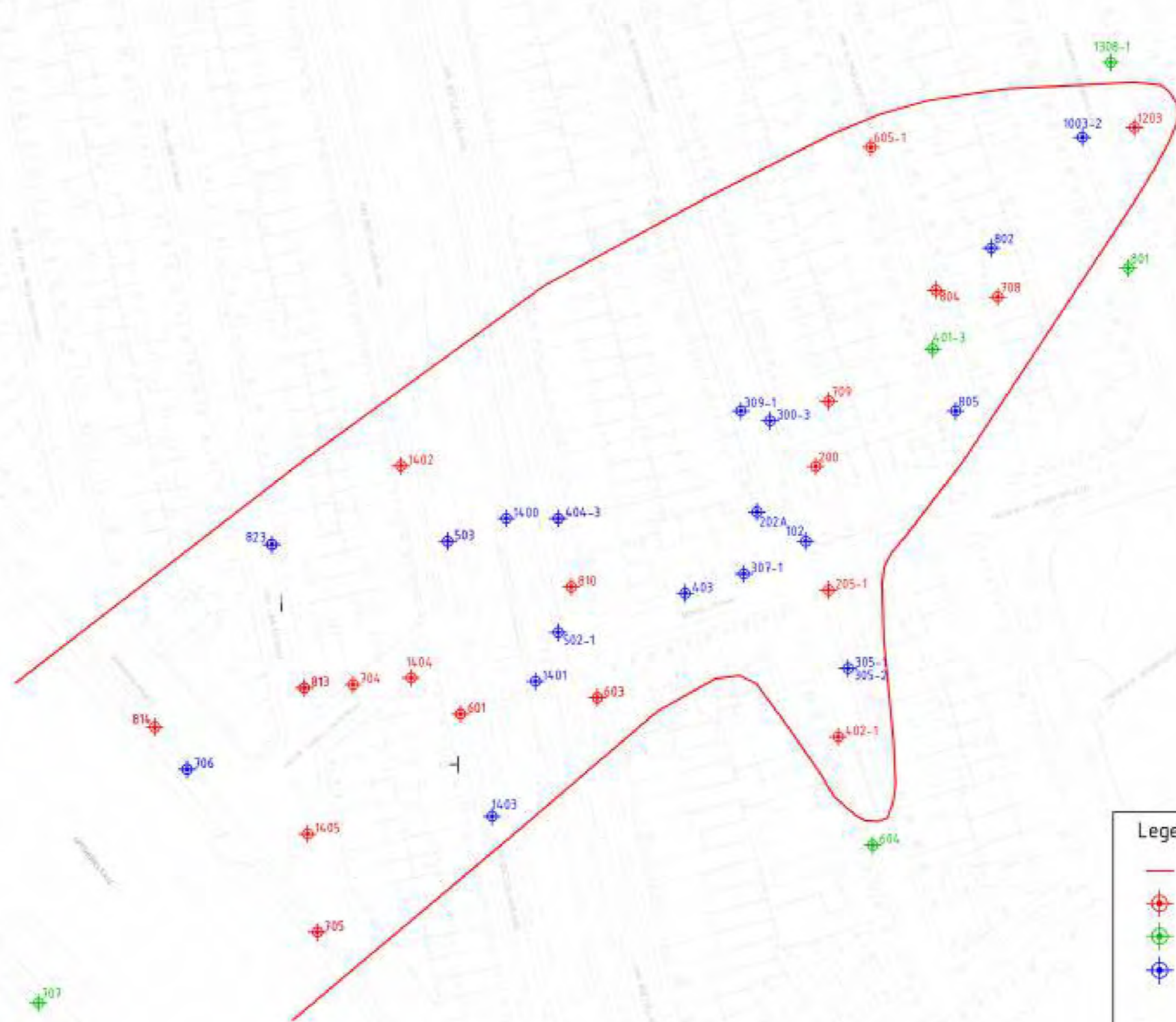
Omdat een stabiele restverontreiniging is achtergebleven is sprake van passieve nazorg waarbij na beëindiging van de sanering volstaan kan worden met registratie. De omvang van de restverontreiniging is weergegeven op de kaart die is toegevoegd als bijlage 8.

De volgende gebruiksbependingen gelden voor het gebied waar de restverontreiniging is achtergebleven: bij ingrepen in de bodem waarbij grondwater wordt onttrokken zoals beregening of bouwputbemaling dient melding plaats te vinden aan het bevoegd gezag.

3.6 Aanbevelingen

Op basis van de saneringsresultaten en de afweging met betrekking tot de tussentijdse overschrijding van peilbuis 402-1 wordt aanbevolen om de sanering af te ronden en over te gaan op passieve nazorg.

Om de beschikking tot beëindiging van de sanering te verkrijgen dient het onderliggende eindevaluatierapport aan het bevoegd gezag aangeboden te worden.



Legenda

- VOCI Streefwaardecontour
- ◆ VOCI >Streefwaarde <Interventiewaarde
- ◆ VOCI <Streefwaarde
- ◆ Monitoringsspeilbuis (niet bemonsterd in het kader van de eindevaluatie)

0 1,5 3 4,5 6 7,5m

	Project: Milieukundige begeleiding Boreelstraat/Frederik Hendrikslaan te Den Haag (locatiecode 5710025)	
	Opdrachtgever: Gemeente Den Haag	
	Omschrijving: Verontreinigingssituatie eindevaluatie	
A3	Projectcode: 20124245	Datum: 27 maart 2014
	Schaal: 1:1500	Bijlage: 8



Datum 7 november 2016

De referentie

De referentie AZD/BM160868.002236-106

Verzocht door 5.1.2.e

Telefoon direct 5.1.2.e

Telefoon algemeen 5.1.2.e

E-mail 5.1.2.e

Aanleiding Milieuschieds

Blad 1 van 9

BAM Infra Regio West Wegen

T.a.v. 5.1.2.e

Postbus 16125

2500 BG DEN HAAG

Onderwerp **Resultaten verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de Conradkade te Den Haag**

Geschiede 5.1.2.e

Hierbij ontvangt u de resultaten van het door Multiconsult verrichte verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de Conradkade te Den Haag.

Aanleiding van het onderzoek vormt de reconstructie van een deel van de Conradkade.

In het mengmonster van de ondergrond (MM2) is een matig verhoogd gehalte aan PAK en licht verhoogde gehalten aan kwik en minerale olie gemeten. Aangezien het hier een mengmonster betreft is besloten om de individuele deelmonsters te laten analyseren op PAK. Hierbij is in deelmonster 3.2 een sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In deelmonster 1.2 is een matig verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In deelmonster 2.2 en 4.2 is een licht verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Op basis van de toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit voldoet een deel van de grond aan bodemkwaliteitsklasse industrie. Ter plaatse van 3.2 wordt de interventiewaarde voor PAK overschreden. Indien graafwerkzaamheden in de ondergrond moeten worden verricht dient een BUS melding te worden verricht.

In het mengmonster van de bovengrond (MM3) is een sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Aangezien het hier een mengmonster betreft is besloten om de individuele deelmonsters te laten analyseren op PAK. Hierbij is in de deelmonsters 6.1 en 8.1 een matig verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In deelmonster 7.1 is een licht verhoogd gehalte aan PAK gemeten. En in deelmonster 5.1 is geen verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Op basis van de toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit voldoet een deel van de grond aan bodemkwaliteitsklasse industrie.

In de overige mengmonsters zijn maximaal licht verhoogde gehalten gemeten die op basis van een toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit maximaal aan bodemkwaliteitsklasse wonen voldoet.

Een deel van de graafwerkzaamheden dient te worden verricht onder veiligheidsregime basisklasse. Een klein gedeelte dient te worden verricht conform veiligheidsregime 3T. Dit is op de locatiekening in bijlage 2 weergegeven.



Datum: 7 november 2016
Oude referentie: AZD/GM160868.002236-106
Blad: 9 van 9

In de overige mengmonsters zijn maximaal licht verhoogde gehalten gemeten die op basis van een toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit maximaal aan bodemkwaliteitsklasse wonen voldoet.

5. Veiligheidsklasse

Ten behoeve van de voorgenomen grondwerkzaamheden is conform de CROW 132 'Werken in of met verontreinigde grond en verontreinigd grondwater' de veiligheidsklasse bepaald.

In bijlage 2 zijn de resultaten van het bodemonderzoek verwerkt. Op de tekening is aangegeven in welk gebied moet worden gewerkt in 3T en in de basisklasse.

6. Conclusies en aanbevelingen

In opdracht van BAM Infra Regio West Wegin is door Multiconsult een bodemonderzoek verricht ter plaatse van Conradkade te Den Haag.

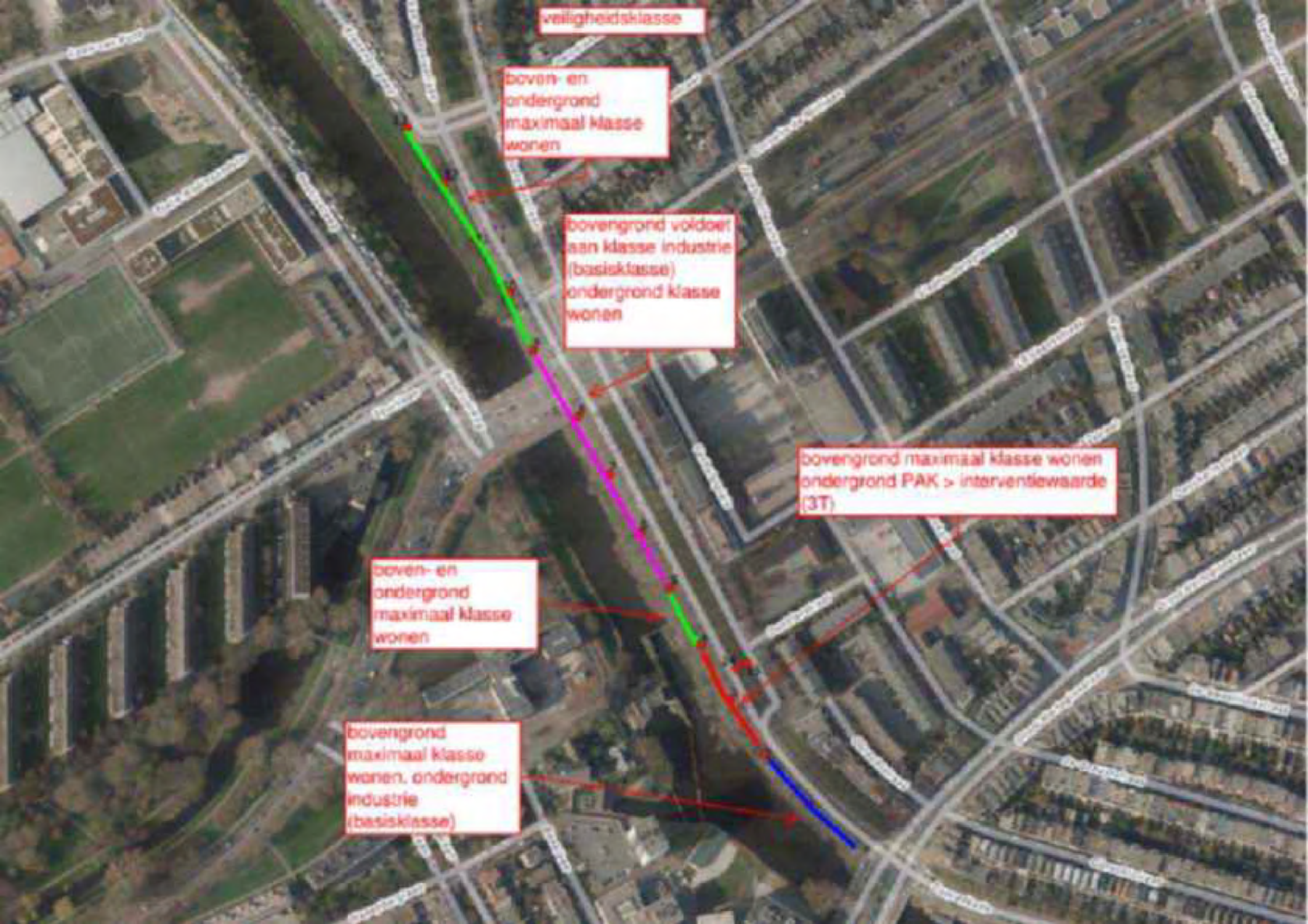
Aanleiding van het onderzoek vormt de reconstructie van een deel van de Conradkade.

In het mengmonster van de ondergrond (MM2) is een matig verhoogd gehalte aan PAK en licht verhoogde gehalten aan krek en minerale olie gemeten. Aangezien het hier een mengmonster betreft is besloten om de individuele deelmonsters te laten analyseren op PAK. Hierbij is in deelmonster 3.2 een sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In deelmonster 1.2 is een matig verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In deelmonster 2.2 en 4.2 is een licht verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Op basis van de toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit voldoet een deel van de grond aan bodemkwaliteitsklasse industrie. Ter plaatse van 3.2 wordt de interventiewaarde voor PAK overschreden. Indien graafwerkzaamheden in de ondergrond moeten worden verricht dient een BUS melding te worden verricht.

In het mengmonster van de bovengrond (MM3) is een sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Aangezien het hier een mengmonster betreft is besloten om de individuele deelmonsters te laten analyseren op PAK. Hierbij is in de deelmonsters 6.1 en 8.1 een matig verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In deelmonster 7.1 is een licht verhoogd gehalte aan PAK gemeten. En in deelmonster 5.1 is geen verhoogd gehalte aan PAK gemeten. Op basis van de toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit voldoet een deel van de grond aan bodemkwaliteitsklasse industrie.

In de overige mengmonsters zijn maximaal licht verhoogde gehalten gemeten die op basis van een toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit maximaal aan bodemkwaliteitsklasse wonen voldoet.

Een deel van de graafwerkzaamheden dient te worden verricht onder veiligheidsregime basisklasse. Een klein gedeelte dient te worden verricht conform veiligheidsregime 3T. Dit is op de locatietekening in bijlage 2 weergegeven.



veiligheidsklasse

boven- en
ondergrond
maximaal klasse
wonen

bovengrond voldoet
aan klasse industrie
(basisklasse)
ondergrond klasse
wonen

bovengrond maximaal klasse wonen
ondergrond PAK > interventiewaarde
(3T)

boven- en
ondergrond
maximaal klasse
wonen

bovengrond
maximaal klasse
wonen, ondergrond
industrie
(basisklasse)



Opdrachtgever: 5.1.2e

Projectcode: P0157

Auteurs: en

Publicatiedatum: 30 november 2021

Orvion



Rapportage tussenmonitoring 2021 Jacob Gillesstraat Den Haag

Oprichtgever: Gemeente Den Haag
Projectcode: P0157
Uw referentie: Locatiecode 5710030
Publicatiedatum: 30 november 2021
Projectleider: 5.1.2e
Auteurs: Dr. 5.1.2e en ir. 5.1.2e
Documenttype: Rapportage
Document vrijgegeven voor publicatie

Stroomafwaarts in peilbuis 703 zijn de concentraties CIS en VC enigszins toegenomen ten opzichte van de concentraties die in juni 2020 gemeten zijn. Voor deze stoffen wordt de interventiewaarde overschreden.

Een mogelijke verklaring van de gestegen concentraties in peilbuis 607 kan zijn dat bij de doseerronde van februari 2020, alleen in infiltratieputten 3 en 4, mogelijk een volume verontreinigd grondwater zijwaarts is geduwd, richting peilbuis 607. Hoewel dit eigenlijk al in de rondes 8a en 8b (juni en oktober 2020) meetbaar had moeten zijn, wordt deze verklaring wel bevestigd door de stroomafwaarts gemeten verhoogde concentraties in peilbuis 703.

Een andere verklaring voor de plotselinge verhoging van concentraties in peilbuis 607 is mogelijk een tijdelijke, iets zuidelijker gericht grondwaterstroming als gevolg van het natte voorjaar van 2021. Daarnaast kan er sprake zijn (geweest) van een (tijdelijke) verandering van de grondwaterstromingsrichting om andere redenen.

Overige bronpeilbuizen

De monitoringsresultaten voor de bronpeilbuizen 603 en 606 en de concentraties tijdens vorige monitoringsronden zijn op kaart weergegeven in bijlage G. In deze peilbuizen zijn de concentraties PER en TRI over het algemeen zeer licht toegenomen. De concentraties CIS en VC nemen echter duidelijk af ten opzichte van april 2021. Dit wijst op een continuering van de biologische afbraak als gevolg van de dosering in 2020. Ook is geen sprake meer van rebound van PER, zoals eerder in peilbuizen 603 en 606 is waargenomen. De herdosering van februari 2020 lijkt in dat opzicht succesvol te zijn geweest.

4.2. Vrachtverwijdering kern

Aangezien de concentraties PER en TRI in peilbuis 607 nog steeds sterk verhoogd zijn, is er geen wijziging in de vrachtverwijdering te verwachten ten opzichte van de laatste monitoringsronde in april 2021. Dit betekent dat nog niet is voldaan aan de doelstelling voor vrachtverwijdering van TRI in de bron (>90%).

5. Conclusies en aanbevelingen

In deze rapportage zijn de resultaten weergegeven van de beperkte monitoringronde 9b uitgevoerd in het kader van de processturing van de bodemsanering aan de Jacob Gillesstraat te Den Haag. De resultaten van deze ronde zijn als volgt samengevat:

De concentraties PER, TRI en CIS in peilbuis 607 zijn opnieuw sterk verhoogd. Wel lijken de concentraties PER, TRI en CIS zich te stabiliseren. De concentratie VC neemt tegelijkertijd toe, hetgeen wijst op biologische afbraak. De afbraak is echter onvoldoende om de hoge concentraties PER, TRI en CIS volledig te dechloreren. Dit wordt bevestigd door een relatief lage concentratie TOC (8,5 mg/l).

In de nieuwe afperkende peilbuis 1001 is de verontreiniging lateraal voldoende afgeperkt. Uit de resultaten van de stroomopwaarts gelegen peilbuis 533-1 blijkt dat de sterke verontreiniging in peilbuis 607 vrijwel zeker niet afkomstig is van het geval van bodemverontreiniging aan de Aert van der Goesstraat dat stroomopwaarts gelegen is. In de stroomafwaarts gelegen peilbuis 703 zijn de concentraties CIS en VC enigszins toegenomen ten opzichte van juni 2020.

In bronpeilbuizen 603 en 606 vindt een continuering van de biologische afbraak plaats als gevolg van de dosering in 2020. Een extra dosering van koolstofbron wordt hier niet noodzakelijk geacht.

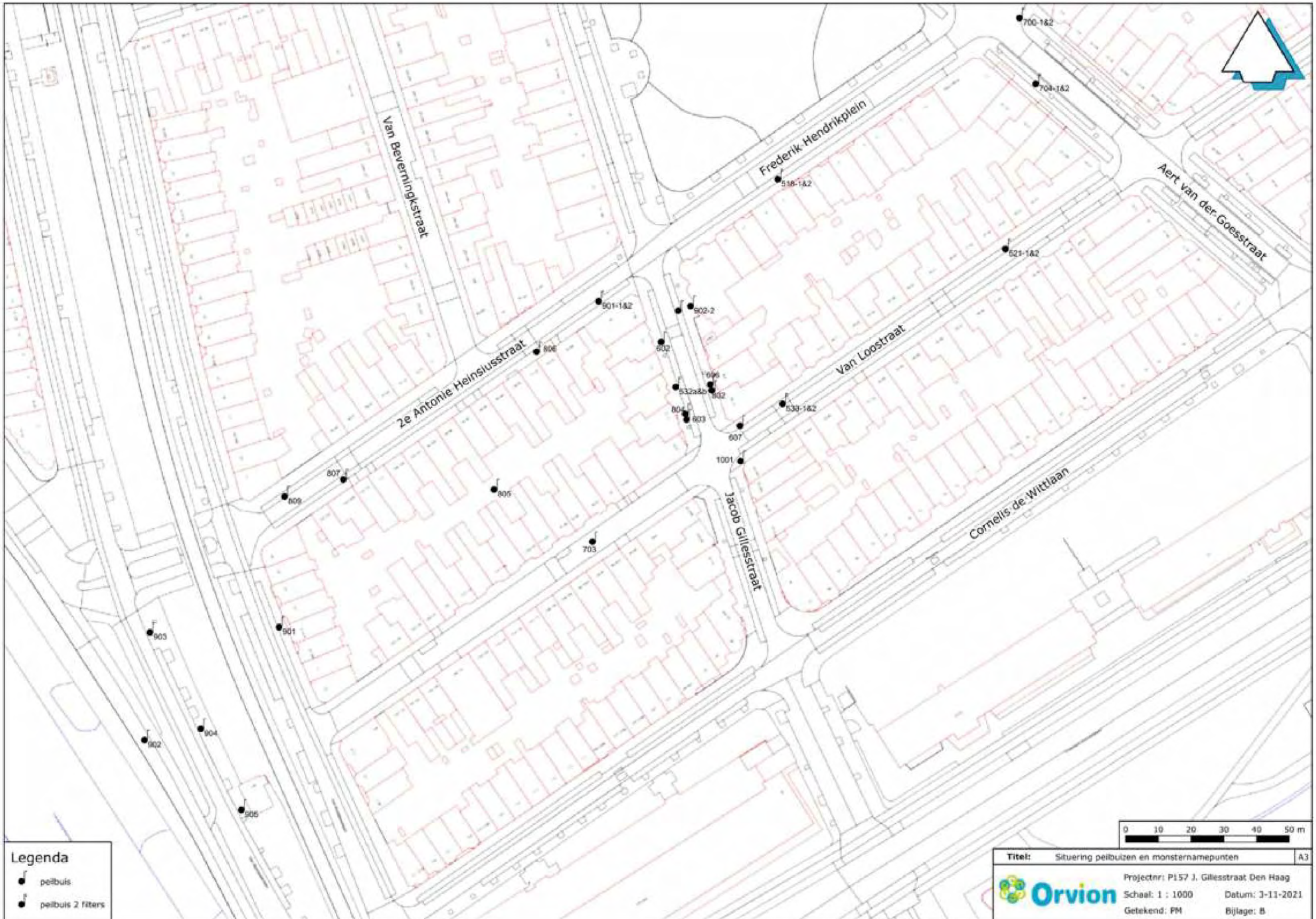
Er is geen aanleiding om te verwachten dat de vrachtverwijdering is gewijzigd ten opzichte van april 2021. Dit betekent dat nog niet is voldaan aan de doelstelling voor vrachtverwijdering van TRI in de bron (>90%), vanwege de verhoogde concentraties in peilbuis 607.

Aanbevelingen



Aanbevolen wordt om op korte termijn nabij peilbuis 607 een dosering met koolstofbron en dechlorerende bacteriën uit te voeren om de afbraak ter plaatse te stimuleren. Dat kan op de bestaande infiltratieputten 1 en 2 worden uitgevoerd. Daarnaast wordt geadviseerd om de volgende monitoring volgens planning in het jaar 2022 uit te voeren (zie tabel 4) en de peilbuizen 1001 en 703 op te nemen in de lijst met de te bemonsteren peilbuizen.



6. Referenties

- [1] "Actualisatieonderzoek locatie Jacob Gillesstraat te Den Haag", Bioclear, 20 mei 2014
- [2] "MKB sanering Aert van der Goesstraat, vastleggen nulsituatie", Bioclear, 2 september 2016
- [3] "Resultaten waterpassing en stijghoogtemetingen J. Gillesstraat", Orvion, 26 januari 2017
- [4] "Saneringsplan locatie Jacob Gillesstraat", Bioclear



Legenda

-  peilbuis
-  peilbuis 2 filters

	
Titel: Situering peilbuizen en monsternamenpunten A3	
	
Projectnr: P157 J. Gillesstraat Den Haag Schaal: 1 : 1000 Getekend: PM	Datum: 3-11-2021 Bijlage: B

Evaluatierapport sanering
Frederik Hendriklaan

Rapportage, versie 2

Opdrachtgever: Gemeente Den Haag, dienst Stadsbeheer

creating with the power of nature

4 Eindevaluatie

4.1 Besliscriteria/signaal- en actiewaarden

Na zes jaar (vier meetpunten) wordt de pluimontwikkeling getoetst aan de modelvoorspellingen (eindverificatie). Op basis daarvan, en de waargenomen trend, wordt geëvalueerd of voldaan wordt aan de randvoorwaarden voor het behalen van een stabiele eindsituatie. De gehele sanering kan als afgerond worden beschouwd als:

1. de omvang van verontreiniging in de pluim, op basis van minimaal vier ronden, een duidelijk afnemende trend (conform model) vertoont;
2. er geen verdere verspreiding van de verontreiniging tot voorbij het Verversingskanaal optreedt en er daarnaast geen humane en ecologische risico's zijn.

Daarnaast wordt de situatie met betrekking tot het kwetsbaar object getoetst aan de actiewaarden in de onderstaande tabel.

Indien een stabiele eindsituatie is behaald en de actiewaarden in tabel 3 niet worden overschreden, wordt de sanering afgerond.

Tabel 3. Signaal- en actiewaarden

Parameter	Doel	Signaalwaarde	Actiewaarde	Faalscenario
Monitoring kwetsbaar object ijkmomenten 3 en 4				
VOCI+VC in Verversingskanaal	Geen onacceptabele verspreiding naar oppervlaktewater	Stroomafwaartse concentratie > interventiewaarde en concentratie stroomafwaarts hoger dan stroomopwaarts	Stijgende trend in stroomafwaartse concentraties	Bepalen of kans bestaat op overschrijding interventiewaarde in oppervlaktewater. Zo ja: langer monitoren
			-Stroomafwaartse concentratie > interventiewaarde en - concentratie stroomafwaarts minimaal 10% hoger dan stroomopwaarts	Faalscenario 2 en 3 Biologische scherm voor Verversingskanaal of aanbrengen van een biologisch actieve of adsorberende (slib)laag in het Verversingskanaal
VOCI+VC in poriewater in de vaste waterbodem	Controle uitstroom verontreiniging uit pluim naar kanaal	Stijgende trend in poriewater concentraties	Bepalen of kans bestaat op overschrijding interventiewaarde in oppervlaktewater	Zo ja: langer monitoren

4.2 Toetsing aan de saneringsdoelstelling

Op basis van de huidige monitoringsresultaten blijkt dat aan de eisen voor ijkmoment 4 wordt voldaan. De pluim vertoont een afnemende trend qua omvang en qua concentraties. Tevens is sprake van een loslatende pluim; de concentraties nabij de bron nemen af, er zijn geen aanwijzingen dat nog nalevering plaatsvindt. De I-contour is afgenomen ten opzichte van de nulmonitoring en afgezien van enkele peilbuizen waar een licht verhoogde concentratie wordt waargenomen zijn de concentraties stabiel of afgenomen. Tevens is aan de overzijde van het Verversingskanaal tijdens geen van de monitoringsronden verontreiniging aangetroffen. De resultaten van de grondwatermonitoring zijn in lijn met de modelvoorspellingen uit het saneringsonderzoek. De meetresultaten van de monitoringsrondes en de oude en nieuwe interventiewaardecontour zijn weergegeven op de kaart in bijlage 3.

De concentraties in het poriewater en in het oppervlaktewater voldoen aan de actiewaarden zoals opgenomen in tabel 3.

Er zijn als gevolg van de restverontreiniging geen risico's voor mens en ecosysteem omdat de concentraties in het Verversingskanaal voldoen aan de saneringsdoelstelling en er geen reden is om aan te nemen dat de concentraties zullen stijgen door input vanuit de pluim van de Frederik Hendriklaan.

De saneringsdoelstelling is behaald.

4.3 Omvang restverontreiniging en nazorg

Omdat een grote restverontreiniging in het grondwater is achtergebleven is, is nazorg noodzakelijk. Omdat de restverontreiniging stabiel is en er geen kwetsbaar object bedreigd wordt, wordt dit ingevuld door passieve nazorg waarbij na beëindiging van de sanering volstaan kan worden met registratie. De omvang van de restverontreiniging in het grondwater is weergegeven op de kaart in bijlage 4. Het oppervlak van de interventiewaardecontour bedraagt circa 16.600 m². Het volume van deze contour bedraagt circa 83.000 m³. Voor de berekening van het volume is dezelfde gemiddelde laagdikte aangehouden als in het Nader Bodemonderzoek [4]; in de gemiddelde laagdikte is geen grote verandering opgetreden tijdens de sanering.

De volgende gebruiksbepalingen gelden voor het gebied waar de restverontreiniging is achtergebleven: bij ingrepen in de bodem waarbij grondwater wordt onttrokken, zoals beregening of bouwputbemaling, dient vooraf melding plaats te vinden aan het bevoegd gezag.

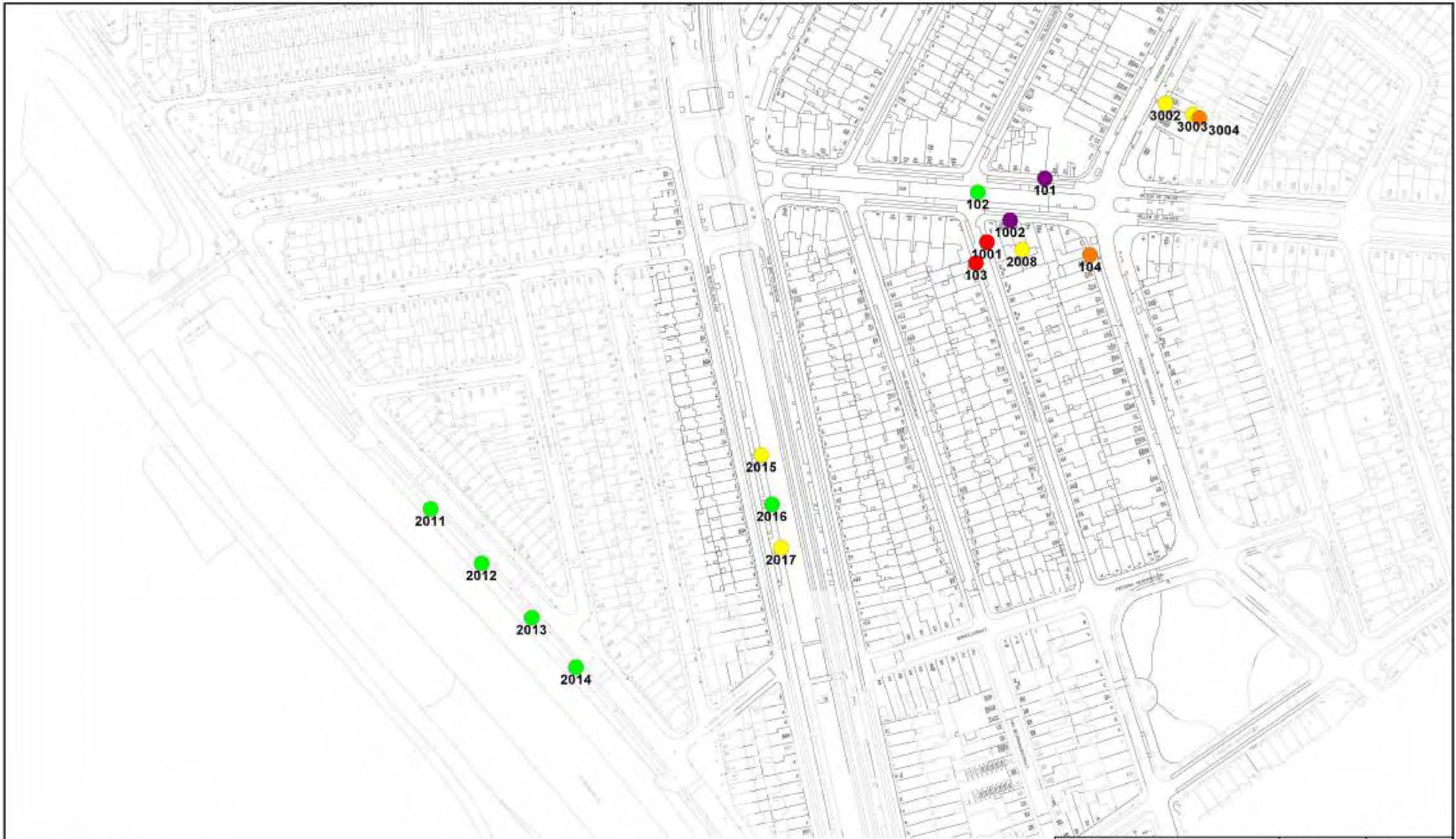
De grondverontreiniging is niet geactualiseerd. Aangenomen wordt dat de grondverontreiniging in omvang en concentraties vergelijkbaar is met de situatie in 2012 [4]. Het is evenwel mogelijk dat de verontreiniging in de afgelopen acht jaar is uitgespoeld, verdampt en/of afgebroken. Deze mogelijk achtergebleven grondverontreiniging met een omvang van circa 40 m² (20 m³) is ingetekend in de kadastrale kaart in bijlage 4. De restverontreiniging bevindt zich op een diepte van circa 0,5-0,7 m-mv. Deze restverontreiniging in de grond behoeft kadastrale registratie.

In bijlage 5 is een uittreksel uit het kadaster opgenomen met de eigendomssituatie van het betreffende perceel (Frederik Hendriklaan 218/220).

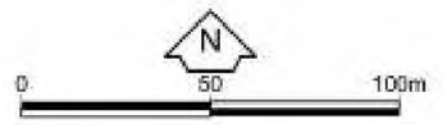
4.4 Aanbevelingen

Op basis van de saneringsresultaten wordt aanbevolen om de sanering af te ronden en over te gaan op passieve nazorg (registratie).

Om de beschikking tot beëindiging van de sanering te verkrijgen dient het onderliggende eindevaluatierapport bij het bevoegd gezag ingediend te worden.

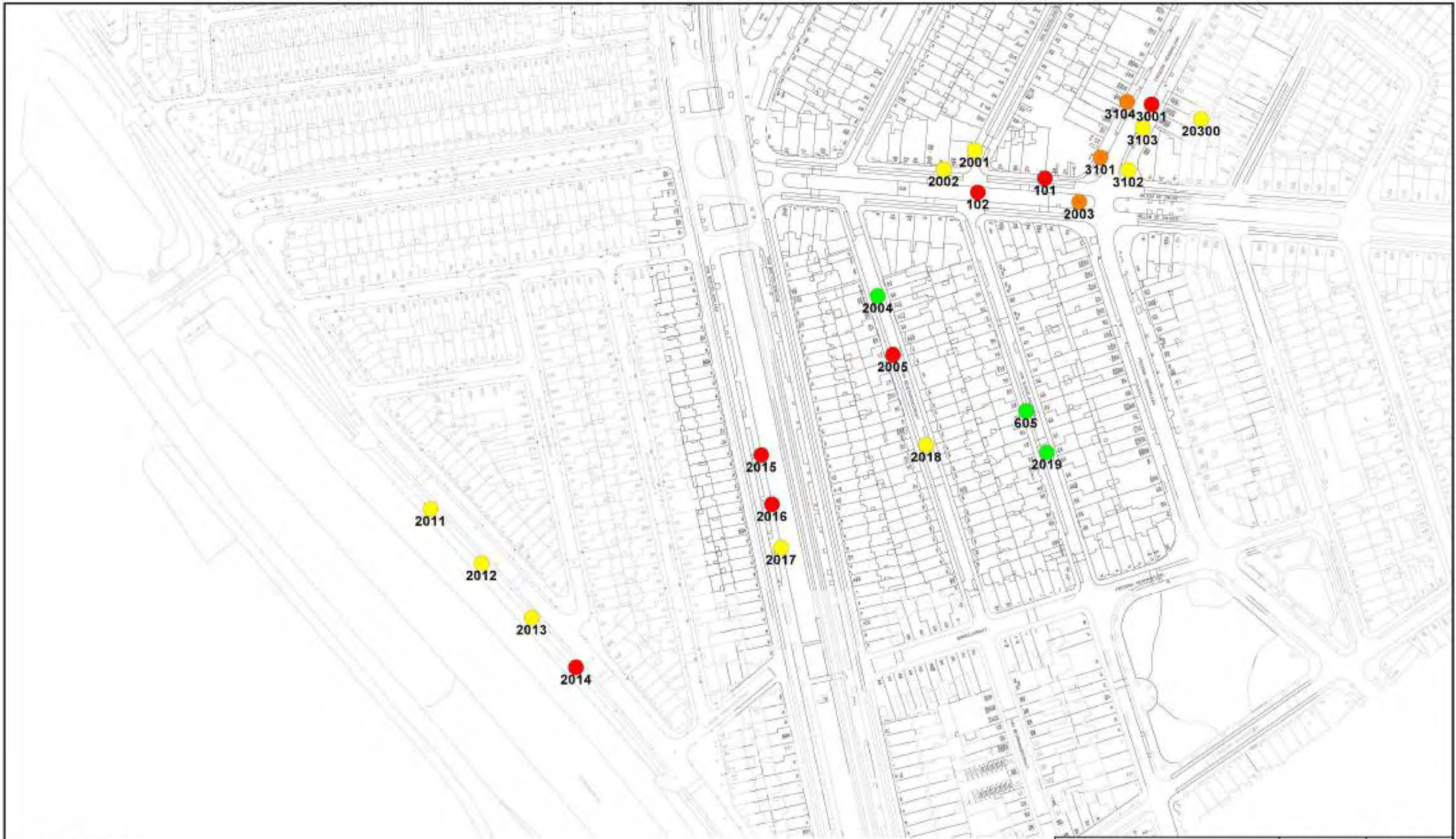


- Geen toetsingskader
- <S/AW
- >S/AW ; <T
- >T ; <I
- >I ; <10 * I
- >10 * I



Opdrachtgever Gemeente Den Haag; Dienst Stadsbeheer	Schaal 1 : 2.000	Status Definitief
Project NO Willem de Zwijgerlaan 50/ Frederik Hendrikslaan 218/220	Formaat A3 297x420	Projectnummer 4772061
Opsteldeel Grondwatersituatie (2009 t/m 2012) CKW: 0-6 m	Dat. 21.3.2012 15:12 Getek. TEGSIS Gec. t.j.v	Tekeningnummer P00038

Postbus 133
7400 AC, Geesteren
Tel. 5.12.e
Fax

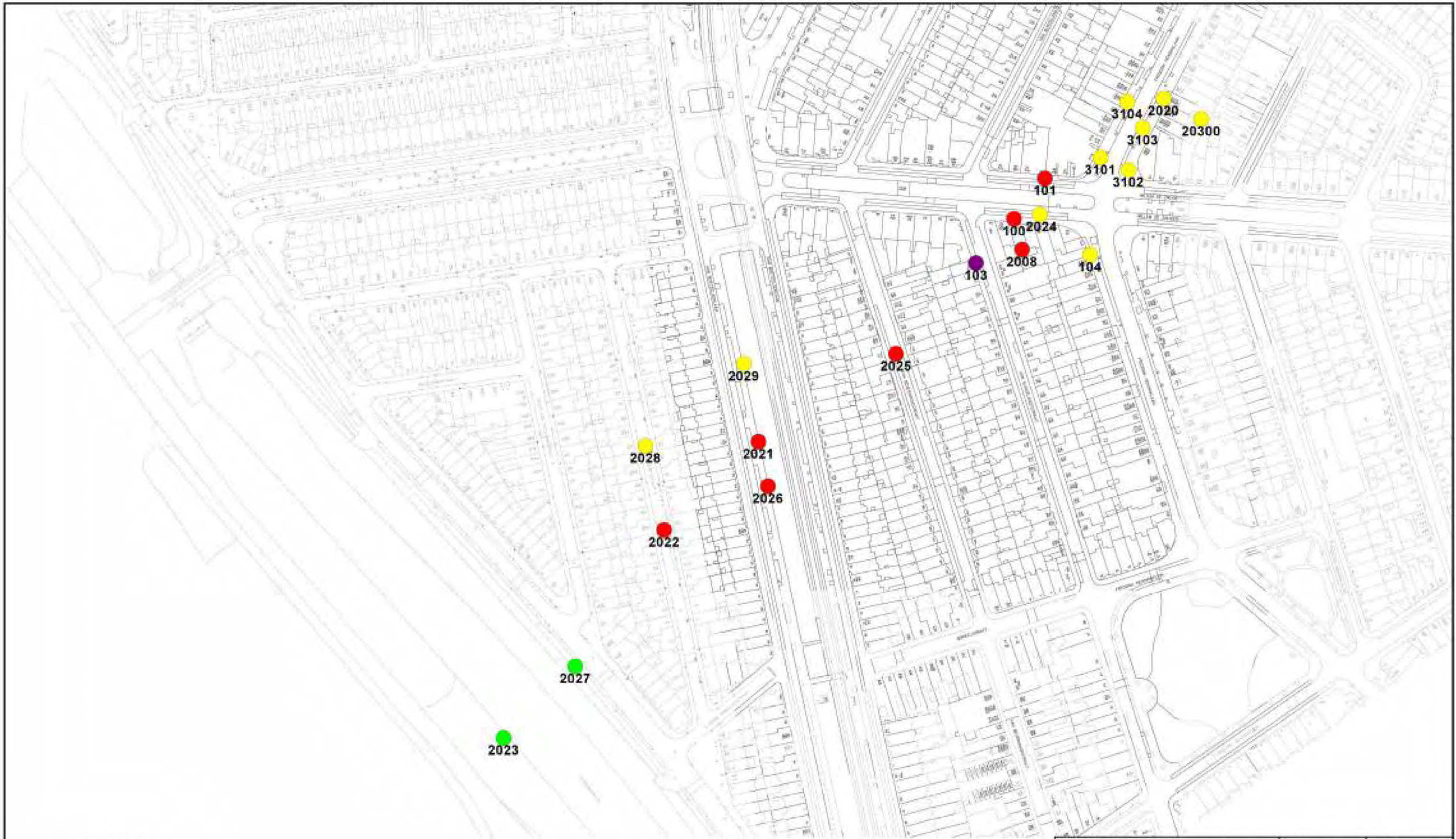


- Geen toetsingskader
- <S/AW
- >S/AW ; <T
- >T ; <l
- >l ; <10 * l
- >10 * l



Opdrachtgever Gemeente Den Haag: Dienst Stadsbeheer	Schaal 1 : 2.000	Status Definitief
Project Den Haag: NO Willem de Zwijgerlaan 50	Formaat A3 297x420	Projectnummer 4772061
Opsteldeel Grondwater (2009 t/m 2012) CKW: 6-9 m	Dat. 21.3.2012 15:14 Getek. TEGSIS Gec. t.j.v	Tekeningnummer P00039

Postbus 133
7400 AA Deventer
Tel. 5.12e
Fax



- Geen toetsingskader
- <S/AW
- >S/AW ; <T
- >T ; <l
- >l ; <10 * l
- >10 * l



Opdrachtgever Gemeente Den Haag; Dienst Stadsbeheer	Schaal 1 : 2.000	Status Definitief
Project NO Willem de Zwijgerlaan 50/ Frederik Hendrikslaan 218/220	Formaat A3 297x420	Projectnummer 4772061
Opsteldeel Grondwater (2009-2012) CKW: 9-14 m	Dat. 21.3.2012 15:15 Getek. TEGSIS Gec. t.j.v	Tekeningnummer P00040

Postbus 133
7400 AA Deventer
Tel: 5.12.0
Fax: [redacted]



- Geen toetsingskader
- <S/AW
- >S/AW ; <T
- >T ; <l
- >l ; <10 * l
- >10 * l



Opdrachtgever Gemeente Den Haag; Dienst Stadsbeheer	Schaal 1 : 2.000	Status Definitief
Project NO Willem de Zwijgerlaan 50/ Frederik Hendrikslaan 218/220	Formaat A3 297x420	Projectnummer 4772061
Opsteldeel Grondwater (2009 t/m 2012) CKW: >14 m	Dat. 21.3.2012 15:18 Getek. TEGSIS Gec. t.j.v	Tekeningnummer P00041

Postbus 133
1400 AC, Geesteren
Tel. 5.12.e
Fax

5610097 (T3)



Gemeente Den Haag
Dienst Stadsbeheer

Ingenieursbureau Den Haag

**Verkennd bodemonderzoek
Kranenburgweg te Den Haag**

ibDH: 95007657

	naam	paragraaf	datum
opsteller	5.12e	5.12e	14 juli 2009
2 ^e lezer	5.12e	5.12e	21 juli 2009
autorisatie	5.12e		24 juli 2009

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

In de boringen is tot de maximale geboorde diepte van 4,5 m-mv zand aangetroffen. Ter plaats van boring B33 is een veenlaag (2,9 - 4,0 m-mv) aangetroffen. Ter plaats van B35 en B36 is in de bovengrond een matige bijmenging met puin aangetroffen. Er zijn in de grond zintuiglijk geen asbest, afwijkende geuren en kleuren waargenomen.

kwaliteit grond

De bovengrond (0,0 - 0,5 m-mv) wordt beoordeeld als niet tot licht verontreinigd met kobalt en lood. De ondergrond (0,5 - 2,0 m-mv) wordt beoordeeld als niet tot licht verontreinigd met PAK. De diepere ondergrond (>2,0 m-mv) wordt beoordeeld als niet verontreinigd.

In de boven- en ondergrond zijn geen overschrijdingen van de gemiddelde waarde van de bodemkwaliteitskaart voor de zone B7/O7 aangetroffen.

kwaliteit grondwater

Het grondwater is niet onderzocht.

5.2 Aanbevelingen

uitvoering werkzaamheden

Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden (uiterlijk twee weken) dient er een melding grondverzet verricht te worden bij het bevoegd gezag (DSB, Milieu en Vergunningen, UMT).

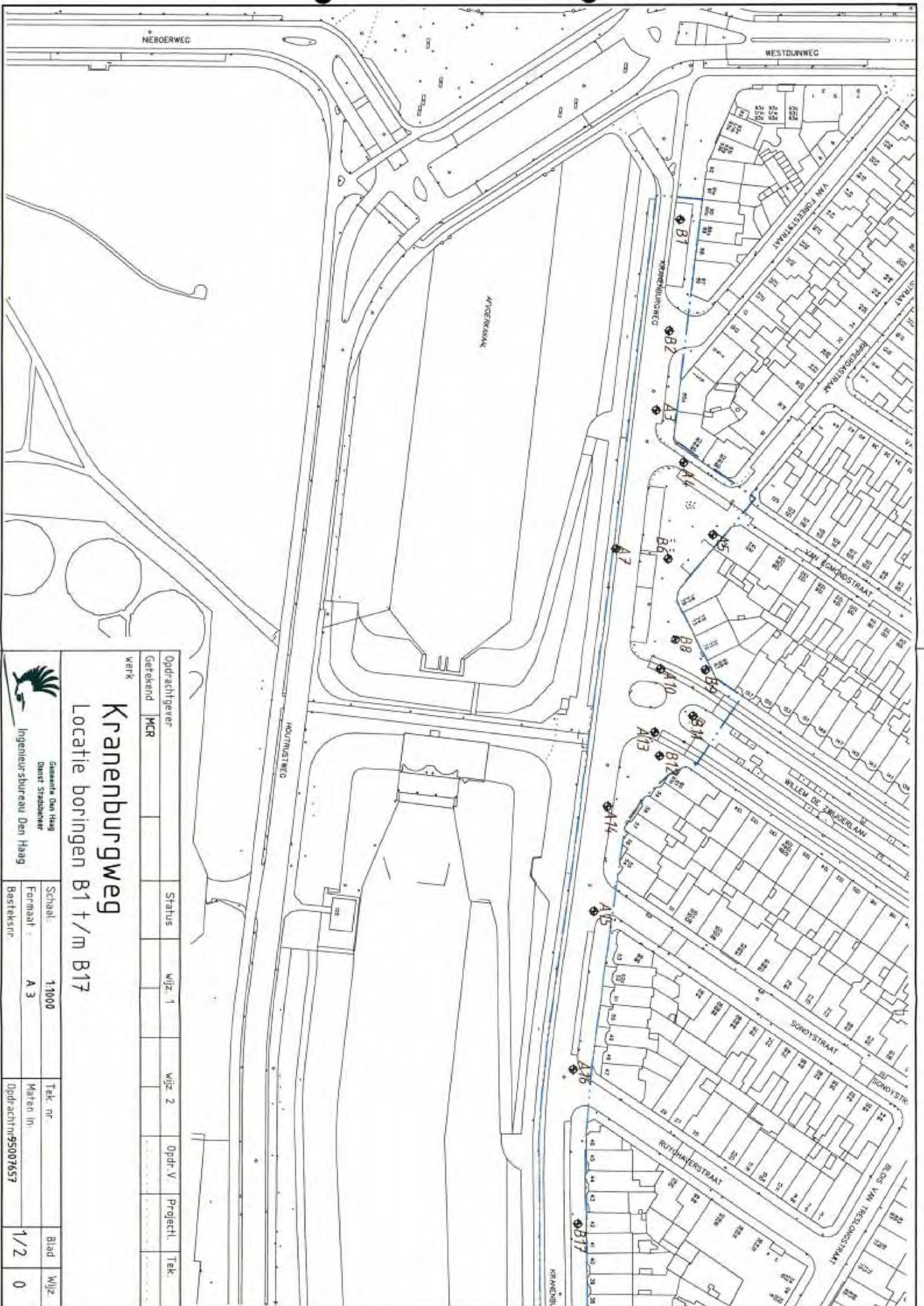
De definitieve beoordeling over de mogelijkheden en/of beperkingen van het grondverzet en vermenging van het bodemmateriaal zal door het bevoegd gezag schriftelijk worden vastgelegd na het indienen van een melding grondverzet op basis van het voorliggende rapport.

beperking afvoer grond

Het bodemmateriaal is potentieel herbruikbaar binnen de locatie. Bij hergebruik binnen de gemeente Den Haag zijn de regels van het bodembeheerplan van de gemeente Den Haag (2003) van belang. Afhankelijk van de uiteindelijke bestemming (en afnemer) kan een aanvullende uitkeuring van het materiaal conform de gangbare protocollen van het Besluit Bodemkwaliteit (APQ4) worden vereist.

Indien men meer dan 2 m³ licht verontreinigd bodemmateriaal wil afvoeren, gelden de beperkingen in het kader van de Wet Milieubeheer, waaronder registratie van de transporten door middel van begeleidingsformulieren (transportbannen).

Bij het aantreffen van elke vorm van bodemverontreiniging en/of de uitvoering van grondverzet in verontreinigde grond, dient in alle gevallen contact opgenomen te worden met de afdeling Milieubeheer van de Dienst Stadsbeheer van de gemeente Den Haag (tel. 5126 5126 of 5126 5126 fax 5126 0).



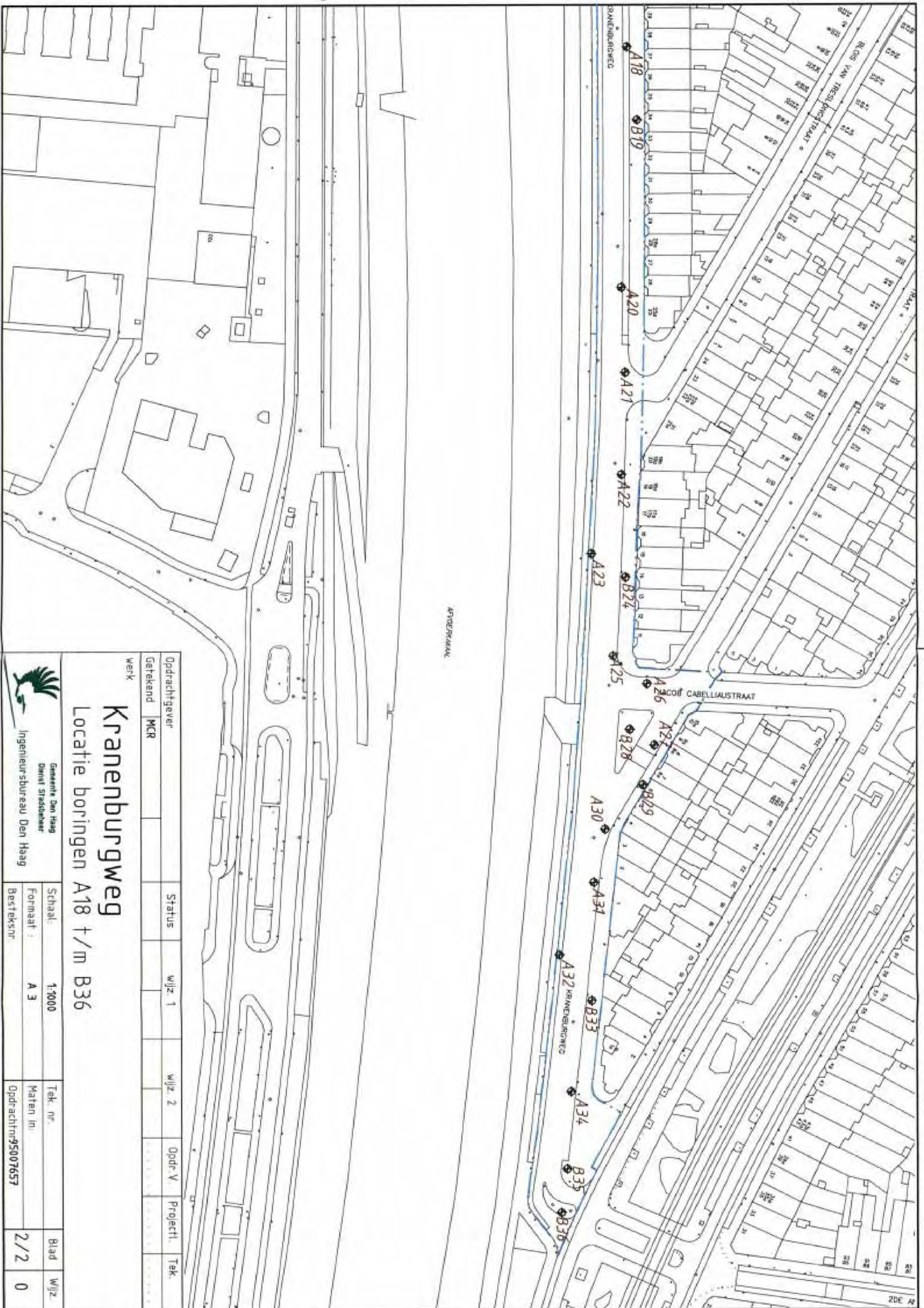
Opdrachtgever	Status	Wijz. 1	Wijz. 2	Opdr. V	Projectl.	Tek.
Getekend MCR						

Kranenburgweg
 Locatie boringen B1 t/m B17



Schaal:	1:1000	Tek. nr.	Blad	Wijz.
Formaat:	A 3	Maten in:	1/2	0
Besteknr.		Opdrachtnr.	95007657	


Bestandsnaam: G:\ICM\MIL\01_PROJECTEN\95006000+\95007657_Kranenburgweg_NEN\Tekeningen\95007657_Kranenburgweg



Opdrachtgever	Status	wijz. 1	wijz. 2	Opdr. V	Projectl.	Tek.
Getekend MCR						

Kranenburgweg

Locatie boringen A18 t/m B36

 Gemeente Den Haag Dienst Stadsbeheer Ingenieursbureau Den Haag	Schaal:	1:1000	Tek. nr.	Blad	Wijz.
	Formaat:	A 3	Maten in:		
Bestandsnr.	Besteksnr.	Opdrachtnr.	95007657	2/2	0



Milieuhygiënisch vooronderzoek

Statenkwartier deelplan A & B (wijk 7) Den Haag

Datum
18-12-2019

Versie

1

Auteur

5.1.2.e

Opdrachtnaam
Milieuhygiënisch vooronderzoek

Opdrachtgever

DSB/OG

Opdrachtnummer

95022522-2019158

Status
definitief

4.3 Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om de milieuhygiënische bodemkwaliteit t.p.v. de ORAC-locaties zoals opgenomen in tabel 4.1 te onderzoeken.

Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden (uiterlijk twee weken) dient een melding grondverzet verricht te worden bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Haaglanden).

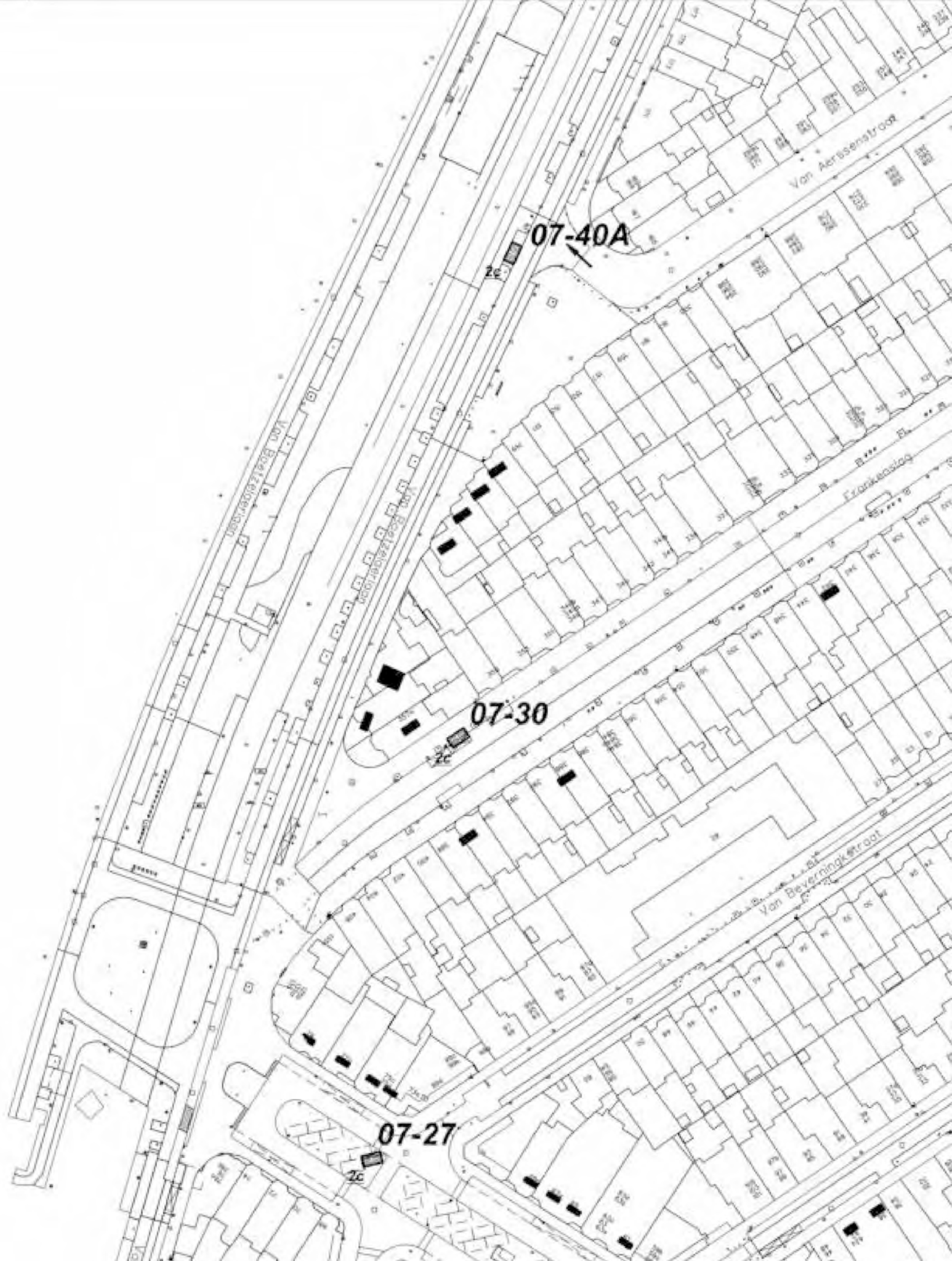
De beoordeling of het uitvoeren van een bodemonderzoek noodzakelijk is, zal door het bevoegd gezag bepaald worden na het indienen van het voorliggende HO.

Grondverzet/ vermenging mag uitsluitend plaats vinden op basis van, én na goedkeuring van het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Haaglanden).

Beperkingen afvoer grond

Voor het overige deel (onverdachte deel) van locatie geldt dat het bodemmateriaal potentieel herbruikbaar is binnen de locatie. Bij hergebruik binnen de gemeente Den Haag zijn de regels van het bodembeheerplan van de gemeente Den Haag (2013) van belang. Afhankelijk van de uiteindelijke bestemming (en afnemer) kan een aanvullende uitkeuring van het materiaal conform de gangbare protocollen van het Besluit Bodemkwaliteit (AP04) worden vereist.

Bij het aantreffen van elke vorm van bodemverontreiniging en/of de uitvoering van grondverzet in verontreinigde grond, dient in alle gevallen contact opgenomen te worden met de afdeling toezicht van de Omgevingsdienst Haaglanden (toezicht @odh.nl).



07-40A

07-30

07-27

Van Aertstraat

Von Bovenstraat

Von Bovenstraat

Von Beveringkerfstraat

Von Bovenstraat

Projectnaam Houtrustbrug Den Haag
Type onderzoek Verkennend bodem- en asbestonderzoek
Projectnummer 78021.05
Opdrachtgever Gemeente Den Haag
Afdeling Milieu, Ingenieursbureau Den Haag
T.a.v. 5.1.2e
Postbus 1265 I
2500 DP Den Haag

Kenmerk opdrachtgever 95022704-2020084

Auteur(s)
Kwaliteitscontrole
Projectleider

5.1.2e

5.1.2e

Parasif
Parasif

5.1.2e

Datum 27-11-'20

Datum 27-11-'20

Ons kenmerk R02-78021.05-WZI-d01
Status Definitief
Versiesummer 1
Datum 27 november 2020

Verkennend bodem- en asbestonderzoek

Houtrustbrug Den Haag

Ingenieursbureau Land
Postbus 303
6710 BH EDE
T: 5.1.2e
E:
W: www.ibland.nl

8 Conclusies en aanbevelingen

In opdracht van de gemeente Den Haag heeft ingenieursbureau Land een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd op een terrein aan de Segbroeklaan, Houtrustweg, Houtrustbrug Van Boetzelaerlaan, Conradkade en President Kennedylaan te Den Haag. De regionale ligging is opgenomen in bijlage I.

Aanleiding voor het onderzoek zijn de voorgenomen herinrichting van de openbare ruimte waarbij het wegprofiel zal worden aangepast, bomen worden aangeplant en straatkolken worden vervangen.

Conclusies

Op basis van de analyseresultaten wordt de onderzoekshypothese, verdachte locatie, bevestigd.

Ter plaatse van de Conradkade (boringen I 16, 602 en 603) overschrijden de parameters koper en zink de interventiewaarde en de parameter lood de tussenwaarde in het matige fijne zand pakket met spikkels baksteen op een diepte van 0,3-0,5 m-mv. De totale omvang van de verontreiniging binnen het onderzoeksgebied is ca. 12 m³. De verontreiniging loopt door buiten het werkgebied vanwege het feit dat op de grens van het onderzoekslocatie nog een sterke verontreiniging aanwezig is aan koper en zink. Om kosteneffectieve redenen is gekozen om geen aanvullende boringen door de asfaltverharding te plaatsen. De uitvoeringskosten hiervoor zijn disproportioneel (veiligheids- en verkeersmaatregelen, wegafsluiting e.d.). De verwachting is reëel dat de omvang van de sterke verontreinigingen groter is dan 25 m³.

Ter plaatse van de Conradkade (b. I 16, 602 en 603) overschrijden de parameters koper en zink de interventiewaarde en de parameter lood de tussenwaarde in het matige fijne zand pakket met spikkels baksteen op een diepte van 0,3-0,5 m-mv. De totale omvang van de verontreiniging binnen het onderzoeksgebied is ca. 12 m³. De verontreiniging is in horizontale vlak niet vastgesteld en loopt buiten het huidige onderzoeksgebied in zuidoostelijke richting door. Een geval van ernstige bodemverontreiniging met koper en zink kan op basis van de huidige gegevens niet worden uitgesloten.

Ter plaatse van de President Kennedylaanboring (b. I 17, 701,704A, 903, 904 en 1002) overschrijden de parameters koper, zink en lood de interventiewaarde in het matige fijne zand pakket met spikkels baksteen op een diepte van 0,3-1,5 m-mv. De totale omvang van de verontreiniging binnen het huidige plangebied is zeker 650 m³ en hierdoor is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zink, lood en koper. Het geval is in het verticale en horizontale vlak niet vastgesteld. Mogelijke loopt de sterke verontreiniging dieper door dan 1,5 m-mv. Buiten het huidige onderzoeksgebied lijkt de sterke verontreiniging door te lopen in noordelijke en oostelijk richting.

In de vrijkomende, al dan niet verontreinigde, boven- en ondergrond, ter plaatse van de Conradkade dan wel de President Kennedylaan, zijn PFAS in gehalten boven de bepalingsgrens, maar onder de achtergrondwaarde aangetoond. Het betreft PFOA (som) en PFOS (som). De normen voor PFAS voor het toepassen als "klasse Landbouw/natuur" worden niet overschreden. Deze grond kan niet toegepast worden in grondwaterbeschermingsgebieden.

Ter plaatse van de Van Boetzelaerlaan (b. 005) is een sintel laag (beschreven als een kolengruis houdende laag) aangetroffen, omdat deze laag uitsluitende uit sintel bestaat is er geen sprake van bodem. Vastgesteld is dat sintel laag een beperkte omvang heeft. Mocht de laag worden aangetroffen bij de graafwerkzaamheden dan is het raadzaam, om verontreiniging met de omliggende grond te voorkomen, de laag te verwijderen en af te voeren naar een erkend verwerker.

In de overige zandige boven- en ondergrond worden lokaal de achtergrondwaarden overschreden door diverse zware metalen en PAK. De te verwachten indicatieve bodemkwaliteitsklasse varieert tussen 'Altijd toepasbaar' en 'klasse wonen'.

In de bodem is visueel en analytisch geen asbest aangetroffen.

Aanbevelingen

Ten behoeve van de werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond, ter plaatse van de President Kennedylaan en Conradkade, dient een BUS-tijdelijke uitnamen te worden ingedient bij het bevoegd gezag, Provincie Zuid-Holland.

Bij het aantreffen van elke vorm van bodemverontreiniging en/of indicaties hiervoor, dient in alle gevallen contact opgenomen te worden met de Omgevingsdienst Haaglanden.

Mochten er civieltechnische werkzaamheden plaats gaan vinden dieper dan 1,25 m-mv, dan dient de dieper gelegen ondergrond, met uitzondering van de reeds onderzochte keerwanden en boomgat ter plaatse van de Conradkade, voorafgaand aan de geplande werkzaamheden, aanvullend te worden onderzocht.

Indien er grond van de locatie moet worden afgevoerd en elders toegepast, dient dit te gebeuren conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit en het tijdelijk handelingskader PFAS.

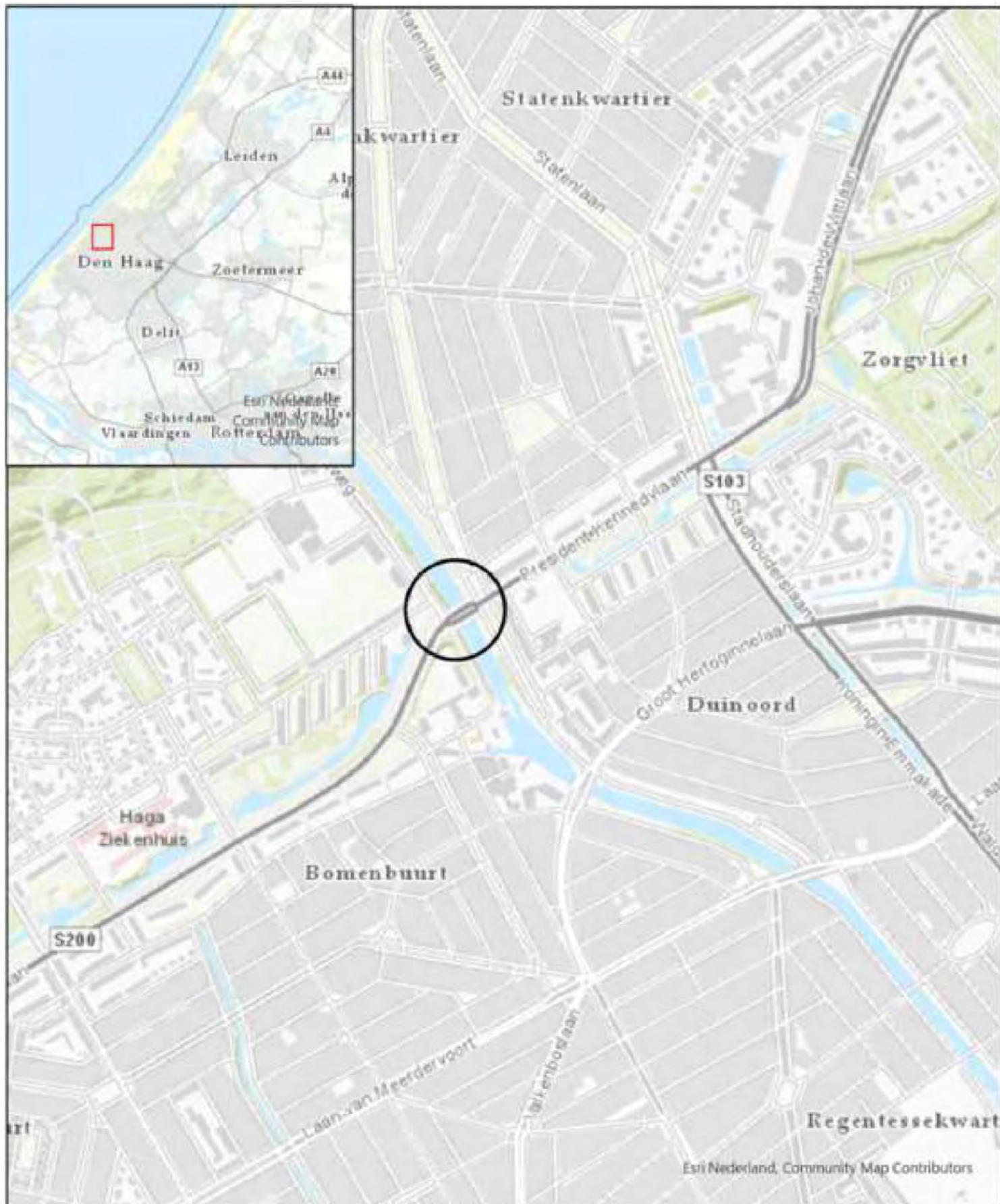
Indien in de grond graafwerkzaamheden worden uitgevoerd, dient rekening gehouden te worden met de te nemen veiligheidsmaatregelen conform CROW protocol 400.



Bijlage I

Tekeningen

- Regionale ligging
- Situatietekening



Legenda

 Onderzoekslocatie

Coördinaten X = 78.690
Y = 455.820



Oprichtgever **Gemeente Den Haag**

Project **Houtrustbrug Den Haag**

Omschrijving **Regionale ligging**

Get.	JVO	Schaal	1:10.000	Formaat	A4	Tekeningnummer	
Datum	26-09-2020	Status	DEFINITIEF	Bestelnummer	-		78021.05-04
Pla.	RWI			Bladnummer	-		
				Projectnummer	78021.05		



Ingenieursbureau Land
Torenstraat 10
Postbus 300
6711 ZH Den Haag
Tel: 070-338-0300



Verklaring

- 02 ● Boring variërend tussen 1,0 - 2,0 m-rnw
- 101 📍 Afsatboring
- 📍 Minimale interventiewaarde contour
- Grens onderzoekslocatie
- Locatie ontgraven t.b.v. mantelbuizen
- Locatie ontgraven t.b.v. bomen en keervand
- Overige civiele werkzaamheden
- ✕ Puc



Opleedgever
Gemeente Den Haag

Project
Houtruibrug Den Haag

Omschrijving
Situatietekening bodem

Gepl. nr.	W18	Schaal	1:1.000	Functie	A3	Vaardigheidsniveau
Datum	27-11-2020	Status	Stuvia	Buiktekening	-	78021.05-05
Werknr.	4	Projectnummer	78021.05	Projectnummer	78021.05	
Aanv.	808					



- Verklaring**
- 208 □ Asbestgat
 - Grans onderzoekslocatie



Opdrachtgever
Gemeente Den Haag

Project
Hourrustbrug Den Haag

Onderzoek
Situatietekening asbest in bodem

GA	WD	Schaal	1 : 500	Project	AD	Ytoringnummer
Datum	16-11-2020	Niveau		Berekenaar		
Naam				Bekrijver		78021.5.13
Aan	BvM	Programma	78021.05	Programma		

Vindingrijke oplossingen voor morgen.

Ingenieursbureau Land
Morsestraat 15
6716 AH Ede
0318 437 639
ibland.nl



VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Foreeststraat en Duindorplaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Duindorplaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Foreeststraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplaan



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	2406	100%	2245	100%	1598	1482	808	763
Dag (7-19u)	2050	85,2%	1898	84,5%	1361	1251	689	647
Avond (19-23u)	273	11,4%	263	11,7%	185	177	88	85
Nacht (23-7u)	83	3,4%	84	3,8%	52	54	31	30
Ochtendspits (7-9u)	295	12,2%	230	10,2%	156	124	139	106
Avondspits (16-18u)	395	16,4%	375	16,7%	276	254	119	121

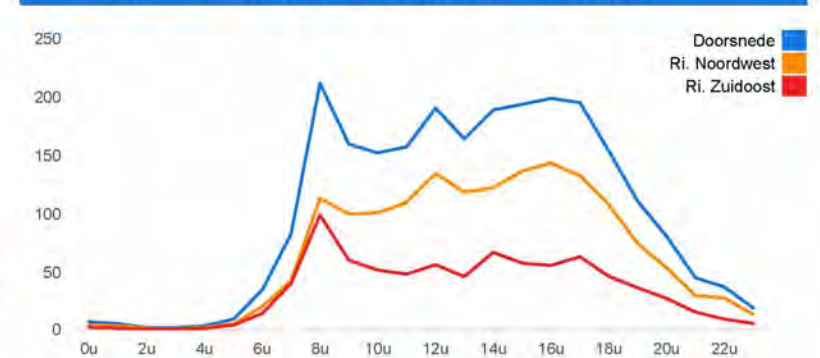
UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00	- 01:00	7	0,3%	11	0,5%	5	7	2	4
01:00	- 02:00	6	0,2%	8	0,4%	4	6	2	3
02:00	- 03:00	2	0,1%	4	0,2%	1	3	1	2
03:00	- 04:00	2	0,1%	3	0,1%	1	2	1	1
04:00	- 05:00	4	0,1%	3	0,1%	2	2	1	1
05:00	- 06:00	9	0,4%	8	0,4%	5	5	4	3
06:00	- 07:00	34	1,4%	27	1,2%	20	16	14	11
07:00	- 08:00	83	3,4%	67	3,0%	42	35	40	32
08:00	- 09:00	212	8,8%	163	7,3%	113	89	99	75
09:00	- 10:00	160	6,6%	140	6,2%	100	88	60	52
10:00	- 11:00	152	6,3%	146	6,5%	101	97	51	50
11:00	- 12:00	157	6,5%	154	6,9%	109	105	48	49
12:00	- 13:00	191	7,9%	181	8,0%	135	124	56	57
13:00	- 14:00	164	6,8%	163	7,3%	118	115	46	48
14:00	- 15:00	189	7,9%	181	8,1%	122	118	67	64
15:00	- 16:00	194	8,1%	185	8,2%	137	128	57	57
16:00	- 17:00	199	8,3%	191	8,5%	144	132	56	58
17:00	- 18:00	196	8,1%	184	8,2%	133	122	63	63
18:00	- 19:00	154	6,4%	143	6,4%	108	100	46	43
19:00	- 20:00	111	4,6%	106	4,7%	74	71	36	35
20:00	- 21:00	81	3,4%	78	3,5%	53	51	27	26
21:00	- 22:00	45	1,9%	45	2,0%	30	30	15	15
22:00	- 23:00	37	1,5%	34	1,5%	28	25	9	9
23:00	- 24:00	19	0,8%	20	0,9%	13	14	6	6

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	2340	97,3%	2189	97,5%	97,2%	97,5%	97,4%	97,7%
Middelzwaar (M)	39	1,6%	33	1,5%	1,6%	1,4%	1,8%	1,6%
Zwaar (Z)	27	1,1%	23	1,0%	1,2%	1,1%	0,8%	0,8%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	1586
zo 11-sep	1375
ma 12-sep	1737
di 13-sep	1756
wo 14-sep	1878
do 15-sep	1797
vr 16-sep	2009
za 17-sep	1706
zo 18-sep	1118
ma 19-sep	2362
di 20-sep	2722
wo 21-sep	3169
do 22-sep	2999
vr 23-sep	3391
za 24-sep	2926
zo 25-sep	2343

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid V85	26	26	26
< 15 km/u	4,7%	4,8%	4,5%
15 - 20 km/u	12,7%	11,6%	14,9%
20 - 25 km/u	22,5%	22,1%	23,3%
25 - 30 km/u	31,8%	33,5%	28,4%
30 - 35 km/u	20,8%	21,4%	19,5%
35 - 40 km/u	6,1%	5,7%	7%
40 - 45 km/u	1,1%	0,7%	1,8%
> 45 km/u	0,3%	0,2%	0,6%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Duindorplan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Foreeststraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methode: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan



WERKDAG

		Doorsnede				Ri. Noordwest				Ri. Zuidoost			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	7	0	0	7	5	0	0	5	2	0	0	2
01:00	- 02:00	6	0	0	6	4	0	0	4	2	0	0	2
02:00	- 03:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
03:00	- 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
04:00	- 05:00	3	0	0	4	2	0	0	2	1	0	0	1
05:00	- 06:00	8	1	0	9	4	1	0	5	4	0	0	4
06:00	- 07:00	33	1	1	34	19	1	0	20	14	0	0	14
07:00	- 08:00	80	2	1	83	41	1	0	42	39	1	0	40
08:00	- 09:00	206	4	2	212	109	3	1	113	97	1	1	99
09:00	- 10:00	153	4	3	160	96	2	2	100	57	2	1	60
10:00	- 11:00	146	4	2	152	97	2	1	101	49	2	1	51
11:00	- 12:00	152	4	2	157	105	3	1	109	47	1	0	48
12:00	- 13:00	185	2	3	191	131	2	2	135	55	1	1	56
13:00	- 14:00	160	2	1	164	116	2	1	118	45	1	1	46
14:00	- 15:00	185	3	2	189	120	1	1	122	65	1	1	67
15:00	- 16:00	189	2	2	194	134	1	2	137	56	1	0	57
16:00	- 17:00	194	3	2	199	140	2	2	144	54	1	0	56
17:00	- 18:00	192	2	2	196	130	1	2	133	62	1	0	63
18:00	- 19:00	150	2	2	154	105	1	2	108	45	1	0	46
19:00	- 20:00	108	1	1	111	73	1	1	74	36	1	0	36
20:00	- 21:00	79	1	1	81	52	1	1	53	27	0	0	27
21:00	- 22:00	44	0	0	45	29	0	0	30	15	0	0	15
22:00	- 23:00	37	0	0	37	27	0	0	28	9	0	0	9
23:00	- 24:00	19	0	0	19	13	0	0	13	6	0	0	6
Etmaal (0-24u)		2340	39	27	2406	1553	25	20	1598	787	14	7	808
Dag (7-19u)		1993	34	24	2050	1322	21	17	1361	671	13	6	689
Avond (19-23u)		268	3	2	273	181	2	2	185	87	1	0	88
Nacht (23-7u)		80	2	1	83	50	2	0	52	30	0	0	31
Ochtendspits (7-9u)		286	6	3	295	150	4	2	156	136	2	1	139
Avondspits (16-18u)		386	5	4	395	269	3	4	276	116	2	0	119

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan



WEEKDAG

		Doorsnede				Ri. Noordwest				Ri. Zuidoost			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	11	0	0	11	7	0	0	7	4	0	0	4
01:00	- 02:00	8	0	0	8	6	0	0	6	3	0	0	3
02:00	- 03:00	4	0	0	4	2	0	0	3	2	0	0	2
03:00	- 04:00	3	0	0	3	2	0	0	2	1	0	0	1
04:00	- 05:00	3	0	0	3	2	0	0	2	1	0	0	1
05:00	- 06:00	7	1	0	8	4	1	0	5	3	0	0	3
06:00	- 07:00	25	1	0	27	15	1	0	16	10	0	0	11
07:00	- 08:00	64	2	0	67	34	1	0	35	31	1	0	32
08:00	- 09:00	159	3	2	163	86	2	1	89	73	1	1	75
09:00	- 10:00	134	3	2	140	84	2	1	88	50	1	1	52
10:00	- 11:00	141	3	2	146	94	2	1	97	48	1	1	50
11:00	- 12:00	149	3	2	154	101	2	1	105	48	1	0	49
12:00	- 13:00	176	2	2	181	121	1	2	124	55	1	1	57
13:00	- 14:00	160	2	1	163	112	1	1	115	47	1	1	48
14:00	- 15:00	177	2	2	181	115	1	1	118	62	1	1	64
15:00	- 16:00	181	2	2	185	125	1	2	128	56	1	0	57
16:00	- 17:00	186	2	2	191	129	1	2	132	57	1	0	58
17:00	- 18:00	181	2	2	184	119	1	1	122	62	1	0	63
18:00	- 19:00	140	1	2	143	98	1	1	100	42	0	0	43
19:00	- 20:00	104	1	1	106	69	1	1	71	34	1	0	35
20:00	- 21:00	76	1	1	78	50	0	1	51	26	0	0	26
21:00	- 22:00	44	0	0	45	29	0	0	30	15	0	0	15
22:00	- 23:00	34	0	0	34	25	0	0	25	9	0	0	9
23:00	- 24:00	20	0	0	20	14	0	0	14	6	0	0	6
Etmaal (0-24u)		2189	33	23	2245	1444	21	17	1482	745	12	6	763
Dag (7-19u)		1850	28	21	1898	1218	18	15	1251	631	10	5	647
Avond (19-23u)		258	3	2	263	174	2	2	177	84	1	0	85
Nacht (23-7u)		82	2	0	84	52	2	0	54	30	0	0	30
Ochtendspits (7-9u)		223	5	2	230	120	3	1	124	104	1	1	106
Avondspits (16-18u)		367	4	4	375	248	3	3	254	119	2	0	121

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Duindorplan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Foreeststraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Validatie

■ = Compleet en representatief
■ = Niet representatief
■ = Niet compleet

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	11	17	2	3	7	10	11	13	21	3	3	8	4	13	31	34
01:00 - 02:00	17	14	3	3	1	3	3	8	12	4	0	16	5	14	11	25
02:00 - 03:00	4	12	5	1	0	1	1	4	3	1	4	2	1	4	12	23
03:00 - 04:00	4	9	1	0	1	2	5	5	8	3	1	1	2	3	4	11
04:00 - 05:00	1	1	3	3	3	3	0	0	6	2	4	8	3	8	3	2
05:00 - 06:00	5	4	7	6	2	4	5	3	1	7	8	14	18	17	8	8
06:00 - 07:00	6	1	31	21	19	20	26	8	6	28	39	67	36	43	15	7
07:00 - 08:00	25	7	60	70	65	79	56	29	13	61	83	112	115	91	49	36
08:00 - 09:00	49	19	153	184	184	168	207	40	17	145	196	255	266	267	95	33
09:00 - 10:00	82	58	106	105	150	123	135	106	51	177	169	230	185	190	168	79
10:00 - 11:00	136	86	106	96	113	116	126	134	81	160	173	198	177	218	225	128
11:00 - 12:00	135	109	101	111	123	106	150	153	75	139	197	189	202	215	229	171
12:00 - 13:00	137	123	118	116	165	118	152	183	91	168	231	315	206	257	252	147
13:00 - 14:00	138	130	85	112	132	112	147	184	102	164	181	201	208	238	252	155
14:00 - 15:00	129	136	157	158	104	158	172	133	116	176	166	239	233	263	248	207
15:00 - 16:00	146	122	173	158	158	146	147	116	96	197	198	223	227	304	233	257
16:00 - 17:00	125	110	119	142	161	141	173	130	109	217	250	306	248	277	251	293
17:00 - 18:00	114	116	151	153	149	176	130	135	98	212	238	227	254	313	237	241
18:00 - 19:00	93	100	127	113	102	114	120	100	63	185	196	192	207	241	151	185
19:00 - 20:00	81	74	92	95	80	69	96	76	54	120	162	131	151	137	157	115
20:00 - 21:00	66	60	62	46	78	53	60	53	46	83	99	104	113	123	122	78
21:00 - 22:00	46	35	43	27	41	26	36	36	25	56	57	58	64	55	81	48
22:00 - 23:00	20	20	23	22	23	32	29	26	13	39	45	50	47	62	50	37
23:00 - 24:00	16	12	9	11	17	17	22	31	11	15	22	23	27	38	42	23
Etmaal (0-24u)	1586	1375	1737	1756	1878	1797	2009	1706	1118	2362	2722	3169	2999	3391	2926	2343
Dag (7-19u)	1309	1116	1456	1518	1606	1557	1715	1443	912	2001	2278	2687	2528	2874	2390	1932
Avond (19-23u)	213	189	220	190	222	180	221	191	138	298	363	343	375	377	410	278
Nacht (23-7u)	64	70	61	48	50	60	73	72	68	63	81	139	96	140	126	133
Ochtendspits (7-9u)	74	26	213	254	249	247	263	69	30	206	279	367	381	358	144	69
Avondspits (16-18u)	239	226	270	295	310	317	303	265	207	429	488	533	502	590	488	534
Validatie																

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
Ri. Noordwest	949	842	974	1005	1074	1055	1189	990	637	1653	1971	2286	2142	2432	2192	1548
Ri. Zuidoost	637	533	763	751	804	742	820	716	481	709	751	883	857	959	734	795
Ri. Noordwest	60%	61%	56%	57%	57%	59%	59%	58%	57%	70%	72%	72%	71%	72%	75%	66%
Ri. Zuidoost	40%	39%	44%	43%	43%	41%	41%	42%	43%	30%	28%	28%	29%	28%	25%	34%

■ = Feestdag

Licht (L)	1561	1354	1698	1708	1842	1745	1976	1680	1106	2297	2633	3082	2920	3285	2864	2310
Middelzwaar (M)	12	11	24	30	23	26	22	19	6	38	55	48	48	57	31	19
Zwaar (Z)	13	10	15	18	13	26	11	7	6	27	34	39	31	49	31	14
% Licht (L)	98,4%	98,5%	97,8%	97,3%	98,1%	97,1%	98,4%	98,5%	98,9%	97,2%	96,7%	97,3%	97,4%	96,9%	97,9%	98,6%
% Middelzwaar (M)	0,8%	0,8%	1,4%	1,7%	1,2%	1,4%	1,1%	1,1%	0,5%	1,6%	2,0%	1,5%	1,6%	1,7%	1,1%	0,8%
% Zwaar (Z)	0,8%	0,7%	0,9%	1,0%	0,7%	1,4%	0,5%	0,4%	0,5%	1,1%	1,2%	1,2%	1,0%	1,4%	1,1%	0,6%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplein

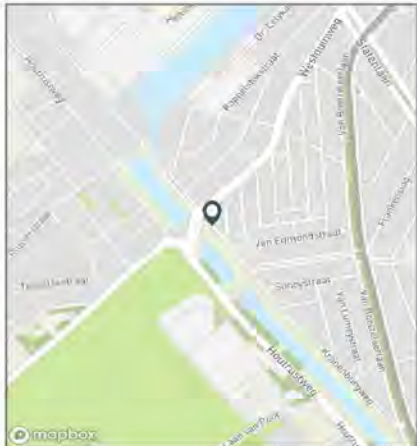


Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Foreeststraat en Duindorplein
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Duindorplein)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Foreeststraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

SNELHEDEN WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	27	34	28	34	25	33
01:00 - 02:00	27	36	27	35	28	39
02:00 - 03:00	29	35	30	35	28	37
03:00 - 04:00	28	37	31	38	25	34
04:00 - 05:00	28	39	27	34	31	43
05:00 - 06:00	28	36	26	33	32	41
06:00 - 07:00	28	35	27	33	30	37
07:00 - 08:00	27	34	27	34	28	35
08:00 - 09:00	26	33	26	33	26	34
09:00 - 10:00	27	34	27	34	27	34
10:00 - 11:00	26	33	26	33	26	34
11:00 - 12:00	26	33	26	33	27	34
12:00 - 13:00	26	33	26	33	26	34
13:00 - 14:00	26	33	26	33	26	33
14:00 - 15:00	26	33	26	33	26	33
15:00 - 16:00	25	33	25	33	26	33
16:00 - 17:00	26	33	26	33	25	33
17:00 - 18:00	26	33	26	33	25	33
18:00 - 19:00	26	33	26	33	25	33
19:00 - 20:00	26	33	26	33	25	33
20:00 - 21:00	26	33	27	33	25	33
21:00 - 22:00	26	33	26	33	24	32
22:00 - 23:00	26	33	26	33	25	32
23:00 - 24:00	27	34	28	34	26	34
Gemiddelde	26	33	26	33	26	34

SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	27	34	27	33	27	34
Dinsdag	26	33	26	33	26	33
Woensdag	26	33	26	33	25	33
Donderdag	26	33	26	33	26	34
Vrijdag	26	33	26	33	27	34
Zaterdag	26	33	26	33	26	34
Zondag	26	33	26	33	25	33
Werkdag	26	33	26	33	26	34
Weekdag	26	33	26	33	26	34

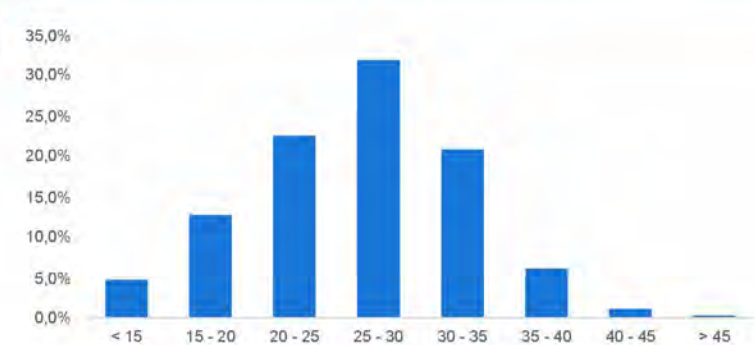
SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 15 km/u	4,7%	4,7%	4,8%	4,8%	4,5%	4,5%
15 - 20 km/u	12,7%	17,4%	11,6%	16,4%	14,9%	19,4%
20 - 25 km/u	22,5%	39,9%	22,1%	38,5%	23,3%	42,7%
25 - 30 km/u	31,8%	71,7%	33,5%	72,0%	28,4%	71,1%
30 - 35 km/u	20,8%	92,4%	21,4%	93,4%	19,5%	90,6%
35 - 40 km/u	6,1%	98,6%	5,7%	99,0%	7,0%	97,6%
40 - 45 km/u	1,1%	99,7%	0,7%	99,8%	1,8%	99,4%
> 45 km/u	0,3%	100,0%	0,2%	100,0%	0,6%	100,0%

UURVERLOOP SNELHEDEN



SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE



VERKEERSTELLING

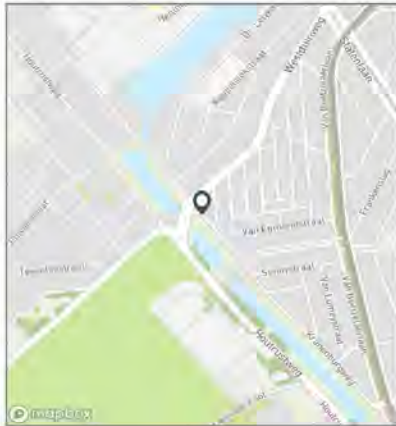
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Duindorplan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Foreeststraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	2556	100%	2409	100%	1500	1417	1056	992
Dag (7-19u)	2096	82,0%	1962	81,5%	1241	1165	855	797
Avond (19-23u)	366	14,3%	344	14,3%	213	198	153	146
Nacht (23-7u)	94	3,7%	102	4,2%	47	53	48	49
Ochtendspits (7-9u)	308	12,0%	239	9,9%	111	91	197	147
Avondspits (16-18u)	446	17,4%	420	17,5%	300	277	146	144

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00	- 01:00	11	0,4%	17	0,7%	7	9	4	8
01:00	- 02:00	5	0,2%	9	0,4%	4	6	2	3
02:00	- 03:00	2	0,1%	6	0,2%	2	4	1	1
03:00	- 04:00	2	0,1%	4	0,2%	1	2	1	2
04:00	- 05:00	2	0,1%	3	0,1%	0	1	2	2
05:00	- 06:00	7	0,3%	6	0,2%	3	2	4	4
06:00	- 07:00	31	1,2%	24	1,0%	12	9	19	15
07:00	- 08:00	97	3,8%	74	3,1%	30	24	68	50
08:00	- 09:00	211	8,2%	165	6,8%	81	67	129	97
09:00	- 10:00	136	5,3%	123	5,1%	66	62	70	60
10:00	- 11:00	132	5,2%	131	5,4%	73	74	59	57
11:00	- 12:00	138	5,4%	143	5,9%	83	87	56	56
12:00	- 13:00	165	6,4%	164	6,8%	99	96	66	67
13:00	- 14:00	171	6,7%	171	7,1%	111	108	60	63
14:00	- 15:00	194	7,6%	191	7,9%	129	125	65	67
15:00	- 16:00	206	8,1%	199	8,3%	146	135	60	64
16:00	- 17:00	209	8,2%	203	8,4%	142	134	67	69
17:00	- 18:00	236	9,2%	218	9,0%	157	143	79	75
18:00	- 19:00	200	7,8%	183	7,6%	124	111	76	72
19:00	- 20:00	140	5,5%	130	5,4%	83	77	58	53
20:00	- 21:00	104	4,1%	98	4,1%	57	53	47	45
21:00	- 22:00	69	2,7%	64	2,7%	41	37	28	27
22:00	- 23:00	53	2,1%	52	2,1%	32	31	21	21
23:00	- 24:00	34	1,3%	35	1,4%	19	19	15	16



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	2415
zo 11-sep	3007
ma 12-sep	3138
di 13-sep	2945
wo 14-sep	2827
do 15-sep	2517
vr 16-sep	1832
za 17-sep	1593
zo 18-sep	820
ma 19-sep	2147
di 20-sep	2702
wo 21-sep	2692
do 22-sep	2903
vr 23-sep	2276
za 24-sep	2175
zo 25-sep	2232

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Foreeststraat en Duindorplan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Duindorplan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Foreeststraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

DOORSNEDE

			za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
			10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00	-	01:00	25	45	7	7	11	11	17	25	25	2	9	16	16	18	31	40
01:00	-	02:00	11	23	2	7	5	3	4	18	17	4	5	10	3	9	12	25
02:00	-	03:00	7	23	2	2	2	3	1	10	6	3	3	0	1	8	5	28
03:00	-	04:00	8	12	1	2	2	2	3	4	13	0	2	5	1	1	7	6
04:00	-	05:00	4	6	2	3	2	3	2	5	3	1	1	1	2	4	6	1
05:00	-	06:00	3	3	7	4	8	5	8	3	2	8	7	9	7	8	6	4
06:00	-	07:00	15	9	27	34	28	33	24	10	2	30	31	40	28	30	5	3
07:00	-	08:00	17	17	113	125	115	112	83	17	10	89	74	103	97	85	19	16
08:00	-	09:00	62	53	237	242	217	230	173	40	31	203	203	225	233	182	69	41
09:00	-	10:00	93	145	154	160	134	152	95	75	29	116	130	144	149	149	91	100
10:00	-	11:00	168	199	149	146	159	155	102	100	59	100	139	148	125	143	122	116
11:00	-	12:00	183	221	166	156	134	124	87	121	76	126	165	162	166	161	143	182
12:00	-	13:00	180	271	200	143	180	157	122	108	83	117	212	221	187	164	135	184
13:00	-	14:00	188	241	219	183	201	135	119	136	60	149	181	165	191	218	168	229
14:00	-	15:00	198	292	243	243	219	184	121	128	77	162	192	196	244	203	173	239
15:00	-	16:00	218	252	278	240	218	222	142	164	36	172	209	222	254	212	187	223
16:00	-	17:00	221	282	261	263	234	181	135	177	47	178	217	212	251	179	195	199
17:00	-	18:00	215	271	310	303	263	230	165	132	56	186	252	223	298	145	163	188
18:00	-	19:00	175	207	284	227	223	182	121	80	40	169	223	200	234	105	198	141
19:00	-	20:00	128	154	201	174	165	120	104	70	47	103	165	129	142	78	138	90
20:00	-	21:00	88	136	138	120	141	98	70	59	35	81	123	95	106	56	99	82
21:00	-	22:00	78	65	77	79	66	67	46	40	27	64	82	87	71	41	75	39
22:00	-	23:00	75	49	41	54	55	68	45	32	24	50	54	51	65	36	64	40
23:00	-	24:00	55	31	19	28	45	40	43	39	15	34	23	28	32	41	64	16
Etmal (0-24u)			2415	3007	3138	2945	2827	2517	1832	1593	820	2147	2702	2692	2903	2276	2175	2232
Dag (7-19u)			1918	2451	2614	2431	2297	2064	1465	1278	604	1767	2197	2221	2429	1946	1663	1858
Avond (19-23u)			369	404	457	427	427	353	265	201	133	298	424	362	384	211	376	251
Nacht (23-7u)			128	152	67	87	103	100	102	114	83	82	81	109	90	119	136	123
Ochtendspits (7-9u)			79	70	350	367	332	342	256	57	41	292	277	328	330	267	88	57
Avondspits (16-18u)			436	553	571	566	497	411	300	309	103	364	469	435	549	324	358	387
Validatie																		

DOORSNEDE

za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9

Ri. Noordwest	1447	1767	1866	1722	1665	1445	1031	908	456	1247	1581	1591	1747	1358	1368	1296
Ri. Zuidoost	968	1240	1272	1223	1162	1072	801	685	364	900	1121	1101	1156	918	807	936
Ri. Noordwest	60%	59%	59%	58%	59%	57%	56%	57%	56%	58%	59%	59%	60%	60%	63%	58%
Ri. Zuidoost	40%	41%	41%	42%	41%	43%	44%	43%	44%	42%	41%	41%	40%	40%	37%	42%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Van Egmondstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Willem de Zwijgerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	2559	100%	2384	100%	1810	1682	749	702
Dag (7-19u)	2179	85,2%	2014	84,5%	1538	1414	642	601
Avond (19-23u)	291	11,4%	278	11,7%	216	207	75	72
Nacht (23-7u)	89	3,5%	91	3,8%	57	62	32	30
Ochtendspits (7-9u)	310	12,1%	241	10,1%	168	133	142	108
Avondspits (16-18u)	425	16,6%	402	16,8%	320	294	106	108

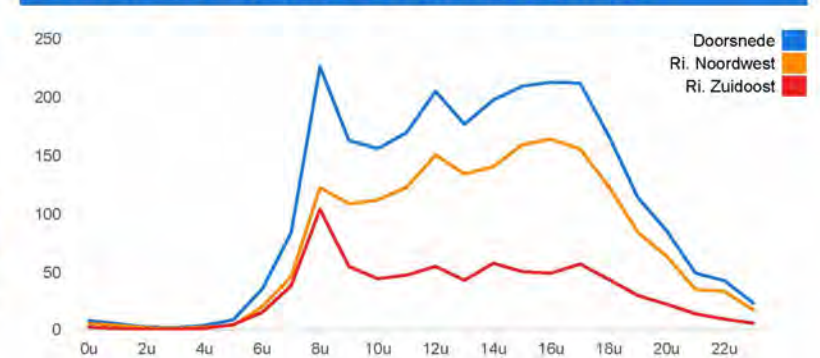
UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00	- 01:00	8	0,3%	13	0,5%	6	10	2	4
01:00	- 02:00	5	0,2%	9	0,4%	4	7	1	2
02:00	- 03:00	2	0,1%	5	0,2%	2	3	1	1
03:00	- 04:00	2	0,1%	3	0,1%	1	2	1	1
04:00	- 05:00	4	0,2%	4	0,2%	3	2	1	1
05:00	- 06:00	9	0,3%	7	0,3%	4	4	5	3
06:00	- 07:00	35	1,4%	27	1,1%	20	16	15	11
07:00	- 08:00	84	3,3%	67	2,8%	46	37	38	30
08:00	- 09:00	226	8,8%	174	7,3%	122	96	104	78
09:00	- 10:00	163	6,4%	144	6,1%	108	96	55	49
10:00	- 11:00	156	6,1%	151	6,3%	112	106	44	44
11:00	- 12:00	170	6,6%	165	6,9%	123	119	47	46
12:00	- 13:00	205	8,0%	195	8,2%	150	140	55	54
13:00	- 14:00	177	6,9%	175	7,4%	134	130	43	45
14:00	- 15:00	198	7,7%	190	8,0%	140	134	57	55
15:00	- 16:00	210	8,2%	198	8,3%	159	147	50	51
16:00	- 17:00	213	8,3%	204	8,5%	164	151	49	52
17:00	- 18:00	212	8,3%	198	8,3%	156	143	57	55
18:00	- 19:00	167	6,5%	154	6,5%	123	114	43	40
19:00	- 20:00	114	4,5%	110	4,6%	84	81	30	29
20:00	- 21:00	85	3,3%	82	3,4%	63	61	22	21
21:00	- 22:00	49	1,9%	48	2,0%	35	34	14	13
22:00	- 23:00	43	1,7%	39	1,6%	33	30	9	9
23:00	- 24:00	23	0,9%	23	1,0%	17	18	6	6

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	2484	97,1%	2321	97,3%	97,1%	97,3%	97,0%	97,3%
Middelzwaar (M)	48	1,9%	40	1,7%	1,8%	1,6%	2,0%	1,8%
Zwaar (Z)	27	1,1%	23	1,0%	1,1%	1,0%	1,0%	0,9%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	1703
zo 11-sep	1452
ma 12-sep	1845
di 13-sep	1985
wo 14-sep	2047
do 15-sep	1958
vr 16-sep	2102
za 17-sep	1807
zo 18-sep	1246
ma 19-sep	2512
di 20-sep	2847
wo 21-sep	3304
do 22-sep	3226
vr 23-sep	3510
za 24-sep	3076
zo 25-sep	2393

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid V85	26	26	26
< 15 km/u	4,9%	5%	4,7%
15 - 20 km/u	12,4%	11,4%	14,7%
20 - 25 km/u	22%	21,6%	23%
25 - 30 km/u	31,4%	32,4%	29%
30 - 35 km/u	21,3%	21,7%	20,2%
35 - 40 km/u	6,3%	6,1%	6,7%
40 - 45 km/u	1,3%	1,4%	1,3%
> 45 km/u	0,4%	0,4%	0,3%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Van Egmondstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Willem de Zwijgerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat



WERKDAG

		Doorsnede				Ri. Noordwest				Ri. Zuidoost			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	8	0	0	8	6	0	0	6	2	0	0	2
01:00	- 02:00	5	0	0	5	4	0	0	4	1	0	0	1
02:00	- 03:00	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	1
03:00	- 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
04:00	- 05:00	4	0	0	4	2	0	0	3	1	0	0	1
05:00	- 06:00	8	1	0	9	3	1	0	4	5	0	0	5
06:00	- 07:00	34	1	1	35	19	1	0	20	15	0	0	15
07:00	- 08:00	81	2	1	84	43	2	1	46	38	0	0	38
08:00	- 09:00	217	5	3	226	117	4	2	122	101	1	2	104
09:00	- 10:00	156	4	3	163	104	3	2	108	52	1	1	55
10:00	- 11:00	149	5	1	156	107	4	1	112	42	1	1	44
11:00	- 12:00	164	4	2	170	119	3	1	123	45	1	0	47
12:00	- 13:00	198	4	3	205	145	3	2	150	53	1	1	55
13:00	- 14:00	172	3	2	177	130	2	2	134	42	1	0	43
14:00	- 15:00	192	3	2	198	137	2	2	140	56	1	1	57
15:00	- 16:00	205	3	2	210	156	2	2	159	49	1	0	50
16:00	- 17:00	208	3	2	213	161	2	1	164	48	1	0	49
17:00	- 18:00	207	3	3	212	152	2	2	156	55	1	1	57
18:00	- 19:00	163	2	2	167	121	1	1	123	42	1	0	43
19:00	- 20:00	112	1	1	114	82	1	1	84	29	0	0	30
20:00	- 21:00	84	1	1	85	62	1	0	63	21	1	0	22
21:00	- 22:00	48	1	0	49	35	0	0	35	13	1	0	14
22:00	- 23:00	42	0	0	43	33	0	0	33	9	0	0	9
23:00	- 24:00	23	0	0	23	17	0	0	17	6	0	0	6
Etmaal (0-24u)		2484	48	27	2559	1757	33	20	1810	727	15	7	749
Dag (7-19u)		2112	42	25	2179	1490	29	18	1538	622	13	7	642
Avond (19-23u)		285	4	2	291	212	2	2	216	73	2	0	75
Nacht (23-7u)		86	2	1	89	55	2	0	57	31	1	0	32
Ochtendspits (7-9u)		298	7	4	310	160	6	2	168	138	2	2	142
Avondspits (16-18u)		415	6	4	425	312	4	3	320	103	2	1	106

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat



WEEKDAG

		Doorsnede				Ri. Noordwest				Ri. Zuidoost			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	13	0	0	13	9	0	0	10	4	0	0	4
01:00	- 02:00	9	0	0	9	7	0	0	7	2	0	0	2
02:00	- 03:00	4	0	0	5	3	0	0	3	1	0	0	1
03:00	- 04:00	3	0	0	3	2	0	0	2	1	0	0	1
04:00	- 05:00	3	0	0	4	2	0	0	2	1	0	0	1
05:00	- 06:00	7	1	0	7	3	1	0	4	3	0	0	3
06:00	- 07:00	26	1	0	27	15	1	0	16	11	0	0	11
07:00	- 08:00	65	2	0	67	36	1	0	37	29	0	0	30
08:00	- 09:00	167	4	3	174	91	3	1	96	76	1	1	78
09:00	- 10:00	139	4	2	144	92	3	1	96	47	1	1	49
10:00	- 11:00	145	4	1	151	102	3	1	106	43	1	1	44
11:00	- 12:00	160	4	2	165	115	2	1	119	45	1	0	46
12:00	- 13:00	189	4	2	195	136	3	2	140	53	1	1	54
13:00	- 14:00	171	2	2	175	127	2	1	130	44	1	0	45
14:00	- 15:00	185	3	2	190	131	2	1	134	54	1	0	55
15:00	- 16:00	194	2	2	198	144	1	2	147	50	1	0	51
16:00	- 17:00	200	2	1	204	148	2	1	151	51	1	0	52
17:00	- 18:00	193	2	2	198	140	2	2	143	54	1	1	55
18:00	- 19:00	151	2	2	154	112	1	1	114	39	1	0	40
19:00	- 20:00	108	1	1	110	79	1	1	81	28	0	0	29
20:00	- 21:00	81	1	1	82	60	0	0	61	21	0	0	21
21:00	- 22:00	47	1	0	48	34	0	0	34	13	1	0	13
22:00	- 23:00	38	0	0	39	30	0	0	30	9	0	0	9
23:00	- 24:00	23	0	0	23	18	0	0	18	5	0	0	6
Etmaal (0-24u)		2321	40	23	2384	1637	27	17	1682	684	13	6	702
Dag (7-19u)		1958	35	21	2014	1374	24	16	1414	584	11	6	601
Avond (19-23u)		274	3	2	278	203	2	1	207	70	1	0	72
Nacht (23-7u)		89	2	0	91	60	2	0	62	29	1	0	30
Ochtendspits (7-9u)		232	6	3	241	127	4	2	133	105	1	1	108
Avondspits (16-18u)		393	5	4	402	288	3	3	294	105	2	1	108

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Van Egmondstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Willem de Zwijgerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Validatie

■ = Compleet en representatief
■ = Niet representatief
■ = Niet compleet

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	17	18	6	5	8	12	6	21	23	4	4	10	7	14	35	40
01:00 - 02:00	16	18	2	1	1	5	3	10	18	5	0	17	4	13	14	31
02:00 - 03:00	8	6	8	1	0	1	1	6	6	1	5	3	2	4	11	23
03:00 - 04:00	3	5	2	0	1	3	3	4	7	3	1	2	2	3	4	11
04:00 - 05:00	2	5	4	2	1	2	2	0	3	4	5	8	4	10	5	2
05:00 - 06:00	4	3	8	4	3	4	4	3	3	7	7	13	17	16	6	6
06:00 - 07:00	6	3	25	24	20	22	27	8	6	29	41	65	41	42	13	7
07:00 - 08:00	24	7	54	75	66	82	47	29	13	69	84	112	121	100	51	32
08:00 - 09:00	51	21	173	194	183	203	216	45	19	160	200	273	288	280	95	30
09:00 - 10:00	94	67	105	130	151	125	134	113	52	161	161	226	208	202	173	90
10:00 - 11:00	132	90	113	105	128	117	127	144	89	150	183	207	169	211	240	127
11:00 - 12:00	136	115	107	134	134	125	155	161	94	152	200	191	207	248	245	163
12:00 - 13:00	155	145	125	132	183	131	169	195	92	185	241	320	228	278	252	171
13:00 - 14:00	156	131	110	121	149	123	145	190	123	189	199	211	219	247	272	157
14:00 - 15:00	145	142	177	159	123	166	177	141	133	188	181	227	244	283	255	200
15:00 - 16:00	144	130	168	182	164	160	151	130	101	216	213	255	259	304	243	271
16:00 - 17:00	139	126	124	186	156	152	187	132	126	221	279	320	267	280	273	285
17:00 - 18:00	135	114	160	176	157	169	151	131	96	234	271	245	294	306	248	250
18:00 - 19:00	110	90	127	126	128	128	138	109	71	202	190	214	224	246	180	179
19:00 - 20:00	81	76	112	95	104	64	97	74	75	130	150	128	150	130	160	128
20:00 - 21:00	68	63	57	57	88	68	62	56	48	90	104	100	120	116	130	81
21:00 - 22:00	40	41	37	29	48	34	43	35	26	54	62	64	68	65	75	51
22:00 - 23:00	19	24	25	31	26	39	30	34	12	42	42	66	53	71	52	35
23:00 - 24:00	18	12	16	16	25	23	27	36	10	16	24	27	30	41	44	23
Etmaal (0-24u)	1703	1452	1845	1985	2047	1958	2102	1807	1246	2512	2847	3304	3226	3510	3076	2393
Dag (7-19u)	1421	1178	1543	1720	1722	1681	1797	1520	1009	2127	2402	2801	2728	2985	2527	1955
Avond (19-23u)	208	204	231	212	266	205	232	199	161	316	358	358	391	382	417	295
Nacht (23-7u)	74	70	71	53	59	72	73	88	76	69	87	145	107	143	132	143
Ochtendspits (7-9u)	75	28	227	269	249	285	263	74	32	229	284	385	409	380	146	62
Avondspits (16-18u)	274	240	284	362	313	321	338	263	222	455	550	565	561	586	521	535
Validatie																

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
Ri. Noordwest	1132	979	1160	1283	1273	1244	1372	1168	831	1880	2162	2499	2417	2625	2404	1651
Ri. Zuidoost	571	473	685	702	774	714	730	639	415	632	685	805	809	885	672	742
Ri. Noordwest	66%	67%	63%	65%	62%	64%	65%	65%	67%	75%	76%	76%	75%	75%	78%	69%
Ri. Zuidoost	34%	33%	37%	35%	38%	36%	35%	35%	33%	25%	24%	24%	25%	25%	22%	31%

■ = Feestdag

Licht (L)	1676	1425	1796	1923	1992	1896	2046	1771	1225	2441	2756	3219	3130	3396	3009	2365
Middelzwaar (M)	14	12	36	43	38	41	39	27	10	48	43	56	59	73	39	20
Zwaar (Z)	13	15	13	19	17	21	17	9	11	23	48	29	37	41	28	8
% Licht (L)	98,4%	98,1%	97,3%	96,9%	97,3%	96,8%	97,3%	98,0%	98,3%	97,2%	96,8%	97,4%	97,0%	96,8%	97,8%	98,8%
% Middelzwaar (M)	0,8%	0,8%	2,0%	2,2%	1,9%	2,1%	1,9%	1,5%	0,8%	1,9%	1,5%	1,7%	1,8%	2,1%	1,3%	0,8%
% Zwaar (Z)	0,8%	1,0%	0,7%	1,0%	0,8%	1,1%	0,8%	0,5%	0,9%	0,9%	1,7%	0,9%	1,1%	1,2%	0,9%	0,3%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Van Egmondstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Willem de Zwijgerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

SNELHEDEN WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	26	34	27	35	23	31
01:00 - 02:00	27	35	28	35	26	36
02:00 - 03:00	29	36	30	36	25	36
03:00 - 04:00	29	36	31	37	24	34
04:00 - 05:00	29	38	28	36	31	43
05:00 - 06:00	31	38	29	35	32	42
06:00 - 07:00	30	36	29	34	31	38
07:00 - 08:00	28	34	28	34	28	34
08:00 - 09:00	26	33	26	33	26	33
09:00 - 10:00	27	34	27	34	27	34
10:00 - 11:00	27	33	27	34	27	33
11:00 - 12:00	27	33	27	34	27	33
12:00 - 13:00	26	33	26	33	26	33
13:00 - 14:00	26	33	26	33	26	33
14:00 - 15:00	25	33	25	33	25	33
15:00 - 16:00	25	33	25	33	25	33
16:00 - 17:00	26	33	26	33	26	33
17:00 - 18:00	26	33	26	33	26	33
18:00 - 19:00	26	33	26	33	25	33
19:00 - 20:00	26	33	26	33	25	33
20:00 - 21:00	26	33	27	33	25	33
21:00 - 22:00	26	34	27	34	25	33
22:00 - 23:00	26	34	27	34	24	32
23:00 - 24:00	27	34	28	34	23	33
Gemiddelde	26	33	26	33	26	34

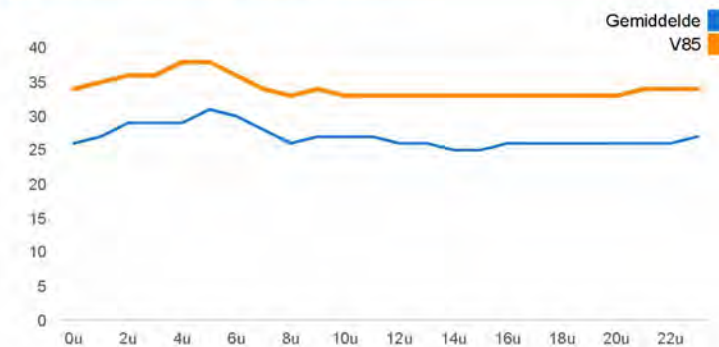
SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	27	34	27	34	27	34
Dinsdag	26	33	26	33	26	33
Woensdag	26	33	26	33	26	33
Donderdag	26	33	26	33	26	33
Vrijdag	26	33	26	33	27	34
Zaterdag	26	33	26	33	26	33
Zondag	25	33	26	33	25	33
Werkdag	26	33	26	33	26	34
Weekdag	26	33	26	33	26	33

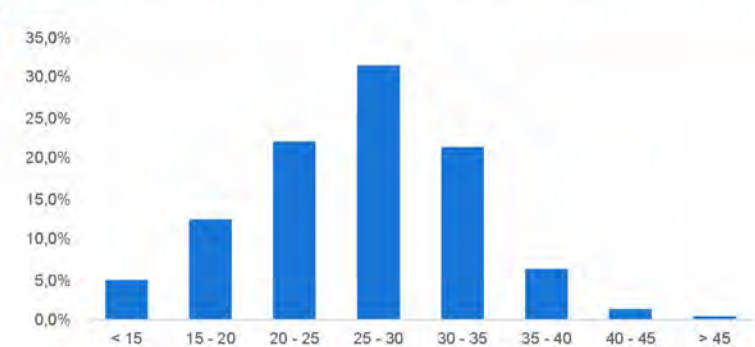
SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 15 km/u	4,9%	4,9%	5,0%	5,0%	4,7%	4,7%
15 - 20 km/u	12,4%	17,3%	11,4%	16,5%	14,7%	19,4%
20 - 25 km/u	22,0%	39,3%	21,6%	38,0%	23,0%	42,4%
25 - 30 km/u	31,4%	70,7%	32,4%	70,4%	29,0%	71,5%
30 - 35 km/u	21,3%	92,0%	21,7%	92,1%	20,2%	91,6%
35 - 40 km/u	6,3%	98,3%	6,1%	98,2%	6,7%	98,4%
40 - 45 km/u	1,3%	99,6%	1,4%	99,6%	1,3%	99,7%
> 45 km/u	0,4%	100,0%	0,4%	100,0%	0,3%	100,0%

UURVERLOOP SNELHEDEN



SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE



VERKEERSTELLING

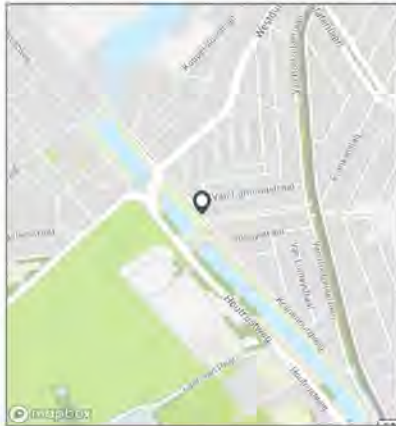
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Van Egmondstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Willem de Zwijgerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methode: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	3037	100%	2852	100%	1887	1774	1150	1079
Dag (7-19u)	2482	81,7%	2317	81,2%	1548	1448	933	869
Avond (19-23u)	443	14,6%	412	14,4%	278	256	166	156
Nacht (23-7u)	112	3,7%	123	4,3%	61	70	51	53
Ochtendspits (7-9u)	375	12,3%	290	10,2%	141	114	234	175
Avondspits (16-18u)	531	17,5%	498	17,5%	375	343	157	155

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00	- 01:00	14	0,4%	21	0,7%	9	13	4	8
01:00	- 02:00	7	0,2%	12	0,4%	6	8	2	4
02:00	- 03:00	3	0,1%	6	0,2%	2	5	1	2
03:00	- 04:00	2	0,1%	5	0,2%	1	3	1	2
04:00	- 05:00	2	0,1%	3	0,1%	1	2	2	2
05:00	- 06:00	9	0,3%	8	0,3%	3	3	6	4
06:00	- 07:00	36	1,2%	28	1,0%	15	12	21	16
07:00	- 08:00	118	3,9%	89	3,1%	37	29	81	60
08:00	- 09:00	257	8,5%	200	7,0%	105	85	153	115
09:00	- 10:00	159	5,2%	145	5,1%	84	78	76	67
10:00	- 11:00	155	5,1%	151	5,3%	89	90	66	62
11:00	- 12:00	163	5,4%	166	5,8%	103	106	59	61
12:00	- 13:00	196	6,4%	193	6,8%	125	123	70	71
13:00	- 14:00	198	6,5%	201	7,1%	135	134	63	68
14:00	- 15:00	229	7,5%	226	7,9%	159	153	70	72
15:00	- 16:00	243	8,0%	233	8,2%	183	168	60	65
16:00	- 17:00	249	8,2%	241	8,5%	179	169	70	73
17:00	- 18:00	282	9,3%	257	9,0%	195	175	87	82
18:00	- 19:00	233	7,7%	213	7,5%	154	140	79	74
19:00	- 20:00	169	5,5%	154	5,4%	105	96	63	57
20:00	- 21:00	123	4,1%	114	4,0%	74	67	49	47
21:00	- 22:00	88	2,9%	83	2,9%	57	52	31	31
22:00	- 23:00	63	2,1%	61	2,1%	42	40	21	21
23:00	- 24:00	39	1,3%	40	1,4%	24	25	15	15



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	2882
zo 11-sep	3328
ma 12-sep	3582
di 13-sep	3439
wo 14-sep	3410
do 15-sep	3023
vr 16-sep	2184
za 17-sep	1896
zo 18-sep	971
ma 19-sep	2559
di 20-sep	3161
wo 21-sep	3264
do 22-sep	3457
vr 23-sep	2733
za 24-sep	2591
zo 25-sep	2676

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Willem de Zwijgerlaan en Van Egmondstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Van Egmondstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Willem de Zwijgerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

DOORSNEDE

		za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
		10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00	- 01:00	30	61	10	11	13	12	26	30	39	3	10	16	18	18	35	42
01:00	- 02:00	17	29	4	7	7	5	9	28	19	4	7	10	8	10	14	40
02:00	- 03:00	6	28	3	3	2	4	2	14	9	3	3	4	2	6	4	24
03:00	- 04:00	5	17	1	2	2	2	5	6	18	0	2	5	2	2	8	5
04:00	- 05:00	5	3	2	3	2	3	2	6	3	1	2	1	3	5	12	1
05:00	- 06:00	4	12	9	6	8	8	10	3	3	7	10	12	10	7	9	4
06:00	- 07:00	15	10	32	40	33	37	27	11	3	34	36	50	34	34	5	4
07:00	- 08:00	26	17	132	145	145	131	100	21	9	105	100	130	116	91	25	18
08:00	- 09:00	70	62	260	309	271	276	200	45	34	220	247	264	300	246	86	50
09:00	- 10:00	124	164	186	177	159	168	112	98	41	148	157	176	165	182	116	111
10:00	- 11:00	196	216	157	180	182	179	120	112	60	131	150	174	156	175	145	126
11:00	- 12:00	235	227	198	178	147	144	102	146	85	150	195	183	211	196	146	212
12:00	- 13:00	226	271	230	168	214	193	149	134	99	149	237	264	217	194	179	220
13:00	- 14:00	235	287	246	212	223	178	145	162	69	166	198	227	220	231	207	290
14:00	- 15:00	242	312	254	282	258	233	148	156	70	191	205	256	272	249	215	308
15:00	- 16:00	264	271	320	280	270	253	175	198	52	200	240	261	278	269	216	257
16:00	- 17:00	267	305	297	292	296	226	162	195	61	224	243	242	316	221	248	254
17:00	- 18:00	236	313	362	329	331	285	204	154	74	235	304	272	341	165	182	206
18:00	- 19:00	203	245	315	262	264	224	144	94	54	214	256	233	253	135	220	168
19:00	- 20:00	156	165	229	210	202	142	111	69	57	118	213	163	180	96	149	104
20:00	- 21:00	93	140	153	125	174	120	83	64	40	88	140	126	139	62	110	100
21:00	- 22:00	90	81	99	115	87	78	48	63	30	77	114	111	95	51	101	54
22:00	- 23:00	79	54	56	66	70	77	53	40	24	51	64	60	78	46	88	53
23:00	- 24:00	58	38	27	37	50	45	47	47	18	40	28	24	43	42	71	25
Etmaal (0-24u)		2882	3328	3582	3439	3410	3023	2184	1896	971	2559	3161	3264	3457	2733	2591	2676
Dag (7-19u)		2324	2690	2957	2814	2760	2490	1761	1515	708	2133	2532	2682	2845	2354	1985	2220
Avond (19-23u)		418	440	537	516	533	417	295	236	151	334	531	460	492	255	448	311
Nacht (23-7u)		140	198	88	109	117	116	128	145	112	92	98	122	120	124	158	145
Ochtendspits (7-9u)		96	79	392	454	416	407	300	66	43	325	347	394	416	337	111	68
Avondspits (16-18u)		503	618	659	621	627	511	366	349	135	459	547	514	657	386	430	460
Validatie																	

DOORSNEDE

za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9

Ri. Noordwest	1804	2054	2251	2131	2106	1817	1317	1143	579	1576	1951	2062	2194	1748	1733	1621
Ri. Zuidoost	1078	1274	1331	1308	1304	1206	867	753	392	983	1210	1202	1263	985	858	1055
Ri. Noordwest	63%	62%	63%	62%	62%	60%	60%	60%	60%	62%	62%	63%	63%	64%	67%	61%
Ri. Zuidoost	37%	38%	37%	38%	38%	40%	40%	40%	40%	38%	38%	37%	37%	36%	33%	39%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Willem de Zwijgerlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Sonoystraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	899	100%	866	100%	544	523	355	343
Dag (7-19u)	758	84,3%	728	84,0%	460	440	299	288
Avond (19-23u)	105	11,7%	101	11,6%	66	62	39	38
Nacht (23-7u)	36	4,0%	38	4,4%	19	21	17	17
Ochtendspits (7-9u)	122	13,6%	94	10,9%	67	52	55	42
Avondspits (16-18u)	141	15,7%	145	16,8%	86	86	55	60

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00	- 01:00	4	0,4%	6	0,7%	2	4	1	2
01:00	- 02:00	1	0,2%	3	0,4%	1	2	1	1
02:00	- 03:00	1	0,1%	2	0,3%	1	1	0	1
03:00	- 04:00	1	0,1%	1	0,1%	0	1	0	0
04:00	- 05:00	1	0,1%	1	0,1%	1	1	1	1
05:00	- 06:00	4	0,4%	3	0,4%	3	3	1	1
06:00	- 07:00	14	1,5%	10	1,2%	6	5	7	6
07:00	- 08:00	35	3,9%	27	3,1%	19	15	16	13
08:00	- 09:00	87	9,7%	67	7,7%	49	37	39	30
09:00	- 10:00	60	6,6%	54	6,3%	37	34	22	20
10:00	- 11:00	58	6,4%	56	6,4%	37	35	21	21
11:00	- 12:00	59	6,6%	58	6,7%	37	37	22	21
12:00	- 13:00	65	7,2%	65	7,5%	40	39	25	26
13:00	- 14:00	63	7,0%	64	7,4%	40	42	23	23
14:00	- 15:00	69	7,6%	70	8,1%	42	43	26	27
15:00	- 16:00	68	7,5%	70	8,1%	41	42	27	28
16:00	- 17:00	68	7,6%	75	8,7%	42	45	26	30
17:00	- 18:00	73	8,1%	70	8,1%	43	41	29	30
18:00	- 19:00	54	6,0%	51	5,9%	32	31	22	20
19:00	- 20:00	42	4,6%	40	4,6%	26	25	15	15
20:00	- 21:00	31	3,4%	30	3,4%	19	19	12	11
21:00	- 22:00	18	2,0%	17	2,0%	10	10	8	7
22:00	- 23:00	15	1,7%	14	1,6%	10	9	5	5
23:00	- 24:00	10	1,2%	10	1,2%	5	6	5	5

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	872	97,1%	845	97,5%	96,8%	97,3%	97,4%	97,9%
Middelzwaar (M)	18	2,0%	15	1,7%	2,1%	1,8%	1,8%	1,5%
Zwaar (Z)	9	1,0%	7	0,8%	1,1%	0,9%	0,8%	0,6%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	745
zo 11-sep	704
ma 12-sep	822
di 13-sep	842
wo 14-sep	884
do 15-sep	818
vr 16-sep	822
za 17-sep	735
zo 18-sep	540
ma 19-sep	895
di 20-sep	840
wo 21-sep	1010
do 22-sep	996
vr 23-sep	966
za 24-sep	861
zo 25-sep	1118

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid V85	26	24	29
< 15 km/u	7,2%	9,5%	3,6%
15 - 20 km/u	17,3%	22,2%	9,9%
20 - 25 km/u	17,8%	18,2%	17,1%
25 - 30 km/u	22,8%	21,8%	24,4%
30 - 35 km/u	21,5%	19,7%	24,2%
35 - 40 km/u	9,9%	7%	14,5%
40 - 45 km/u	2,7%	1,4%	4,6%
> 45 km/u	0,9%	0,3%	1,7%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Sonostraat en Willem de Zwijgerlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Willem de Zwijgerlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Sonostraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonostraat en Willem de Zwijgerlaan



WERKDAG

		Doorsnede				Ri. Noordwest				Ri. Zuidoost			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	4	0	0	4	2	0	0	2	1	0	0	1
01:00	- 02:00	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1
02:00	- 03:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00	- 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	- 05:00	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1
05:00	- 06:00	3	0	0	4	2	0	0	3	1	0	0	1
06:00	- 07:00	13	0	0	14	6	0	0	6	7	0	0	7
07:00	- 08:00	34	1	0	35	18	1	0	19	16	0	0	16
08:00	- 09:00	84	2	1	87	46	1	1	49	37	1	0	39
09:00	- 10:00	57	2	1	60	35	1	1	37	22	1	0	22
10:00	- 11:00	55	2	0	58	35	1	0	37	20	1	0	21
11:00	- 12:00	58	1	0	59	36	1	0	37	21	0	0	22
12:00	- 13:00	63	1	1	65	38	1	1	40	24	0	0	25
13:00	- 14:00	61	1	0	63	39	1	0	40	22	0	0	23
14:00	- 15:00	67	1	1	69	41	1	1	42	25	1	0	26
15:00	- 16:00	66	1	1	68	40	0	1	41	26	1	0	27
16:00	- 17:00	67	1	0	68	41	1	0	42	25	0	0	26
17:00	- 18:00	72	1	0	73	43	0	0	43	29	0	0	29
18:00	- 19:00	53	1	1	54	32	0	0	32	21	0	0	22
19:00	- 20:00	40	1	1	42	25	1	0	26	15	0	0	15
20:00	- 21:00	30	1	0	31	19	0	0	19	12	0	0	12
21:00	- 22:00	17	0	0	18	10	0	0	10	7	0	0	8
22:00	- 23:00	15	0	0	15	10	0	0	10	5	0	0	5
23:00	- 24:00	10	0	0	10	5	0	0	5	5	0	0	5
Etmaal (0-24u)		872	18	9	899	526	11	6	544	346	6	3	355
Dag (7-19u)		735	15	8	758	444	10	6	460	291	6	2	299
Avond (19-23u)		102	2	1	105	64	1	0	66	38	1	0	39
Nacht (23-7u)		35	1	0	36	18	0	0	19	17	0	0	17
Ochtendspits (7-9u)		117	3	2	122	64	2	1	67	53	1	0	55
Avondspits (16-18u)		139	2	1	141	84	1	1	86	55	1	0	55

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonostraat en Willem de Zwijgerlaan



WEEKDAG

		Doorsnede				Ri. Noordwest				Ri. Zuidoost			
		L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
00:00	- 01:00	6	0	0	6	4	0	0	4	2	0	0	2
01:00	- 02:00	3	0	0	3	2	0	0	2	1	0	0	1
02:00	- 03:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1
03:00	- 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00	- 05:00	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1
05:00	- 06:00	3	0	0	3	3	0	0	3	1	0	0	1
06:00	- 07:00	10	0	0	10	5	0	0	5	5	0	0	6
07:00	- 08:00	26	1	0	27	14	1	0	15	12	0	0	13
08:00	- 09:00	64	2	1	67	36	1	1	37	29	1	0	30
09:00	- 10:00	52	1	1	54	32	1	1	34	19	0	0	20
10:00	- 11:00	54	2	0	56	34	1	0	35	20	1	0	21
11:00	- 12:00	57	1	0	58	36	1	0	37	21	0	0	21
12:00	- 13:00	63	1	1	65	38	1	1	39	25	0	0	26
13:00	- 14:00	63	1	0	64	41	1	0	42	22	0	0	23
14:00	- 15:00	68	1	1	70	42	1	0	43	26	0	0	27
15:00	- 16:00	69	1	0	70	41	0	0	42	28	1	0	28
16:00	- 17:00	74	1	0	75	44	1	0	45	30	0	0	30
17:00	- 18:00	70	1	0	70	40	0	0	41	29	0	0	30
18:00	- 19:00	50	1	0	51	31	0	0	31	20	0	0	20
19:00	- 20:00	38	1	1	40	24	1	0	25	14	0	0	15
20:00	- 21:00	29	0	0	30	18	0	0	19	11	0	0	11
21:00	- 22:00	17	0	0	17	9	0	0	10	7	0	0	7
22:00	- 23:00	14	0	0	14	9	0	0	9	5	0	0	5
23:00	- 24:00	10	0	0	10	6	0	0	6	5	0	0	5
Etmaal (0-24u)		845	15	7	866	509	9	5	523	336	5	2	343
Dag (7-19u)		709	13	6	728	427	8	4	440	281	5	2	288
Avond (19-23u)		98	1	1	101	61	1	0	62	38	1	0	38
Nacht (23-7u)		37	0	0	38	20	0	0	21	17	0	0	17
Ochtendspits (7-9u)		91	3	1	94	50	1	1	52	41	1	0	42
Avondspits (16-18u)		143	2	1	145	84	1	1	86	59	1	0	60

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan

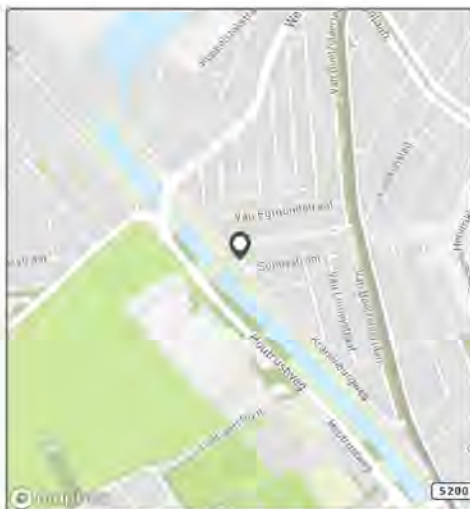


Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Willem de Zwijgerlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Sonoystraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Validatie

■ = Compleet en representatief
■ = Niet representatief
■ = Niet compleet

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	11	12	2	2	5	8	3	10	8	3	1	4	2	7	17	11
01:00 - 02:00	9	8	0	0	0	0	3	4	11	0	0	7	0	2	2	10
02:00 - 03:00	6	2	8	0	0	0	2	3	4	0	1	1	0	0	7	10
03:00 - 04:00	2	2	2	0	0	1	0	1	4	1	0	1	1	2	0	3
04:00 - 05:00	0	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1
05:00 - 06:00	5	2	6	3	1	2	0	4	2	4	6	3	3	6	2	3
06:00 - 07:00	3	3	13	18	8	7	11	5	2	14	15	18	15	12	2	0
07:00 - 08:00	5	3	38	33	42	35	18	9	6	25	39	38	40	35	18	6
08:00 - 09:00	23	14	79	98	74	79	71	12	9	100	76	86	98	96	25	12
09:00 - 10:00	41	43	37	46	66	51	66	45	30	71	56	64	64	66	50	37
10:00 - 11:00	55	42	58	63	60	57	52	58	34	57	54	59	44	61	69	46
11:00 - 12:00	56	63	49	65	62	49	68	50	41	56	55	57	57	66	66	54
12:00 - 13:00	57	61	51	53	70	61	70	80	50	58	56	103	68	56	68	69
13:00 - 14:00	75	57	60	58	63	56	52	78	36	69	52	77	76	72	67	92
14:00 - 15:00	66	54	74	62	53	87	70	53	62	58	56	63	79	77	78	126
15:00 - 16:00	74	54	64	59	69	59	57	62	43	67	60	78	72	76	69	155
16:00 - 17:00	55	59	52	60	53	58	65	69	54	60	79	82	93	83	94	219
17:00 - 18:00	59	63	60	63	67	81	56	48	32	68	78	88	86	81	59	125
18:00 - 19:00	42	48	61	67	66	37	50	38	31	54	47	50	72	46	61	45
19:00 - 20:00	41	39	46	38	40	28	32	33	22	61	38	55	39	29	34	39
20:00 - 21:00	24	40	28	26	34	24	25	24	25	39	35	22	35	36	27	22
21:00 - 22:00	13	17	17	11	22	15	22	12	20	10	18	16	22	20	18	14
22:00 - 23:00	10	10	9	9	19	8	10	22	6	14	9	23	20	22	14	10
23:00 - 24:00	13	6	7	7	8	14	17	14	7	5	8	14	9	13	12	9
Etmaal (0-24u)	745	704	822	842	884	818	822	735	540	895	840	1010	996	966	861	1118
Dag (7-19u)	608	561	683	727	745	710	695	602	428	743	708	845	849	815	724	986
Avond (19-23u)	88	106	100	84	115	75	89	91	73	124	100	116	116	107	93	85
Nacht (23-7u)	49	37	39	31	24	33	38	42	39	28	32	49	31	44	44	47
Ochtendspits (7-9u)	28	17	117	131	116	114	89	21	15	125	115	124	138	131	43	18
Avondspits (16-18u)	114	122	112	123	120	139	121	117	86	128	157	170	179	164	153	344
Validatie																

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
Ri. Noordwest	448	453	477	518	510	482	499	450	329	566	512	632	612	594	531	610
Ri. Zuidoost	297	251	345	324	374	336	323	285	211	329	328	378	384	372	330	508
Ri. Noordwest	60%	64%	58%	62%	58%	59%	61%	61%	61%	63%	61%	63%	61%	61%	62%	55%
Ri. Zuidoost	40%	36%	42%	38%	42%	41%	39%	39%	39%	37%	39%	37%	39%	39%	38%	45%

■ = Feestdag

Licht (L)	736	697	787	821	867	791	800	724	535	871	813	979	962	939	846	1110
Middelzwaar (M)	5	6	23	13	12	20	13	10	4	17	17	18	24	19	13	6
Zwaar (Z)	4	1	12	8	5	7	9	1	1	7	10	13	10	8	2	2
% Licht (L)	98,8%	99,0%	95,7%	97,5%	98,1%	96,7%	97,3%	98,5%	99,1%	97,3%	96,8%	96,9%	96,6%	97,2%	98,3%	99,3%
% Middelzwaar (M)	0,7%	0,9%	2,8%	1,5%	1,4%	2,4%	1,6%	1,4%	0,7%	1,9%	2,0%	1,8%	2,4%	2,0%	1,5%	0,5%
% Zwaar (Z)	0,5%	0,1%	1,5%	1,0%	0,6%	0,9%	1,1%	0,1%	0,2%	0,8%	1,2%	1,3%	1,0%	0,8%	0,2%	0,2%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Willem de Zwijgerlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Sonoystraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

SNELHEDEN WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	26	34	25	34	26	34
01:00 - 02:00	28	37	27	35	30	42
02:00 - 03:00	29	38	27	36	30	41
03:00 - 04:00	25	35	26	36	23	34
04:00 - 05:00	31	38	29	38	32	39
05:00 - 06:00	25	33	25	33	26	32
06:00 - 07:00	27	36	22	32	32	39
07:00 - 08:00	27	35	25	34	29	37
08:00 - 09:00	26	35	23	33	29	38
09:00 - 10:00	27	35	25	34	30	37
10:00 - 11:00	26	34	24	33	30	37
11:00 - 12:00	26	34	24	34	29	36
12:00 - 13:00	27	35	25	34	29	38
13:00 - 14:00	26	34	25	34	29	36
14:00 - 15:00	25	34	23	33	28	36
15:00 - 16:00	26	35	25	34	28	37
16:00 - 17:00	26	35	25	33	29	37
17:00 - 18:00	26	35	24	33	29	37
18:00 - 19:00	26	35	24	34	28	37
19:00 - 20:00	26	34	25	33	28	37
20:00 - 21:00	26	34	25	33	28	36
21:00 - 22:00	26	34	25	33	27	35
22:00 - 23:00	26	34	25	34	28	35
23:00 - 24:00	27	35	27	34	26	35
Gemiddelde	26	35	24	33	29	37

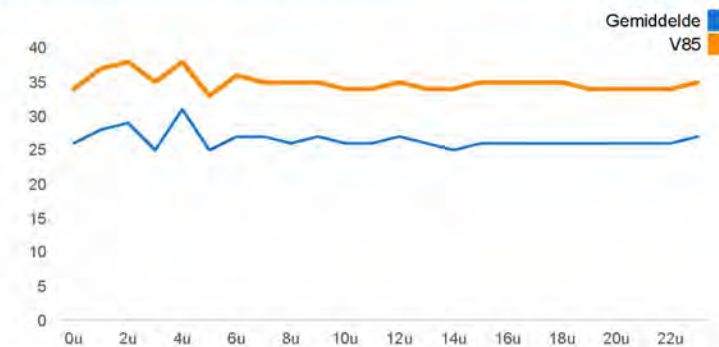
SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	26	34	25	33	29	36
Dinsdag	26	35	24	33	29	38
Woensdag	26	35	25	33	29	37
Donderdag	26	35	24	33	29	38
Vrijdag	27	35	25	34	30	38
Zaterdag	26	35	25	34	28	37
Zondag	26	34	25	33	28	36
Werkdag	26	35	24	33	29	37
Weekdag	26	35	24	33	29	37

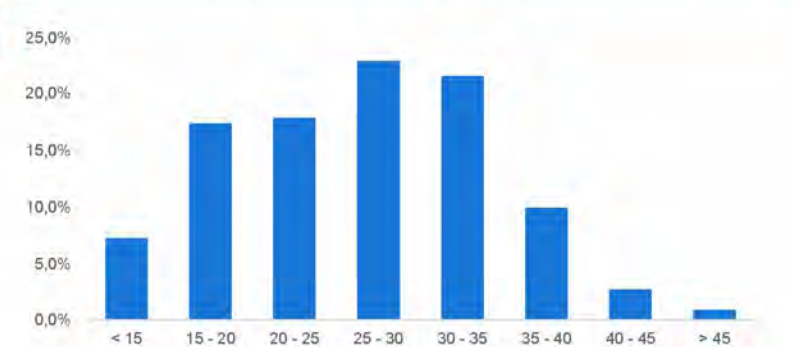
SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 15 km/u	7,2%	7,2%	9,5%	9,5%	3,6%	3,6%
15 - 20 km/u	17,3%	24,5%	22,2%	31,7%	9,9%	13,5%
20 - 25 km/u	17,8%	42,2%	18,2%	49,8%	17,1%	30,6%
25 - 30 km/u	22,8%	65,0%	21,8%	71,6%	24,4%	55,0%
30 - 35 km/u	21,5%	86,5%	19,7%	91,3%	24,2%	79,2%
35 - 40 km/u	9,9%	96,4%	7,0%	98,3%	14,5%	93,6%
40 - 45 km/u	2,7%	99,1%	1,4%	99,7%	4,6%	98,3%
> 45 km/u	0,9%	100,0%	0,3%	100,0%	1,7%	100,0%

UURVERLOOP SNELHEDEN



SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE



VERKEERSTELLING

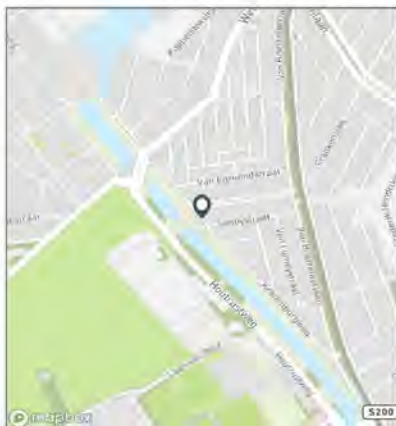
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Willem de Zwijgerlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Sonoystraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan

INTENSITEITEN

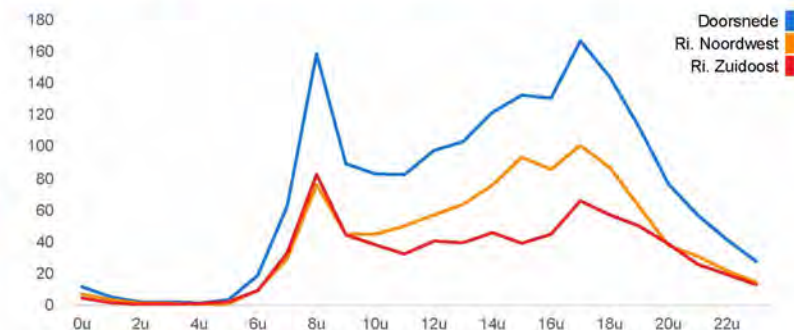
	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1725	100%	1649	100%	997	951	729	698
Dag (7-19u)	1366	79,2%	1300	78,9%	805	765	561	535
Avond (19-23u)	286	16,6%	269	16,3%	153	143	134	125
Nacht (23-7u)	73	4,2%	80	4,8%	39	42	34	38
Ochtendspits (7-9u)	220	12,8%	170	10,3%	105	84	115	86
Avondspits (16-18u)	296	17,2%	285	17,3%	186	174	110	111

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00		12	0,7%	15	0,9%	7	8	5	7
01:00 - 02:00		5	0,3%	9	0,5%	4	5	2	4
02:00 - 03:00		2	0,1%	4	0,3%	1	3	1	2
03:00 - 04:00		2	0,1%	3	0,2%	1	2	1	2
04:00 - 05:00		2	0,1%	2	0,1%	0	1	1	1
05:00 - 06:00		3	0,2%	4	0,2%	1	2	2	2
06:00 - 07:00		19	1,1%	15	0,9%	10	7	9	7
07:00 - 08:00		62	3,6%	48	2,9%	29	23	33	25
08:00 - 09:00		158	9,2%	122	7,4%	76	60	82	62
09:00 - 10:00		89	5,1%	82	5,0%	45	44	44	38
10:00 - 11:00		83	4,8%	83	5,0%	45	46	38	37
11:00 - 12:00		82	4,8%	89	5,4%	50	54	32	36
12:00 - 13:00		97	5,6%	99	6,0%	57	57	40	42
13:00 - 14:00		103	6,0%	107	6,5%	63	65	39	42
14:00 - 15:00		121	7,0%	122	7,4%	76	75	46	48
15:00 - 16:00		132	7,6%	131	7,9%	93	87	39	43
16:00 - 17:00		130	7,5%	132	8,0%	85	84	45	48
17:00 - 18:00		166	9,6%	153	9,3%	100	90	66	63
18:00 - 19:00		144	8,3%	132	8,0%	87	79	57	53
19:00 - 20:00		112	6,5%	102	6,2%	62	58	50	44
20:00 - 21:00		76	4,4%	73	4,4%	38	36	39	37
21:00 - 22:00		57	3,3%	53	3,2%	31	28	26	25
22:00 - 23:00		41	2,4%	40	2,4%	22	21	19	19
23:00 - 24:00		28	1,6%	28	1,7%	15	15	13	13



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	1743
zo 11-sep	2142
ma 12-sep	2119
di 13-sep	1955
wo 14-sep	1910
do 15-sep	1747
vr 16-sep	1214
za 17-sep	1056
zo 18-sep	617
ma 19-sep	1353
di 20-sep	1813
wo 21-sep	1848
do 22-sep	2061
vr 23-sep	1448
za 24-sep	1490
zo 25-sep	1691

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan

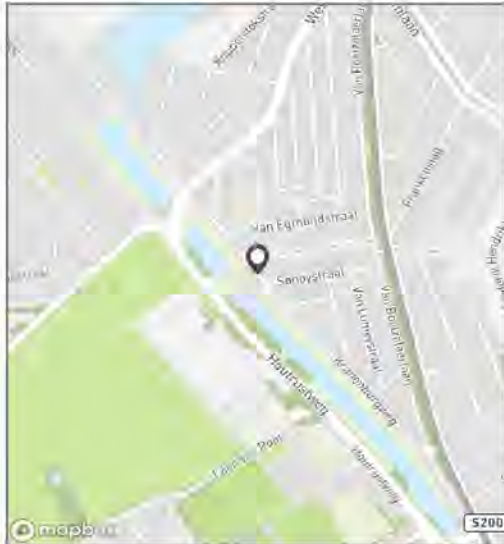


Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Sonoystraat en Willem de Zwijgerlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Willem de Zwijgerlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Sonoystraat)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

DOORSNEDE

			za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
			10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00	-	01:00	18	29	6	12	9	11	21	17	25	3	11	11	19	14	15	36
01:00	-	02:00	14	16	4	6	5	3	9	16	18	2	3	9	6	5	13	32
02:00	-	03:00	5	18	1	2	0	4	3	8	12	3	2	2	1	3	3	14
03:00	-	04:00	4	9	1	2	2	3	4	4	10	0	1	5	3	2	4	5
04:00	-	05:00	2	5	3	2	1	1	1	5	3	0	1	2	2	3	7	0
05:00	-	06:00	3	3	4	2	3	3	5	3	3	2	2	5	4	5	7	4
06:00	-	07:00	5	7	18	22	25	20	13	4	4	14	21	25	17	16	3	1
07:00	-	08:00	18	12	71	82	77	76	52	14	5	60	46	56	63	59	14	14
08:00	-	09:00	41	35	166	179	161	178	111	27	17	127	151	177	203	138	44	31
09:00	-	10:00	66	116	104	97	85	89	73	52	27	78	76	103	104	100	63	70
10:00	-	11:00	125	134	91	92	85	119	62	56	43	65	79	95	83	84	75	71
11:00	-	12:00	130	168	103	88	75	82	56	78	58	68	111	89	105	86	73	138
12:00	-	13:00	125	172	113	94	115	86	70	66	45	62	111	143	114	92	101	115
13:00	-	14:00	125	187	147	109	114	96	73	91	42	88	103	114	122	104	107	156
14:00	-	15:00	151	189	148	134	143	121	62	71	44	103	104	129	167	140	115	177
15:00	-	16:00	155	159	204	152	147	138	74	107	32	87	118	148	164	125	113	196
16:00	-	17:00	151	197	152	152	145	93	97	111	43	100	145	141	175	112	145	177
17:00	-	18:00	155	206	235	216	192	165	113	74	44	115	181	146	210	95	111	129
18:00	-	19:00	135	166	196	157	157	138	96	57	31	128	176	142	137	85	118	102
19:00	-	20:00	91	104	143	129	132	101	69	53	28	80	153	103	136	60	107	73
20:00	-	21:00	69	101	85	82	106	71	49	46	24	66	92	73	92	33	84	67
21:00	-	22:00	64	54	66	77	64	59	32	37	26	39	74	71	53	27	61	30
22:00	-	23:00	49	26	38	38	34	54	29	30	21	35	38	42	53	32	64	36
23:00	-	24:00	42	29	20	29	33	36	40	29	12	28	14	17	28	28	43	17
Etmal (0-24u)			1743	2142	2119	1955	1910	1747	1214	1056	617	1353	1813	1848	2061	1448	1490	1691
Dag (7-19u)			1377	1741	1730	1552	1496	1381	939	804	431	1081	1401	1483	1647	1220	1079	1376
Avond (19-23u)			273	285	332	326	336	285	179	166	99	220	357	289	334	152	316	206
Nacht (23-7u)			93	116	57	77	78	81	96	86	87	52	55	76	80	76	95	109
Ochtendspits (7-9u)			59	47	237	261	238	254	163	41	22	187	197	233	266	197	58	45
Avondspits (16-18u)			306	403	387	368	337	258	210	185	87	215	326	287	385	207	256	306
Validatie																		

DOORSNEDE

za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9

Ri. Noordwest	1040	1250	1257	1127	1109	982	649	597	321	747	1053	1083	1206	874	906	899
Ri. Zuidoost	703	892	862	828	801	765	565	459	296	606	760	765	855	574	584	792
Ri. Noordwest	60%	58%	59%	58%	58%	56%	53%	57%	52%	55%	58%	59%	59%	60%	61%	53%
Ri. Zuidoost	40%	42%	41%	42%	42%	44%	47%	43%	48%	45%	42%	41%	41%	40%	39%	47%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliaustraart
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Jacob Cabelliaustraart)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Boetzelaerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliaustraart



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	949	100%	917	100%	492	478	458	440
Dag (7-19u)	788	83,0%	758	82,6%	405	391	383	367
Avond (19-23u)	120	12,6%	115	12,5%	69	65	50	50
Nacht (23-7u)	42	4,4%	44	4,8%	18	21	24	23
Ochtendspits (7-9u)	130	13,7%	101	11,0%	51	39	79	62
Avondspits (16-18u)	149	15,7%	150	16,3%	85	84	64	66

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost		
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	3	0,3%	5	0,6%	2	3	1	2
01:00 - 02:00	3	0,3%	5	0,5%	1	2	1	2
02:00 - 03:00	1	0,1%	3	0,3%	1	2	0	1
03:00 - 04:00	1	0,1%	2	0,2%	0	1	1	1
04:00 - 05:00	2	0,2%	2	0,2%	1	1	1	1
05:00 - 06:00	5	0,5%	4	0,4%	1	1	4	3
06:00 - 07:00	15	1,6%	11	1,2%	3	3	11	9
07:00 - 08:00	40	4,2%	31	3,3%	15	12	25	19
08:00 - 09:00	90	9,5%	70	7,7%	35	28	54	43
09:00 - 10:00	63	6,7%	57	6,2%	30	27	33	30
10:00 - 11:00	54	5,7%	53	5,8%	26	25	28	28
11:00 - 12:00	56	5,9%	58	6,4%	28	29	28	30
12:00 - 13:00	69	7,3%	69	7,5%	34	34	35	35
13:00 - 14:00	65	6,9%	67	7,3%	35	36	30	30
14:00 - 15:00	68	7,2%	71	7,7%	35	38	33	33
15:00 - 16:00	74	7,8%	76	8,3%	45	45	29	31
16:00 - 17:00	69	7,3%	73	8,0%	40	41	29	32
17:00 - 18:00	80	8,4%	76	8,3%	45	42	35	34
18:00 - 19:00	59	6,2%	56	6,1%	35	34	23	22
19:00 - 20:00	47	5,0%	44	4,8%	27	25	20	19
20:00 - 21:00	33	3,4%	33	3,6%	19	18	14	14
21:00 - 22:00	22	2,3%	22	2,4%	13	12	9	10
22:00 - 23:00	18	1,9%	16	1,8%	11	10	7	6
23:00 - 24:00	12	1,3%	13	1,4%	7	8	5	5

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	924	97,3%	897	97,7%	97,1%	97,6%	97,6%	97,9%
Middelzwaar (M)	18	1,9%	15	1,6%	2,1%	1,7%	1,7%	1,5%
Zwaar (Z)	7	0,7%	6	0,6%	0,8%	0,7%	0,7%	0,6%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	860
zo 11-sep	780
ma 12-sep	918
di 13-sep	900
wo 14-sep	901
do 15-sep	857
vr 16-sep	914
za 17-sep	816
zo 18-sep	597
ma 19-sep	943
di 20-sep	913
wo 21-sep	976
do 22-sep	1106
vr 23-sep	1025
za 24-sep	918
zo 25-sep	1049

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid V85	28	29	28
< 15 km/u	2,3%	3,1%	1,4%
15 - 20 km/u	8,3%	9,4%	7,1%
20 - 25 km/u	16,4%	15,3%	17,5%
25 - 30 km/u	30,3%	26,7%	34,3%
30 - 35 km/u	28,5%	29,3%	27,6%
35 - 40 km/u	11,4%	12,9%	9,7%
40 - 45 km/u	2,3%	2,7%	1,8%
> 45 km/u	0,6%	0,6%	0,5%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Jacob Cabelliastraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Boetzelaerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Validatie

■ = Compleet en representatief
■ = Niet representatief
■ = Niet compleet

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	7	13	4	0	3	3	4	9	12	3	0	2	3	8	17	12
01:00 - 02:00	13	11	0	2	0	1	4	8	7	0	0	7	3	7	8	10
02:00 - 03:00	8	3	6	0	0	0	0	2	7	0	3	5	0	1	6	7
03:00 - 04:00	4	1	3	0	0	1	1	1	9	0	0	3	0	2	3	2
04:00 - 05:00	0	3	2	1	0	1	4	1	0	3	1	3	2	6	3	2
05:00 - 06:00	3	2	4	2	3	4	3	2	1	4	6	5	5	8	2	3
06:00 - 07:00	2	2	10	21	14	12	16	5	2	13	16	16	20	6	3	1
07:00 - 08:00	5	3	45	43	52	36	29	11	4	32	40	31	44	44	11	6
08:00 - 09:00	29	11	86	98	67	94	77	23	13	110	81	84	112	92	29	27
09:00 - 10:00	36	30	47	44	55	54	73	54	29	76	55	69	75	79	52	41
10:00 - 11:00	62	50	51	62	57	42	51	57	28	70	55	44	47	61	63	51
11:00 - 12:00	65	72	41	50	57	46	73	65	45	63	54	61	51	68	75	55
12:00 - 13:00	77	67	53	60	81	51	59	92	46	73	60	99	84	77	64	67
13:00 - 14:00	68	76	72	56	60	69	71	81	46	56	66	64	84	61	81	76
14:00 - 15:00	82	56	64	76	56	71	75	76	52	53	53	62	87	86	73	129
15:00 - 16:00	81	67	77	78	76	68	64	59	59	63	67	89	62	77	92	130
16:00 - 17:00	81	61	68	49	58	62	74	67	54	54	74	76	104	75	84	155
17:00 - 18:00	53	67	104	80	76	74	75	60	43	57	79	92	81	80	64	117
18:00 - 19:00	58	52	59	57	66	49	40	32	33	63	68	44	87	60	67	47
19:00 - 20:00	38	53	40	51	32	42	40	29	28	68	48	41	59	39	33	45
20:00 - 21:00	25	46	32	34	36	28	24	25	42	41	39	29	29	35	22	36
21:00 - 22:00	26	21	21	20	25	16	23	21	20	14	25	20	33	23	25	14
22:00 - 23:00	13	8	18	10	18	21	10	15	10	16	12	25	22	16	19	8
23:00 - 24:00	24	5	11	6	9	12	24	21	7	11	11	5	12	14	22	8
Etmaal (0-24u)	860	780	918	900	901	857	914	816	597	943	913	976	1106	1025	918	1049
Dag (7-19u)	697	612	767	753	761	716	761	677	452	770	752	815	918	860	755	901
Avond (19-23u)	102	128	111	115	111	107	97	90	100	139	124	115	143	113	99	103
Nacht (23-7u)	61	40	40	32	29	34	56	49	45	34	37	46	45	52	64	45
Ochtendspits (7-9u)	34	14	131	141	119	130	106	34	17	142	121	115	156	136	40	33
Avondspits (16-18u)	134	128	172	129	134	136	149	127	97	111	153	168	185	155	148	272
Validatie																

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
Ri. Noordwest	462	440	461	462	452	416	462	406	293	476	492	537	609	543	504	551
Ri. Zuidoost	398	340	457	438	449	441	452	410	304	467	421	439	497	482	414	498
Ri. Noordwest	54%	56%	50%	51%	50%	49%	51%	50%	49%	50%	54%	55%	55%	53%	55%	53%
Ri. Zuidoost	46%	44%	50%	49%	50%	51%	49%	50%	51%	50%	46%	45%	45%	47%	45%	47%

■ = Feestdag

Licht (L)	850	775	895	883	880	831	896	803	592	909	888	944	1072	1004	903	1041
Middelzwaar (M)	5	5	17	13	17	17	16	8	2	24	18	20	25	15	11	4
Zwaar (Z)	5	0	6	4	4	9	2	5	3	10	7	12	9	6	4	4
% Licht (L)	98,8%	99,4%	97,5%	98,1%	97,7%	97,0%	98,0%	98,4%	99,2%	96,4%	97,3%	96,7%	96,9%	98,0%	98,4%	99,2%
% Middelzwaar (M)	0,6%	0,6%	1,9%	1,4%	1,9%	2,0%	1,8%	1,0%	0,3%	2,5%	2,0%	2,0%	2,3%	1,5%	1,2%	0,4%
% Zwaar (Z)	0,6%	0,0%	0,7%	0,4%	0,4%	1,1%	0,2%	0,6%	0,5%	1,1%	0,8%	1,2%	0,8%	0,6%	0,4%	0,4%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Jacob Cabelliastraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Boetzelaerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



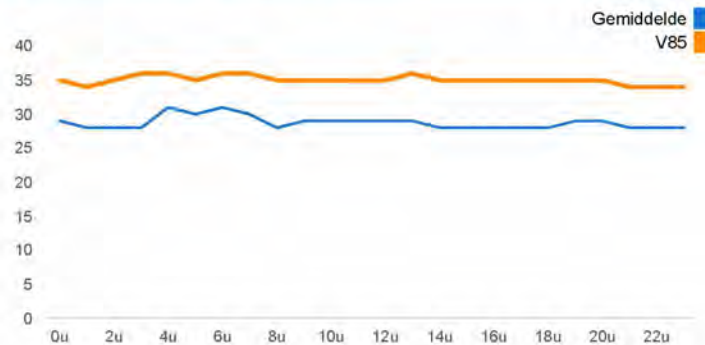
Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

SNELHEDEN WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
00:00 - 01:00	29	35	30	37	26	32
01:00 - 02:00	28	34	28	36	27	33
02:00 - 03:00	28	35	29	36	27	34
03:00 - 04:00	28	36	27	34	30	40
04:00 - 05:00	31	36	31	36	31	37
05:00 - 06:00	30	35	30	35	30	35
06:00 - 07:00	31	36	29	35	31	37
07:00 - 08:00	30	36	30	37	30	36
08:00 - 09:00	28	35	27	34	29	35
09:00 - 10:00	29	35	29	36	29	35
10:00 - 11:00	29	35	29	36	29	35
11:00 - 12:00	29	35	29	36	29	34
12:00 - 13:00	29	35	29	36	28	34
13:00 - 14:00	29	36	29	37	29	34
14:00 - 15:00	28	35	28	35	28	34
15:00 - 16:00	28	35	28	35	28	34
16:00 - 17:00	28	35	28	35	28	34
17:00 - 18:00	28	35	28	35	27	34
18:00 - 19:00	28	35	29	36	28	34
19:00 - 20:00	29	35	29	35	28	35
20:00 - 21:00	29	35	29	35	28	34
21:00 - 22:00	28	34	28	34	28	34
22:00 - 23:00	28	34	29	35	27	32
23:00 - 24:00	28	34	28	34	27	34
Gemiddelde	29	35	29	36	29	35

UURVERLOOP SNELHEDEN



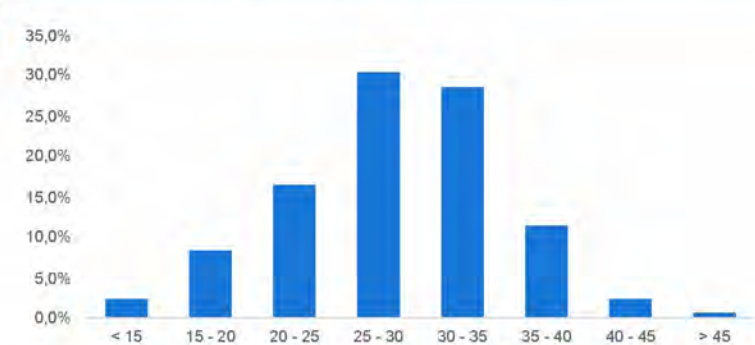
SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Maandag	29	35	29	36	28	34
Dinsdag	28	35	28	36	28	34
Woensdag	29	35	28	35	29	35
Donderdag	28	35	28	35	29	35
Vrijdag	29	35	29	36	29	35
Zaterdag	29	35	29	36	29	35
Zondag	27	34	28	35	27	33
Werkdag	29	35	29	36	29	35
Weekdag	28	35	29	35	28	34

SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %	%	Cumulatief %
< 15 km/u	2,3%	2,3%	3,1%	3,1%	1,4%	1,4%
15 - 20 km/u	8,3%	10,6%	9,4%	12,5%	7,1%	8,5%
20 - 25 km/u	16,4%	27,0%	15,3%	27,8%	17,5%	26,0%
25 - 30 km/u	30,3%	57,3%	26,7%	54,5%	34,3%	60,3%
30 - 35 km/u	28,5%	85,8%	29,3%	83,8%	27,6%	88,0%
35 - 40 km/u	11,4%	97,2%	12,9%	96,7%	9,7%	97,7%
40 - 45 km/u	2,3%	99,4%	2,7%	99,4%	1,8%	99,5%
> 45 km/u	0,6%	100,0%	0,6%	100,0%	0,5%	100,0%

SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE



VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Jacob Cabelliastraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Boetzelaerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1699	100%	1595	100%	907	848	792	747
Dag (7-19u)	1346	79,2%	1254	78,6%	724	673	622	582
Avond (19-23u)	276	16,3%	257	16,1%	145	134	132	124
Nacht (23-7u)	76	4,5%	84	5,2%	39	42	38	42
Ochtendspits (7-9u)	235	13,9%	180	11,3%	83	66	152	114
Avondspits (16-18u)	284	16,7%	269	16,9%	174	159	109	110

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00		13	0,7%	17	1,0%	7	9	5	8
01:00 - 02:00		5	0,3%	9	0,6%	4	5	1	4
02:00 - 03:00		3	0,2%	5	0,3%	2	3	1	2
03:00 - 04:00		3	0,2%	3	0,2%	1	2	1	2
04:00 - 05:00		2	0,1%	3	0,2%	0	1	2	2
05:00 - 06:00		4	0,2%	4	0,2%	1	1	2	2
06:00 - 07:00		18	1,1%	14	0,9%	8	6	11	8
07:00 - 08:00		69	4,0%	52	3,3%	24	19	44	33
08:00 - 09:00		167	9,8%	127	8,0%	59	47	108	80
09:00 - 10:00		89	5,2%	81	5,1%	38	36	51	45
10:00 - 11:00		80	4,7%	80	5,0%	39	40	42	40
11:00 - 12:00		83	4,9%	88	5,5%	46	49	37	39
12:00 - 13:00		97	5,7%	97	6,1%	54	53	43	44
13:00 - 14:00		103	6,1%	103	6,5%	59	58	44	45
14:00 - 15:00		115	6,8%	112	7,0%	69	65	46	46
15:00 - 16:00		122	7,2%	117	7,3%	82	73	40	43
16:00 - 17:00		125	7,3%	124	7,8%	79	75	45	49
17:00 - 18:00		159	9,3%	145	9,1%	95	84	64	61
18:00 - 19:00		138	8,1%	128	8,0%	80	73	59	56
19:00 - 20:00		106	6,2%	96	6,0%	57	52	49	44
20:00 - 21:00		73	4,3%	69	4,3%	36	34	38	35
21:00 - 22:00		51	3,0%	48	3,0%	28	25	23	23
22:00 - 23:00		46	2,7%	45	2,8%	25	23	22	21
23:00 - 24:00		29	1,7%	29	1,8%	16	15	14	14



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	1595
zo 11-sep	1903
ma 12-sep	1997
di 13-sep	1925
wo 14-sep	1871
do 15-sep	1629
vr 16-sep	1149
za 17-sep	1000
zo 18-sep	562
ma 19-sep	1343
di 20-sep	1781
wo 21-sep	1885
do 22-sep	2060
vr 23-sep	1549
za 24-sep	1412
zo 25-sep	1545

VERKEERSTELLING

Bromfietsers en fietsers

KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat



Meetlocatie

Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Van Boetzelaerlaan en Jacob Cabelliastraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Jacob Cabelliastraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Van Boetzelaerlaan)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

DOORSNEDE

	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
	10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	27	31	6	12	13	13	19	17	24	4	16	10	17	15	23	37
01:00 - 02:00	10	19	3	7	4	3	7	17	15	5	2	12	5	4	15	34
02:00 - 03:00	7	18	2	3	0	4	4	10	10	3	2	3	2	4	6	16
03:00 - 04:00	6	5	2	3	2	4	4	2	6	0	1	5	3	2	7	7
04:00 - 05:00	3	5	3	2	1	1	2	3	4	1	2	3	3	4	6	1
05:00 - 06:00	4	3	4	2	3	2	4	2	2	3	3	6	4	5	8	4
06:00 - 07:00	6	5	17	24	27	20	14	3	2	10	17	26	11	17	3	3
07:00 - 08:00	19	10	74	78	87	77	45	13	3	63	68	71	79	63	14	11
08:00 - 09:00	37	31	186	199	163	189	114	21	15	123	146	185	205	157	39	30
09:00 - 10:00	63	104	90	94	85	87	71	51	22	78	87	108	105	101	51	70
10:00 - 11:00	101	136	87	80	78	108	60	60	38	59	78	95	97	86	83	60
11:00 - 12:00	116	157	109	90	61	78	51	74	53	63	117	88	102	106	76	123
12:00 - 13:00	109	154	118	101	125	78	61	72	42	63	110	145	114	86	91	115
13:00 - 14:00	117	147	122	98	126	89	68	83	39	78	105	117	129	127	97	143
14:00 - 15:00	122	148	142	124	132	111	70	76	45	105	109	119	147	135	102	135
15:00 - 16:00	137	132	184	135	129	110	76	82	24	83	96	145	174	135	105	141
16:00 - 17:00	134	183	144	153	138	89	83	88	44	107	117	143	163	120	132	158
17:00 - 18:00	131	178	190	206	173	149	90	76	44	130	178	147	223	114	95	135
18:00 - 19:00	129	156	191	157	157	110	88	54	32	123	164	146	139	82	126	117
19:00 - 20:00	88	100	130	125	134	98	55	60	27	74	146	113	116	57	91	54
20:00 - 21:00	66	83	71	88	99	68	52	41	19	66	84	74	84	37	82	57
21:00 - 22:00	67	39	60	66	62	45	38	26	22	37	67	59	43	30	58	33
22:00 - 23:00	50	34	43	48	37	54	36	39	21	37	47	47	64	33	62	38
23:00 - 24:00	46	25	19	30	35	42	37	30	9	28	19	18	31	29	40	23
Etmaal (0-24u)	1595	1903	1997	1925	1871	1629	1149	1000	562	1343	1781	1885	2060	1549	1412	1545
Dag (7-19u)	1215	1536	1637	1515	1454	1275	877	750	401	1075	1375	1509	1677	1312	1011	1238
Avond (19-23u)	271	256	304	327	332	265	181	166	89	214	344	293	307	157	293	182
Nacht (23-7u)	109	111	56	83	85	89	91	84	72	54	62	83	76	80	108	125
Ochtendspits (7-9u)	56	41	260	277	250	266	159	34	18	186	214	256	284	220	53	41
Avondspits (16-18u)	265	361	334	359	311	238	173	164	88	237	295	290	386	234	227	293
Validatie																

DOORSNEDE

za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9

Ri. Noordwest	837	1038	1105	1015	992	779	543	490	274	699	945	1039	1168	898	799	766
Ri. Zuidoost	758	865	892	910	879	850	606	510	288	644	836	846	892	651	613	779
Ri. Noordwest	52%	55%	55%	53%	53%	48%	47%	49%	49%	52%	53%	55%	57%	58%	57%	50%
Ri. Zuidoost	48%	45%	45%	47%	47%	52%	53%	51%	51%	48%	47%	45%	43%	42%	43%	50%

VERKEERSTELLING

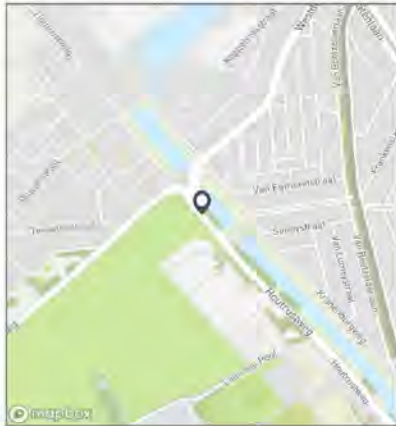
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Houtrustweg
Den Haag
Tussen Laan van Poet en Nieboerweg
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Nieboerweg)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Laan van Poet)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOUTRUSTWEG, DEN HAAG

Tussen Laan van Poet en Nieboerweg

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	3600	100%	3593	100%	1446	1445	2154	2149
Dag (7-19u)	2844	79,0%	2828	78,7%	1163	1166	1682	1662
Avond (19-23u)	617	17,1%	593	16,5%	240	225	377	367
Nacht (23-7u)	139	3,8%	173	4,8%	43	53	96	120
Ochtendspits (7-9u)	514	14,3%	400	11,1%	124	102	390	298
Avondspits (16-18u)	589	16,4%	592	16,5%	264	253	325	339

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00	- 01:00	18	0,5%	31	0,9%	6	9	13	22
01:00	- 02:00	7	0,2%	20	0,6%	3	6	4	14
02:00	- 03:00	4	0,1%	12	0,3%	1	3	2	9
03:00	- 04:00	3	0,1%	8	0,2%	1	4	2	4
04:00	- 05:00	3	0,1%	5	0,1%	1	2	2	3
05:00	- 06:00	9	0,2%	8	0,2%	3	3	6	5
06:00	- 07:00	46	1,3%	36	1,0%	10	8	36	28
07:00	- 08:00	167	4,6%	127	3,5%	34	27	133	100
08:00	- 09:00	348	9,7%	272	7,6%	90	75	257	197
09:00	- 10:00	175	4,9%	164	4,6%	65	65	111	99
10:00	- 11:00	166	4,6%	179	5,0%	70	78	96	101
11:00	- 12:00	181	5,0%	201	5,6%	79	87	101	114
12:00	- 13:00	207	5,7%	231	6,4%	92	98	115	133
13:00	- 14:00	225	6,3%	247	6,9%	108	115	118	132
14:00	- 15:00	249	6,9%	271	7,5%	114	123	135	148
15:00	- 16:00	272	7,6%	285	7,9%	130	134	143	151
16:00	- 17:00	278	7,7%	288	8,0%	128	129	150	159
17:00	- 18:00	311	8,6%	305	8,5%	135	124	175	180
18:00	- 19:00	266	7,4%	257	7,2%	119	111	148	147
19:00	- 20:00	226	6,3%	214	6,0%	91	85	135	130
20:00	- 21:00	186	5,2%	178	5,0%	70	64	116	114
21:00	- 22:00	119	3,3%	118	3,3%	48	48	71	70
22:00	- 23:00	86	2,4%	82	2,3%	32	29	55	53
23:00	- 24:00	50	1,4%	54	1,5%	18	19	31	35



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	3875
zo 11-sep	4363
ma 12-sep	4451
di 13-sep	4120
wo 14-sep	4017
do 15-sep	3536
vr 16-sep	2727
za 17-sep	0
zo 18-sep	1135
ma 19-sep	3020
di 20-sep	3576
wo 21-sep	3943
do 22-sep	3959
vr 23-sep	3090
za 24-sep	3379
zo 25-sep	3449

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

HOUTRUSTWEG, DEN HAAG

Tussen Laan van Poot en Nieboerweg

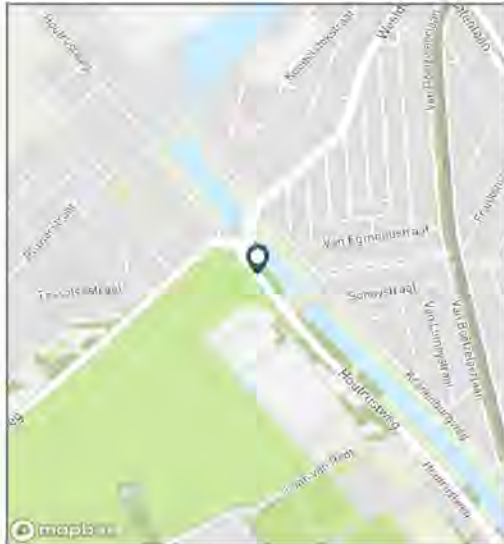


Meetlocatie

Houtrustweg
Den Haag
Tussen Laan van Poot en Nieboerweg
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Nieboerweg)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Laan van Poot)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

DOORSNEDE

			za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
			10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00	-	01:00	43	65	22	13	24	21	21	54	50	12	4	21	17	34	45	85
01:00	-	02:00	36	68	9	10	3	10	10	29	28	4	2	7	4	10	32	79
02:00	-	03:00	48	32	7	6	2	0	4	16	18	0	0	7	5	5	11	48
03:00	-	04:00	12	26	0	1	7	1	3	8	22	0	2	5	3	2	21	31
04:00	-	05:00	8	11	7	3	3	2	4	6	17	2	2	5	4	2	9	13
05:00	-	06:00	7	5	9	5	7	10	10	6	5	11	8	9	8	10	6	5
06:00	-	07:00	19	13	61	55	48	65	35	9	3	37	43	46	50	28	12	7
07:00	-	08:00	42	23	216	203	168	159	143	33	12	156	152	178	164	136	35	21
08:00	-	09:00	118	59	408	406	384	363	338	0	43	281	270	353	369	312	107	52
09:00	-	10:00	147	143	178	215	181	181	122	0	52	173	170	203	191	174	134	118
10:00	-	11:00	223	231	162	160	171	131	153	0	88	162	192	205	185	202	194	201
11:00	-	12:00	274	386	236	198	204	159	103	171	72	179	223	197	176	232	149	229
12:00	-	13:00	288	406	207	200	285	184	135	187	88	187	241	280	215	204	244	285
13:00	-	14:00	330	349	268	224	218	196	189	210	74	203	184	283	254	299	245	338
14:00	-	15:00	359	382	317	309	249	218	159	213	81	195	245	269	274	310	263	363
15:00	-	16:00	293	379	341	328	302	289	211	206	70	210	236	284	306	275	317	339
16:00	-	17:00	310	372	377	314	296	263	177	227	83	232	261	301	342	221	245	350
17:00	-	18:00	318	384	399	402	382	315	207	133	64	230	324	342	363	141	265	297
18:00	-	19:00	270	335	383	306	292	234	212	109	60	230	270	294	302	138	215	211
19:00	-	20:00	207	262	289	254	269	227	150	93	51	199	278	235	254	108	212	135
20:00	-	21:00	194	200	253	216	241	214	115	108	46	145	206	188	191	70	188	108
21:00	-	22:00	140	128	174	147	146	131	82	75	38	78	134	107	117	74	213	55
22:00	-	23:00	96	60	88	80	92	99	89	62	38	65	83	84	115	61	108	46
23:00	-	24:00	93	44	40	65	43	64	55	64	32	29	46	40	50	42	109	33
Etmaal (0-24u)			3875	4363	4451	4120	4017	3536	2727	2019	1135	3020	3576	3943	3959	3090	3379	3449
Dag (7-19u)			2972	3449	3492	3265	3132	2692	2149	1489	787	2438	2768	3189	3141	2644	2413	2804
Avond (19-23u)			637	650	804	697	748	671	436	338	173	487	701	614	677	313	721	344
Nacht (23-7u)			266	264	155	158	137	173	142	192	175	95	107	140	141	133	245	301
Ochtendspits (7-9u)			160	82	624	609	552	522	481	33	55	437	422	531	533	448	142	73
Avondspits (16-18u)			628	756	776	716	678	578	384	360	147	462	585	643	705	362	510	647
Validatie																		

DOORSNEDE

za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9

Ri. Noordwest	1591	1712	1776	1677	1599	1413	1067	843	443	1202	1434	1595	1573	1266	1410	1362
Ri. Zuidoost	2284	2651	2675	2443	2418	2123	1660	1176	692	1818	2142	2348	2386	1824	1969	2087
Ri. Noordwest	41%	39%	40%	41%	40%	40%	39%	42%	39%	40%	40%	40%	40%	41%	42%	39%
Ri. Zuidoost	59%	61%	60%	59%	60%	60%	61%	58%	61%	60%	60%	60%	60%	59%	58%	61%

VERKEERSTELLING

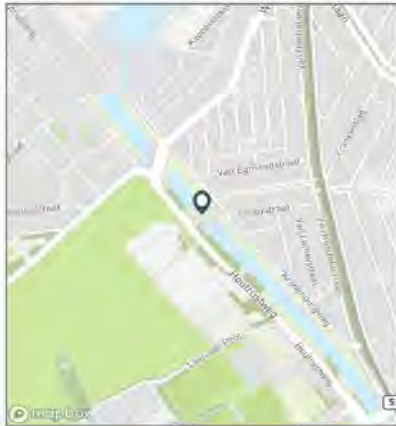
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Fietspad Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Houtrustweg en Kranenburgweg
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Kranenburgweg)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Houtrustweg)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

FIETSPAD KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Houtrustweg en Kranenburgweg

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	2308	100%	2103	100%	1265	1158	1043	945
Dag (7-19u)	1946	84,3%	1766	84,0%	1047	960	899	806
Avond (19-23u)	310	13,4%	271	12,9%	185	161	125	110
Nacht (23-7u)	52	2,2%	66	3,1%	33	37	19	29
Ochtendspits (7-9u)	392	17,0%	295	14,0%	249	186	143	109
Avondspits (16-18u)	369	16,0%	332	15,8%	167	158	202	174

UURCIJFERS

		Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00		5	0,2%	10	0,5%	2	5
01:00 - 02:00		3	0,1%	8	0,4%	1	4
02:00 - 03:00		2	0,1%	5	0,2%	1	2
03:00 - 04:00		1	0,0%	3	0,1%	0	2
04:00 - 05:00		1	0,1%	2	0,1%	1	2
05:00 - 06:00		3	0,1%	3	0,2%	2	2
06:00 - 07:00		17	0,8%	14	0,6%	12	9
07:00 - 08:00		139	6,0%	102	4,9%	92	67
08:00 - 09:00		254	11,0%	193	9,2%	157	119
09:00 - 10:00		114	5,0%	105	5,0%	75	65
10:00 - 11:00		109	4,7%	111	5,3%	65	66
11:00 - 12:00		116	5,0%	120	5,7%	69	72
12:00 - 13:00		142	6,1%	142	6,8%	76	79
13:00 - 14:00		155	6,7%	157	7,4%	85	88
14:00 - 15:00		182	7,9%	175	8,3%	93	89
15:00 - 16:00		192	8,3%	180	8,6%	90	88
16:00 - 17:00		185	8,0%	171	8,1%	87	85
17:00 - 18:00		184	8,0%	161	7,6%	79	73
18:00 - 19:00		175	7,6%	150	7,1%	79	71
19:00 - 20:00		129	5,6%	109	5,2%	73	61
20:00 - 21:00		84	3,6%	74	3,5%	52	46
21:00 - 22:00		58	2,5%	52	2,5%	35	33
22:00 - 23:00		40	1,7%	36	1,7%	24	21
23:00 - 24:00		20	0,9%	20	1,0%	13	12



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 10-sep	2154
zo 11-sep	1798
ma 12-sep	2635
di 13-sep	2530
wo 14-sep	2568
do 15-sep	2437
vr 16-sep	1789
za 17-sep	1449
zo 18-sep	652
ma 19-sep	2121
di 20-sep	2233
wo 21-sep	2635
do 22-sep	2473
vr 23-sep	1981
za 24-sep	1846
zo 25-sep	1646

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

FIETSPAD KRANENBURGWEG, DEN HAAG

Tussen Houtrustweg en Kranenburgweg

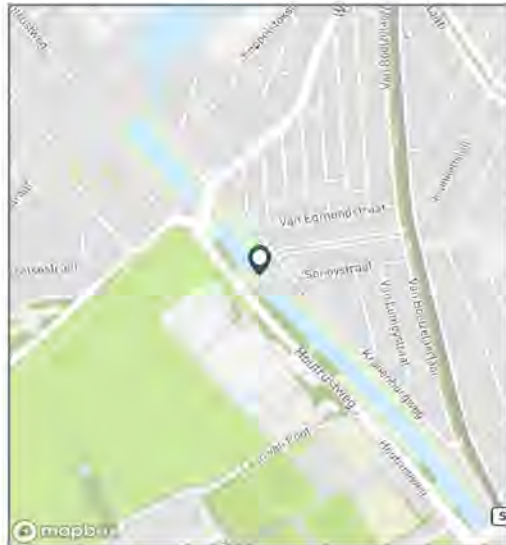


Meetlocatie

Fietspad Kranenburgweg
Den Haag
Tussen Houtrustweg en Kranenburgweg
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Kranenburgweg)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Houtrustweg)

Meting

Meetperiode: 9 september t/m 26 september 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Gemeente Den Haag
Uitgevoerd door: MetroCount



Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

DOORSNEDE

			za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
			10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9
00:00 - 01:00	-	01:00	17	27	5	5	4	3	11	22	28	2	1	6	4	7	23	22
01:00 - 02:00	-	02:00	22	25	1	6	1	2	6	34	15	2	4	1	1	2	20	20
02:00 - 03:00	-	03:00	17	28	1	2	0	0	1	8	8	1	1	1	2	7	11	13
03:00 - 04:00	-	04:00	8	11	1	0	0	0	2	8	8	0	1	0	1	1	12	4
04:00 - 05:00	-	05:00	5	4	1	1	0	2	1	5	5	0	2	1	3	2	5	2
05:00 - 06:00	-	06:00	2	8	3	2	5	3	4	2	2	5	3	4	2	4	4	1
06:00 - 07:00	-	07:00	6	5	14	25	17	21	10	8	2	14	16	28	21	9	1	3
07:00 - 08:00	-	08:00	16	8	152	156	150	142	106	17	5	135	138	150	129	135	14	4
08:00 - 09:00	-	09:00	56	40	297	273	258	288	236	50	23	226	180	264	268	248	54	22
09:00 - 10:00	-	10:00	131	91	109	128	153	116	90	92	23	103	125	132	114	116	96	58
10:00 - 11:00	-	11:00	162	115	102	131	120	101	84	102	59	107	143	120	125	114	140	111
11:00 - 12:00	-	12:00	181	130	118	106	146	131	65	145	66	92	145	158	121	122	125	141
12:00 - 13:00	-	13:00	204	172	129	110	182	125	113	113	72	131	219	203	130	117	134	166
13:00 - 14:00	-	14:00	220	204	156	157	160	171	129	118	76	135	122	189	165	186	176	171
14:00 - 15:00	-	15:00	210	185	196	274	204	206	135	126	46	140	137	197	205	184	167	203
15:00 - 16:00	-	16:00	167	144	243	181	184	225	155	151	35	187	172	222	224	220	187	218
16:00 - 17:00	-	17:00	165	145	239	199	179	216	153	150	33	159	164	184	205	174	184	144
17:00 - 18:00	-	18:00	156	117	230	200	187	204	141	90	28	183	175	196	217	98	121	105
18:00 - 19:00	-	19:00	130	116	227	190	214	163	110	53	31	199	148	199	187	107	109	81
19:00 - 20:00	-	20:00	80	95	163	140	156	131	90	31	26	125	138	140	151	40	65	57
20:00 - 21:00	-	21:00	62	43	114	98	109	69	56	35	20	73	87	103	90	33	86	44
21:00 - 22:00	-	22:00	61	52	72	77	72	54	33	41	20	58	58	73	43	24	42	22
22:00 - 23:00	-	23:00	36	18	41	40	46	46	41	26	14	28	34	47	47	8	43	24
23:00 - 24:00	-	24:00	40	15	21	29	21	18	17	22	7	16	20	17	18	23	27	10
Etmal (0-24u)			2154	1798	2635	2530	2568	2437	1789	1449	652	2121	2233	2635	2473	1981	1846	1646
Dag (7-19u)			1798	1467	2198	2105	2137	2088	1517	1207	497	1797	1868	2214	2090	1821	1507	1424
Avond (19-23u)			239	208	390	355	383	300	220	133	80	284	317	363	331	105	236	147
Nacht (23-7u)			117	123	47	70	48	49	52	109	75	40	48	58	52	55	103	75
Ochtendspits (7-9u)			72	48	449	429	408	430	342	67	28	361	318	414	397	383	68	26
Avondspits (16-18u)			321	262	469	399	366	420	294	240	61	342	339	380	422	272	305	249
Validatie																		

DOORSNEDE

za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
10-9	11-9	12-9	13-9	14-9	15-9	16-9	17-9	18-9	19-9	20-9	21-9	22-9	23-9	24-9	25-9

Ri. Noordoost	1201	1022	1482	1383	1425	1310	991	804	351	1170	1196	1458	1354	1122	1055	914
Ri. Zuidwest	953	776	1153	1147	1143	1127	798	645	301	951	1037	1177	1119	859	791	732
Ri. Noordoost	56%	57%	56%	55%	55%	54%	55%	55%	54%	55%	54%	55%	55%	57%	57%	56%
Ri. Zuidwest	44%	43%	44%	45%	45%	46%	45%	45%	46%	45%	46%	45%	45%	43%	43%	44%



Den Haag

Aan

Wethouder Mulder

Typ tekst

Datum

14-11-2022

Onderwerp

Start project herinrichting Kranenburgweg sterfietsroute Scheveningen-Haven

MEMO**Afzender**

5.1.2.e en 5.1.2.e

Via

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Doorkiesnummer

Typ tekst

Auteurs

5.1.2.e en 5.1.2.e

Beste/ geachte wethouder Mulder,

Deze memo is bedoeld om te informeren over de start van het project herinrichting Kranenburgweg, als onderdeel van de sterfietsroute van Centrum naar Scheveningen-Haven.

Samenvatting

- Het project herinrichting Kranenburgweg sterfietsroute Scheveningen-Haven is van start gegaan. Er is een projectteam binnen de gemeente geformeerd dat een plan voor de Kranenburgweg (van Kranenburgweg tot Duindorpdam) uitwerkt;
- Dit project houdt rekening met de randvoorwaarde om een toekomstige tramverbinding via de Kranenburgweg niet onmogelijk te maken;
- Deze randvoorwaarde zorgt voor een verhoogd risico voor het participatietraject in het fietsproject én kent gezien de voorgeschiedenis van een tram naar Scheveningen – Haven mogelijk bestuurlijke gevoeligheden;
- Tegelijkertijd ligt er langs de Houtrustweg in/richting Norfolk een tramreservering. Als er niet ook een reservering op de Kranenburgweg wordt gemaakt, is de reservering op de Houtrustweg overbodig. Een tramlijn over de Westduinweg is op politiek vlak geen alternatief. Een tram naar Norfolk, die ook kan zorgen voor spreiding richting de kust, verdwijnt dan uit het zicht.
- De planning van het voorlopig ontwerp van het fietsproject is om deze begin 2024 vast te stellen in gemeenteraad.
- Binnen het 'Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020 - 2025', reserve verbetering duurzame mobiliteit zijn voldoende middelen beschikbaar voor het voorbereiden van het project;

Toelichting herinrichting Kranenburgweg

Het doel van de herinrichting van de Kranenburgweg is het fietsvriendelijk(er) maken van de weg en het waarborgen van de continuïteit van de gehele sterfietsroute Scheveningen - Haven. Dit doel staat centraal bij alle te maken keuzes in het project. Daarbij worden de beleidskaders uit het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 (RIS 306923) toegepast. Het streven is om bij te dragen aan een groene en prettige leefomgeving, met oog voor het verbeteren van de algehele kwaliteit van de openbare ruimte. In bijlage 1 kunt u indien gewenst het plan van aanpak doornemen.

Het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn

Dit project houdt voor het opstellen van het ontwerp rekening met 'het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg'. Op dit moment worden geen concrete stappen gezet voor de aanleg van deze tramverbinding. Alleen in de toekomst is het wenselijk om Scheveningen – Haven met een tram te verbinden. Dit is opgenomen in de Schaalsprong Openbaar Vervoer (RIS 299180). Voor het verbinden van Scheveningen – Haven met een tram zijn er weinig mogelijkheden. De Kranenburgweg is één van de tracés die het meest kansrijk is en dus waarschijnlijk blijft. Het is van belang dat in fietsproject Kranenburgweg geen onomkeerbare stappen worden gezet die een mogelijke tramverbinding onmogelijk maakt.

Voorgeschiedenis Tramlijn

In de afgelopen jaren en gedurende meerdere colleges van B&W heeft een 'tram naar Scheveningen – Haven' met grote betrokkenheid vanuit de stad veelvuldig op de agenda gestaan. In de MER en het bestemmingsplan Scheveningen Haven was een reservering voor een tramtracé langs de Kranenburgweg ten noorden van Duindorpdam opgenomen. Het plan had niet direct betrekking op het Geuzenkwartier, maar toch kwamen negatieve reacties vooral van bewoners van de Kranenburgweg. De toenmalige wethouder (Pieter Smit) heeft toen besloten om een open participatieproces te organiseren. Het doel van dit proces was om met betrokkenheid van alle bewonersorganisaties tot een gedragen voorkeurstracé te komen. In dit proces zijn er diverse tracés, waaronder de Kranenburgweg, met een brede klankbordgroep onderzocht én besproken (RIS293461 en RIS296049). Hieruit kwam een voorkeurstracé voor een tram naar Norfolk via de Westduinweg naar voren (negen van de twaalf betrokken bewonersorganisaties stemden voor). Daarna heeft het college de voorkeur van een tracé via de Westduinweg onderschreven.

Ondanks dat het traject heeft stilgelegen, heeft bovenstaande de indruk gewekt dat een tram over de Kranenburgweg niet meer aan de orde is. Als een tram naar Norfolk gaat rijden, dan via de Westduinweg.

Vervolgens is in 2018 een verdiepend onderzoek over de Westduinweg (RIS297143) uitgevoerd. Hierdoor is in hetzelfde jaar door het toenmalig college in het coalitieakkoord 'Stad van kansen en ambities' (RIS299794) het volgende beslist: 'Voor de ontsluiting van het Norfolkterrein kiezen we niet voor een tram over de Westduinweg, maar kijken we naar alternatieve tracés'.

Om deze reden en de beleidsvoornemens uit de Schaalsprong Openbaar Vervoer wordt vanuit dit fietsproject de randvoorwaarde meegenomen om een 'mogelijke tramverbinding over de Kranenburgweg in de toekomst niet onmogelijk te maken'.

Gezien de voorgeschiedenis van deze tramlijn ligt dit onderwerp politiek en bestuurlijk gevoelig. Er worden twee risico's gezien, dit zijn:

- een aanzienlijke vermindering van het draagvlak onder de bewoners voor het herinrichten van de Kranenburgweg;
- de kans op een hernieuwde ongewenste discussie over de tram, wat mogelijk electoraal gezien een gevoelig onderwerp kan zijn. Het is mogelijk dat uit de omgeving en/of de politiek hier vragen over worden gesteld.

Een consequentie voor het (nog te maken) ontwerp is dat het inpassen van bepaalde wensen lastiger wordt, doordat er minder ruimte over is in het wegprofiel. Daarnaast wordt een impact op het participatietraject voor dit project gezien.

Wat is niet onmogelijk maken van een tramlijn?

Er komt een strook van zeven meter vlak tegen het verversingskanaal aan. Deze strook wordt vrijgehouden en tijdelijk ingericht als een groene strook met bijvoorbeeld een wandelpad. Voorwaarde is wel dat rekening wordt gehouden met het tijdelijke karakter van de strook. Met het Ingenieursbureau Den Haag wordt gekeken naar welke vormen van vergroening daarvoor geschikt zijn.

Bijlage 1: Plan van Aanpak Kranenburgweg

Plan van Aanpak

Herinrichting Kranenburgweg
(Sterfietsroute Centrum-Scheveningen Haven)

DSO, mobiliteit
Datum: 11-11-2022
Versie: Definitief versie 3
Auteur: S. J. Z. E. (DSO-projectleider)

Inhoudsopgave

1	<u>Inleiding</u>	7
1.1	<u>Aanleiding</u>	7
1.2	<u>Doel van het project</u>	9
1.3	<u>Impact wijziging Plan van Aanpak</u>	9
1.4	<u>Doel van het Plan van Aanpak</u>	9
2	<u>Projectkader</u>	10
2.1	<u>Voorgeschiedenis</u>	10
2.2	<u>Gebied</u>	10
2.3	<u>(Verkeers)beleid</u>	11
2.4	<u>Randvoorwaarden en uitgangspunten</u>	12
2.5	<u>Afbakening</u>	13
2.6	<u>Relatie met andere projecten/maatregelen</u>	14
3	<u>Hoofdstuk 3: Projectaanpak</u>	16
3.1	<u>Projectstart</u>	16
3.2	<u>Onderzoek en afstemming</u>	16
3.3	<u>Programma van Eisen</u>	17
3.4	<u>Inspraak, participatie en communicatie</u>	17
3.5	<u>Schetsontwerp (SO)</u>	18
3.6	<u>Concept Voorontwerp (VO)</u>	18
3.7	<u>Bestuurlijke vaststelling VO</u>	19
3.8	<u>Overdracht DSB</u>	19
3.9	<u>Monitoring en evaluatie</u>	19
4	<u>Hoofdstuk 4: Beheersaspecten</u>	20
4.1	<u>Tijd</u>	20
4.2	<u>Geld</u>	21
4.3	<u>Kwaliteit en risico's</u>	23
4.4	<u>Organisatie</u>	24
4.5	<u>Informatie</u>	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Transitie naar meer fietsers

In de stedelijke en regionale mobiliteit heeft de fiets een belangrijkere plek ingenomen. De komst van nieuwe (soorten) fietsen draagt hieraan bij, denk aan de elektrische-, bak-, of deelfietsen. Het diverse aanbod maakt het voor bewoners, ondernemers en bezoekers aantrekkelijker om te fietsen. Daarbij levert de fiets als vervoersmiddel voordelen op voor de stad. Ten eerste draagt het bij aan een gezonde levensstijl van bewoners. Verder stoot het geen schadelijke gassen uit. Ten slotte draagt deze duurzame vorm van mobiliteit ook bij aan de energietransitie.

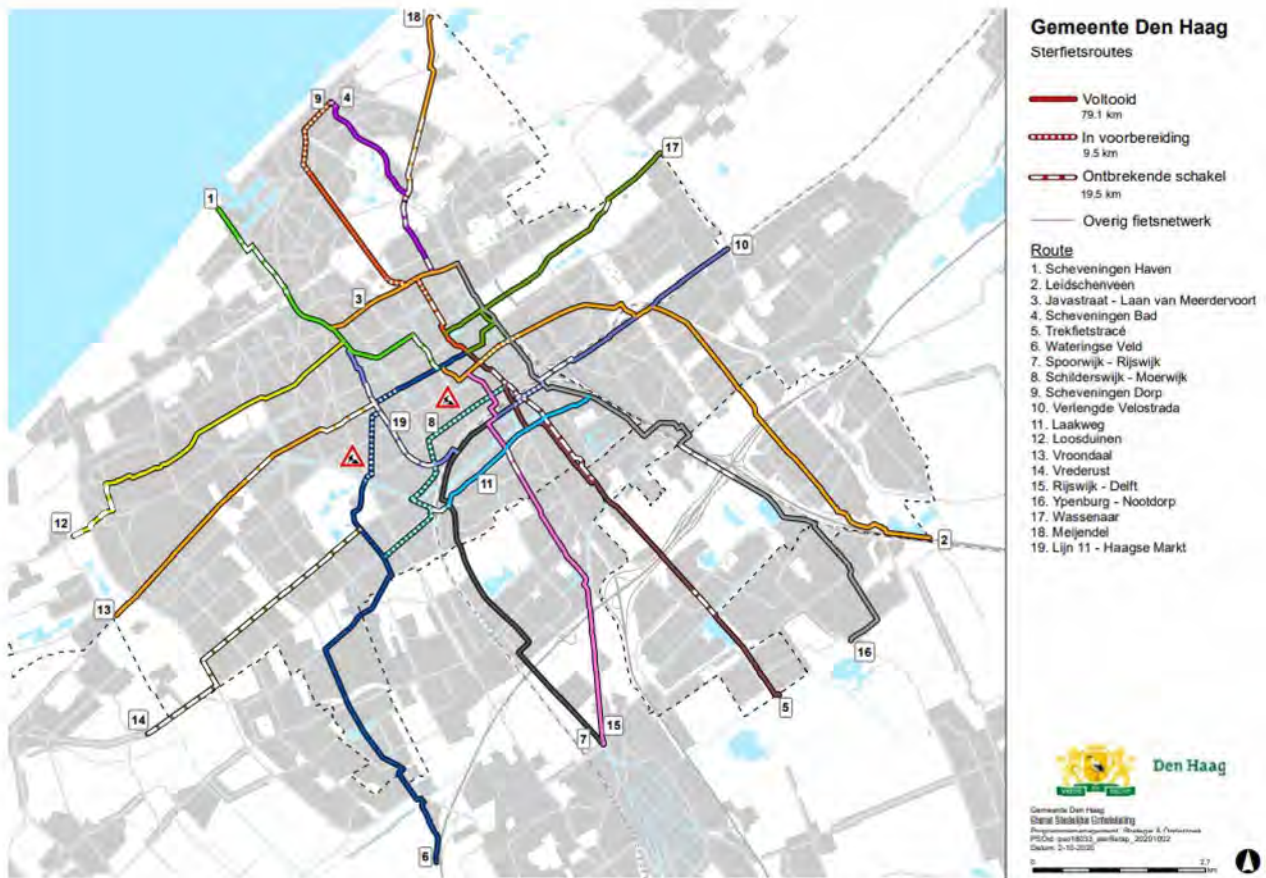
Het fietsgebruik heeft vele voordelen voor de stad en haar inwoners. Daarom wil het college van de gemeente Den Haag de groei (verder) stimuleren. De gemeente zet in op een groei van 25% van het aantal fietsverplaatsingen in 2030. Tegen 2040 is dit 50%. Met deze toename is het aandeel van de fiets in verplaatsingen van 20 naar 25% in 2040 toegenomen.

Om deze ambitie te realiseren heeft het college het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 vastgesteld (RIS306923). Hierin staat hoe de gemeente een fietsstad wil worden. De strategie is gebaseerd op vier thema's:

1. Aantrekkelijke en veilige routes;
2. Gemakkelijk fietsparkeren;
3. Veilig voor fietsers;
4. Meer nieuwe fietsers.

Aantrekkelijke en veilige routes

De sterfietsroutes maken het fietsen aantrekkelijker. Het zijn logische, snelle en veilige routes door de stad. Het verbindt stadsdelen met elkaar, maar ook woongebieden in de Haagse omgeving. Om het fietsgebruik te blijven stimuleren, gaat de gemeente door met het (af)maken van de sterfietsroutes. Goede en veilige routes zijn en blijven een belangrijke basis voor het fietsbeleid. Op de sterfietsroutes heeft de fiets prioriteit op de auto. Andere aandachtspunten voor deze routes zijn: een goede doorstroming, ruimte bieden voor het aantal toenemende fietsen en de herkenbaarheid van de route vergroten.



Afbeelding 1: Sterfietsrouten netwerk Gemeente Den Haag

Sterfietsroute Scheveningen Haven

In het uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 is de Kranenburgweg opgenomen als onderdeel van sterfietsroute Centrum-Scheveningen Haven. De Kranenburgweg is, samen met het gedeelte in Scheveningen – Haven, het laatste onderdeel van deze sterfietsroute waar de fiets een kwaliteitsimpuls krijgt. De Torenstraat, Noordwal, De Constant Rebecquestraat en Conradkade – Suezkade zijn in de afgelopen jaren heringericht met een prominente plek voor de fiets.

In afbeelding 1 hierboven is het groene route nummer 1. Deze route loopt via:

- Torenstraat;
- Noordwal;
- De Constant Rebecquestraat;
- Suezkade;
- Conradkade;
- Van Boetzelaerlaan tot aan de Kranenburgweg;
- Kranenburgweg;
- Houtrustweg.

1.2 Doel van het project

Doel is om de herinrichting van de Kranenburgweg voor te bereiden tot de vaststelling van het ontwerp door college van B&W/Gemeenteraad én overdracht naar DSB. De focus ligt op het fietsvriendelijk(er) maken van de weg én de continuïteit waarborgen van de hele sterfietsroute. Dit staat centraal in het maken van keuzes tijdens het proces. Daarbij is het streven om bij te dragen aan een groene en prettige leefomgeving. Met oog voor het verbeteren van de algehele kwaliteit van de openbare ruimte. Verder zijn de gebruikers van het toekomstige fietspad belangrijke stakeholders. Ook zij kunnen waardevolle input leveren voor de ontwerpen.

Tijdens het project worden diverse voorstellen gedaan en resultaten opgeleverd. Hiervoor werkt het DSO-projectteam samen met diverse belanghebbenden. Het eindresultaat van dit project is een door de Raad vastgesteld Voorontwerp (VO). Inclusief een bijhorend overdrachtdossier van het project naar de opdrachtgever en/of DSB opdrachtgeving. Deze overdracht is ten behoeve van de voorbereiding en uitvoering door de dienst Stadsbeheer (DSB).

1.3 Impact wijziging plan van aanpak

Na het MT-mobiliteit op 25 augustus 2022 is een randvoorwaarde voor het project bijgekomen. De randvoorwaarde is om een toekomstige tramverbinding over de Kranenburgweg niet onmogelijk te maken met de beoogde herinrichting. Door dit uitgangspunt wordt extra nadruk gelegd op een goed doordacht communicatie- en participatieplan. Er is namelijk jarenlang een discussie gevoerd over verschillende tramtracés, waarbij de bewoners op de Kranenburgweg zelf een actiegroep hadden opgericht. Richting de buurt wordt dus tijdig, transparant en helder gecommuniceerd over de intenties en randvoorwaarden van het herinrichtingsproject. Er moet een duidelijk verhaal zijn waarom we rekening houden met een toekomstige tramverbinding. Daarbij wordt de herinrichting als een kans gepresenteerd om de straat aantrekkelijker te maken. De wijziging heeft ook op andere elementen impact. In dit plan van aanpak staat onder de kopjes 'impact wijziging' wat de gevolgen zijn van de wijziging.

1.4 Doel van het Plan van Aanpak

Het doel is om de kaders rondom de kwaliteit, samenwerking, samenhang en financiën helder te maken. Het is een instrument om het proces en de projectresultaten te beheersen en inzichtelijk te maken. Op deze manier biedt het Plan van Aanpak (PvA) een kader aan alle betrokken partijen. Daardoor biedt het ondersteuning bij het managen van het project.

2 Projectkader

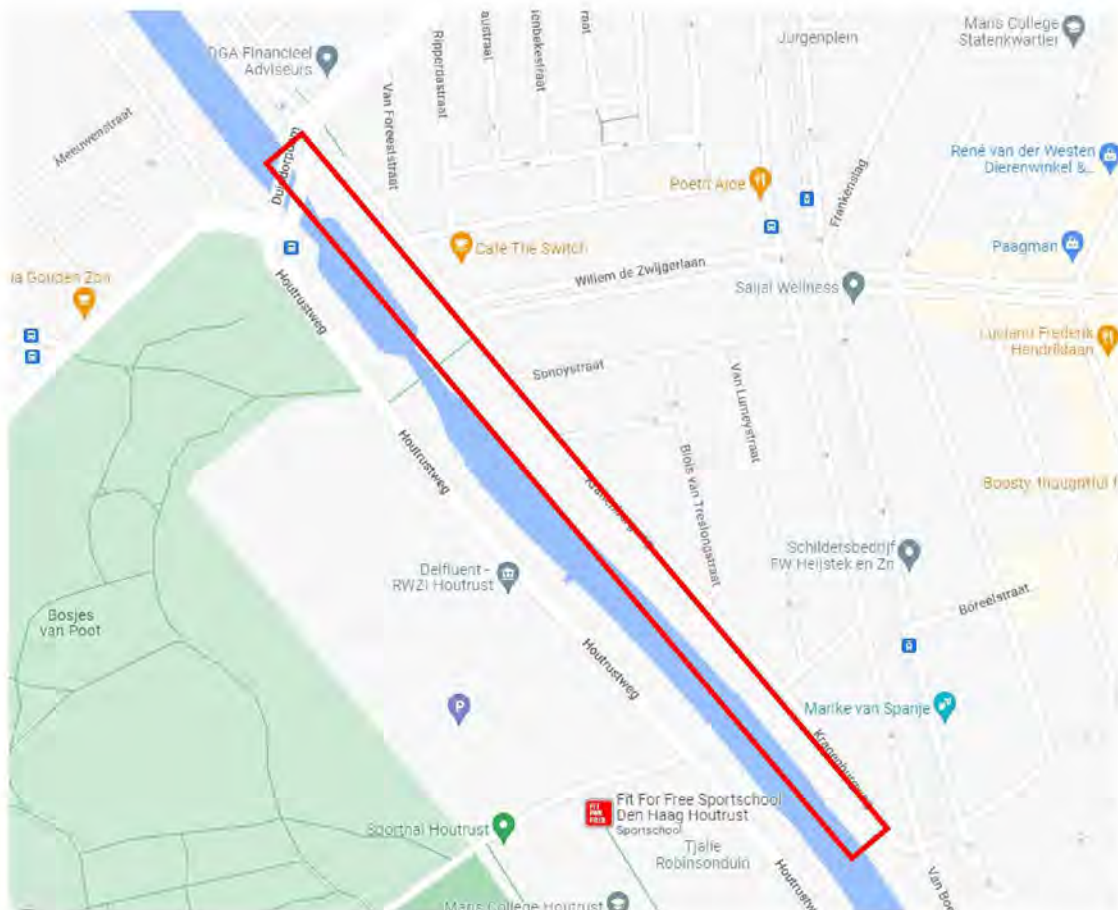
2.1 Voorgeschiedenis

Het streven van de gemeente is een toename in het fietsgebruik en het aantal fietsverplaatsingen. Een kwalitatief goed fietsnetwerk maakt het fietsen aantrekkelijker. Deze verbeteringslag kan bereikt worden door:

- Een beter wegdek te realiseren;
- Routes die het fietsverkeer beter laten doorstromen;
- Meer ruimte te bieden aan de fietsers;
- Een aantrekkelijke (groene-) omgeving

2.2 Gebied

De Kranenburgweg is gelegen in de wijk het Geuzenkwartier. De scope van dit project is de Kranenburgweg vanaf de kruising met de Van Boetzelaerlaan tot aan de Duindorpdam. De Duindorpdam is geen onderdeel van de scope, dit is onderdeel van de ontwikkelingen in Scheveningen – Haven. Met dit project blijven we tussen het hek aan de waterkant en de gevel van de bebouwing langs deze weg. Het hek zelf is onderdeel van dit project. Er wordt gekeken of dit vervangen kan worden door een groenere en/of vriendelijkere afscheiding. Het verversingskanaal en de naastgelegen groenzone maken geen onderdeel uit van dit project.



Afbeelding 2: Scope Kranenburgweg

2.3 (Verkeers)beleid

Op dit traject gelden verschillende beleidsuitgangspunten.

- **In de Ruim baan voor de Fiets, fietsstrategie Den Haag 2040** (RIS302960) worden de visie doelstellingen, uitgangspunten en ontwikkelrichtingen gegeven voor het fietsbeleid van de gemeente. Hierin staan de hoofdlijnen van het fietsbeleid tot en met de periode 2040.
- **Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025** (RIS 306923) is een uitwerking van de fietsstrategie Den Haag 2040. Hierin zijn per thema de doelen vastgesteld, door vertaald naar operationele doelen. Deze doelen zijn uitgewerkt met projecten en/of activiteiten. Zoals het realiseren van de sterfietsroutes.
- **Nota duurzaamheid 'Schone energie in een groene stad'** (RIS301829). In deze nota staat wat de gemeente samen met de maatschappij komende jaren aan duurzaamheid gaat doen. De herinrichting van de Kranenburgweg voldoet hieraan door een duurzaamheidsscan te laten uitvoeren.
- **Kadernota Openbare Ruimte, kwaliteit door samenhang** (RIS 310884). De kadernota geeft de uitgangspunten voor de inrichting van de Haagse openbare ruimte, o.a. het uitgangspunt "groen tenzij".
- **Handboek Openbare ruimte**. In dit handboek staan verschillende ontwerp-eisen en technische eisen. Deze zorgen ervoor dat bijvoorbeeld straten, pleinen, lantaarnpalen en prullenbakken op straat een goede kwaliteit hebben. Het Ingenieursbureau Den Haag houdt bij het ontwerpen rekening met deze eisen.
- **Motie Onderzoek uitbreiding areaal Stedelijke Groene Hoofdstructuur** (RIS307454). Hierin staat Kranenburgweg genoemd als Robuuste ecologische hoofdstructuur. Dit houdt in dat bij het versmallen en vergroenen van wegen ecologische verbindingzones worden versterkt en het groenareaal in de grote Haagse groengebieden wordt vergroot. Voor dit project ligt er een kans om groen toe te voegen, omdat de Kranenburgweg waarschijnlijk wordt versmald.
- **Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030** (RIS308711) heeft de gemeente in juli 2021 vastgesteld. Hierin staat hoe de gemeente omgaat met parkeren en parkeerproblemen.
- **Strategie Mobiliteitstransitie** (RIS310664). Hierin staat hoe de Haagse mobiliteit er in 2040 uitziet en hoe de gemeente de mobiliteitstransitie wil versnellen. De gemeente wil een compacte stad, mobiliteit op menselijke maat, stadsvriendelijke vervoerswijzen en de regio en mobiliteitshubs. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt het STOMP principe toegepast.
- **Nota stadsbomen (RIS 307827) en stedelijke groene hoofdstructuur** (RIS 305825). In deze nota is aangegeven waarin de ecologische verbindingzones en hoofdboomstructuur zijn opgenomen.

- **Rijksbeschermd stadsgezicht Statenkwartier.** De Kranenburgweg ligt in het Rijksbeschermd stadsgezicht Statenkwartier en de voor dit gebied kenmerkende samenhang tussen openbare ruimte en bebouwing.

2.4 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Sterfietsroutes zijn comfortabel, snel, direct en veilig en dienen door de gebruikers ook zo ervaren te worden. Het realiseren van de fietssterroutes draagt bij aan het creëren van een beter fietsklimaat in de stad.

Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en de uitgangspunten voor Ruim baan voor de Fiets zijn leidend voor het ontwerp van de openbare ruimte. Bij gebrek aan ruimte gelden de uitgangspunten in het HOR en de Mobiliteitstransitie als afwegingskader. Verder wordt voor het ontwerpen van fietsstraten gebruik gemaakt van de 'standaardprincipes fietsstraten Den Haag' (op dit moment in concept gereed). Om maatwerk te kunnen bieden, kan waar nodig afgeveken worden van de standaard.

Daarnaast is oriënterend onderzoek gedaan naar de wensen en eisen voor dit project. Onderstaande uitgangspunten zijn gebaseerd op input van diverse afdelingen.

De Kranenburgweg:

- is de verbinding tussen de Van Boetzelaerlaan tot aan de Duindorpdam;
- is onderdeel van de sterfietsroute Centrum - Scheveningen Haven;
- is een fietsvriendelijke overgang tot aan de Duindorpdam;
- is geen onderdeel van de Hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten;
- is geen OV-route met buslijnen;
- is aangesloten bij de laatste ontwikkelingen van Scheveningen-Haven.

Impact van de wijziging

Het project Kranenburgweg houdt in de ontwerpen rekening met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. In een strook van circa zeven meter dient een toekomstige tramverbinding niet onmogelijk te worden gemaakt.

Wensen/ eisen

- Het is wenselijk dat deze sterfietsroute aansluit bij de inrichting van de gehele route Scheveningen-Centrum én op het aanwezige fietsnetwerk. Bij het laatste punt wordt ook rekening gehouden met een logische aansluiting op het tracé ná de Duindorpsdam.
- Deze sterfietsroute draagt bij aan het realiseren van een snelle, veilige en comfortabele fietsverbinding. Dit is terug te zien in de inrichting van de Kranenburgweg.
- Deze sterfietsroute verbetert de verkeersveiligheid van fietsers en biedt genoeg ruimte voor voetgangers. Zo houden we tijdens het project rekening met het inpassen van een aantrekkelijke (groene) wandelroute langs de Kranenburgweg met zicht op de

ecologische zone langs het Verversingskanaal. Op deze manier kunnen ook voetgangers zich veilig en prettig verplaatsen vanuit stadswijken richting het strand en haven. Aandachtspunt is dat de talud (vanuit ecologisch oogpunt) niet teveel betreden mag worden.

- Deze sterfietsroute vermindert de hittestress op de Kranenburgweg door het groener in te richten. De vergroeningsmogelijkheden worden onderzocht tijdens een duurzaamheidsscan. Een voorbeeld is om het hek om de Talud te vervangen door een heg.
- Het meer inzetten op groen maakt de leefomgeving van de Kranenburgweg ook aantrekkelijker. Bij meer groen ervaren de fietsers en bewoners voordelen.
- De verkeersveiligheid voor de fietser verbeteren. Zo is de huidige situatie met haaksparkeren onwenselijk voor een goede fietsroute;
- Voorwaardelijk voor de vergroening én voor het realiseren van een fietsstraat is dat het haaksparkeren omgezet wordt naar langsparkeren. De positieve maatschappelijke effecten van meer groen en een veilige inrichting voor de fiets heeft gevolgen voor het parkeren in de wijk. Hiervoor volgt een vooronderzoek op buurt/wijkniveau naar wat dit betekent voor de fiets- en parkeerdruk. Het nieuwe parkeerbeleid is leidend bij de interpretatie van de uitkomsten. Het kan wenselijk zijn om ook te onderzoeken of de Kranenburgweg voor autoverkeer als eenrichtingsweg kan worden vormgegeven, zodat de hoeveelheid verhard oppervlak kan zoveel mogelijk kan worden verminderd. (En de weg minder aantrekkelijk is voor doorgaand autoverkeer).
- Het aansluiten bij de laatste ontwikkelingen van Scheveningen-Haven. De betrokken gebiedsplanoloog is ook onderdeel van het projectteam Kranenburgweg. De projectleider van de Kranenburgweg stemt ook regelmatig af met de projectleider(s) van Scheveningen-Haven. Hierdoor is een korte lijn tussen de twee ontwikkelingen.

2.5 Afbakening

De projectleider voor de herinrichting van de Kranenburgweg is aangewezen voor:

1. Ná vaststelling van de projectopdracht op 25 mei door het MT-mobiliteit en DT DSO is gewerkt aan het PvA. Dit gebeurt in samenwerking met de programmaleider Fiets en opdrachtgever. Het PvA is 25 augustus door het MT-Mobiliteit vastgesteld, onder de voorwaarde van een wijziging. Namelijk, het uitgangspunt hanteren om een toekomstige tramverbinding in de ontwerpen van de Kranenburgweg niet onmogelijk te maken.
2. Het gewijzigde PvA met de impact van de nieuwe randvoorwaarde is op 19-09 goedgekeurd door het MT-Mobiliteit. Belangrijkste discussiepunten zijn het beheersen van de risico's voor de projectcommunicatie (opstelling omgeving richting projectteam) en risico's op bestuurlijk niveau (tram discussie is electoraal geen populair onderwerp en kan wethouder/ B&W met een hernieuwde (ongewenste) discussie confronteren;

3. Op basis van het vastgestelde PvA heeft de projectleider de leiding over het voorbereidingsproces. Dit loopt vanaf het opstellen van het Programma van Eisen, de participatie met de omgeving, het schetsontwerp tot en met de vaststelling van het voorontwerp in de gemeenteraad. De ontwerpen maakt het IbDH. Verder adviseert het IbDH de projectleider in het proces richting de bestuurlijke vaststelling. Het schetsontwerp en voorontwerp wordt voor advies voorgelegd in VOV en ACOR. De uiteindelijke overdracht van het project aan DSB/opdrachtgeving is onderdeel van de opdracht. DSB gaat aan de slag met de realisatie van het definitief ontwerp.

Tussen deel 1 en deel 2 zit een Go/No- Go besluit onder voorbehoud dat het PvA wordt vastgesteld.

Impact van de wijziging

Het gewijzigde PvA en de oplegger waarin de impact van de wijziging voor dit project is beschreven, worden opnieuw ter akkoord voorgelegd aan het MT-mobiliteit.

2.6 Relatie met andere projecten/maatregelen

- **De sterfietsroutes**, deze routes zijn logische verbindingen van en naar de Haagse binnenstad. Op zo'n route verbetert de gemeente onoverzichtelijke plekken of legt ontbrekende stukjes fietspad aan. In het voorstel van het college inzake vaststelling 'Voorontwerp sterfietsroute centrum -Scheveningen Haven vv' staat meer informatie over de doelen van deze route.
- **Fietsinfrastructuur in ontwikkelingsgebied Scheveningen - Haven.** Het resterende deel van de sterfietsroute ligt in het herontwikkelingsgebied achter de Duindorpdam (Norfolkterrein), zowel de Kranenburgweg als de Houtrustweg. Gedurende het proces vindt afstemming plaats met de projectgroep. Hierdoor wordt de (fiets)overgang van het ene naar het andere gebied zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt.
- **Schaalsprong Openbaar Vervoer: het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramverbinding over de Kranenburgweg.** Dit betekent dat er geen onomkeerbare elementen in een strook van 7 meter vanaf het Verversingskanaal mogen worden geplaatst. Hierdoor wordt de mogelijkheid voor een toekomstige tramlijn naar Scheveningen Haven opgehouden.
- **Grondaankopen:** het gebied rondom het gemaal is eigendom van het Hoogheemraadschap van Delftland. Deze ligt in het midden van het Verversingskanaal en grenst aan de Kranenburgweg. Het lijkt voorlopig niet nodig om grond aan te kopen. De scope van dit project loopt van de gevel tot aan het hekwerk. Alle activiteiten vinden dus plaats op

gemeentegrond. Als het hek wordt vergroend, dan dient dit afgestemd te worden met het Hoogheemraadschap.

- **Duindorpdam:** aanpak van het kruispunt Houtrustweg-Nieboerweg-Duindorpdam en Kranenburgweg-Westduinweg-Duindorpdam, in het kader van de ontwikkelingen op het voormalig Norfolkterrein. Vanwege het grote aantal woningen wat op het Norfolkterrein wordt gebouwd (circa 750) voldoet het huidige kruispunt in de toekomst niet meer. Daarnaast in het kruispunt in de huidige situatie onveilig, er gebeuren regelmatig (bijna) ongevallen. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een schetsontwerp voor dit kruispunt. Onderdeel van dit project vormt ook het inrichten van het vervolgtracé voor de Sterfietsroute Scheveningen Haven richting strand. Onderdelen richting strand zijn al uitgevoerd. In de huidige (tijdelijke) situatie zijn de overgangen echter onduidelijk en onveilig.
- **Het informeren van planeconomie:** om de planning van de sterfietsroute af te stemmen met de herontwikkeling van Scheveningen Haven.

3 Hoofdstuk 3: Projectaanpak

In dit hoofdstuk worden de volgende projectfases beschreven:

- Fase 1: Projectstart
- Fase 2: Onderzoek en afstemming
- Fase 3: Programma van Eisen
- Fase 4: Inspraak en participatie (meerdere momenten)
- Fase 5: Schetsontwerp (SO)
- Fase 7: Concept voorontwerp (VO)
- Fase 8: Bestuurlijke vaststelling VO
- Fase 9: Overdracht DSB
- Fase 10: Monitoring en evaluatie

3.1 Projectstart

Het PvA wordt afgestemd met de Teammanager mobiliteit, opdrachtgever (Programmaleider fiets) en de direct betrokken afdelingen (projectteam en stakeholders). Daarna volgt de vaststelling door het MT-Mobiliteit.

De aansturing van het project en DSO-projectteam ligt bij de projectleider van directie projecten. Tijdens de project Startup van medio mei zijn de belangrijkste collega's aangehaakt. In paragraaf 4.4 staat de belangrijkste informatie over deze startbijeenkomst.

Het DSO-projectteam voert de werkzaamheden voor de voorbereiding van de Kranenburgweg uit. Dit doen zij in samenwerking met het IbdDH-projectteam. De technisch manager van het IbdDH-projectteam is voor de projectleider het aanspreekpunt voor de ontwerpers. Het algemeen aanspreekpunt voor het team is de algemene projectmanager. Het IbdDH-team is verantwoordelijk voor het toetsen van ontwerpen en het uitvoeren van technische deelonderzoeken die voor de uiteindelijke overdracht van het project naar DSB noodzakelijk zijn.

3.2 Onderzoek en afstemming

Vooraf aan het Programma van Eisen laat de projectleider vooronderzoek uitvoeren. Deze input is nodig om in kaart te brengen wat wel en wat niet mogelijk is. Hiervoor is onderzoek nodig naar:

- De fiets- en parkeerdruk op de Kranenburgweg;
- Mogelijkheden om (meer) groen in te passen door middel van een duurzaamheidsscan;
- Verkeerstelling (auto-en fietsintensiteiten);
- Parkeerdrukmeting;
- Dwarsprofielen met de diverse wensen voor de Kranenburgweg.

Daarnaast is vooruitlopend op dit project onderzocht welke uitgangspunten en eisen voor de heinrichting van de Kranenburgweg worden meegegeven aan dit project. Zie paragraaf 2.4 voor deze randvoorwaarden.

3.3 Programma van Eisen

Voorafgaand aan het schetsontwerp wordt een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Hierin worden functionele eisen, aspecteisen, juridische eisen en eisen uit de omgeving vastgelegd en kunnen zo nodig uitgangspunten worden opgenomen. Diverse (vak)afdelingen worden hierbij betrokken. Voor het PvE wordt ook input gevraagd aan diverse belangenorganisaties zoals wijk- en ondernemersverenigingen, de Fietsersbond en nood- en hulpdiensten.

De technisch manager, namens het IbDH-team, is de regiehouder voor het opstellen van een integraal programma van eisen en opstellen van een initieel risicodossier. Onderdeel hiervan is het in kaart brengen van de stakeholders en opstellen van een stakeholderanalyse inclusief contactinformatie. Hiervoor levert de omgevingsmanager de input. De projectleider verzamelt de eisen vanuit het DSO-projectteam en levert deze gebundeld aan de technisch manager.

Het PvE is een levend document en kan tijdens het project worden aangevuld. Denk hierbij aan eisen en wensen vanuit andere (vak)disciplines. Dit wordt gedurende project intern overlegd en afgestemd. Daarbij brengt de projectleider ook de mogelijke consequenties voor de planning in kaart.

Impact van de wijziging

Door de wijziging verschuift het opleveren van het Programma van Eisen met een maand. Nadat de memo over het participatierisico is afgestemd met de staf mobiliteit, kan de participatie starten. Hierdoor kan pas eind begin november input worden opgehaald vanuit de omgeving.

3.4 Inspraak, participatie en communicatie

Participatie is het op interactieve wijze betrekken van belanghebbenden en/of belangstellenden bij de ontwikkeling van gemeentelijk beleid, in de vorm van raadplegen, adviseren, coproduceren of meebeslissen. Tijdens dit project is de uitwisselingen van ideeën tussen bewoners en gemeente (tweerichtingsverkeer) het belangrijkste. Dit helpt om de kennis en steun te waarborgen in het voorontwerp. Hiermee wordt meer draagvlak gecreëerd creëer meer draagvlak. Denk bijvoorbeeld aan het op tijd betrekken van bewoners-en ondernemersorganisatie door inspraakmomenten te organiseren. Dit kan de kans op negatieve besluitvorming aanzienlijk verminderen.

Raadplegen

Voor het Programma van Eisen wordt input opgehaald vanuit de omgeving. Hiervoor worden in september gesprekken gevoerd met bewoners- en ondernemersorganisaties, initiatiefnemers

uit de wijk en/of andere actieve organisaties. Ook de Schetsontwerpen worden voorgelegd aan bewoners-en ondernemers uit de wijk. Hiervoor worden participatiemomenten georganiseerd.

Communicatie-en participatiestrategie

Voor de Kranenburgweg wordt een communicatie-en participatiestrategie gemaakt. De omgevingsmanager maakt een stakeholderanalyse en werkt een participatieplan uit. De communicatie adviseur stemt de communicatiestrategie-en middelen hierop af. Hierbij wordt rekening gehouden met het Haags Handboek Communicatie en Bereikbaarheid (2019). Waar nodig wordt hiervan afgeweken.

Impact van de wijziging

In de ontwerpen wordt rekening gehouden met een toekomstige tramverbinding op de Kranenburgweg. Dit kan leiden tot weerstand van de omgeving. De bewoners hebben zich immers eerder (fel) uitgesproken tegen de komst van een mogelijke tramlijn. Er is extra tijd nodig om in oktober te bedenken hoe deze boodschap geformuleerd en gebracht moet worden richting de buurt. Naar verwachting kunnen de gesprekken met de wijk begin eind oktober / begin november starten.

3.5 Schetsontwerp (SO)

Het SO is gebaseerd op het PvE en komt tot stand in overleg met belanghebbenden. In de SO-fase worden meerdere varianten uitgewerkt, naast elkaar gezet en afgewogen. Uiteindelijk geeft het DSO-projectteam, in afstemming met het IbDH-team en vertegenwoordigers van DPZ en DSB, aan welk ontwerp hun voorkeur hebben. Uiteindelijk maakt de programmaleider Fiets samen met het MT-mobiliteit en eventueel andere vakafdelingen een keuze tussen de varianten. De rol van belanghebbenden is hierbij adviserend. De voorkeursvariant van het schetsontwerp wordt getoetst door VOV en ACOR.

Impact van de wijziging

Door de wijziging verschuift de oplevering van de schetsontwerpen van januari 2023 naar maart 2023.

3.6 Concept Voorontwerp (VO)

Het SO wordt in overleg met belanghebbenden, uitgewerkt tot een concept voorontwerp. Deze versie wordt eerst voorgelegd aan de betrokken gemeentelijke diensten. Daarna wordt het voorgelegd en besproken in de ACOR en het VOV. Dit proces zal door het IbDH worden uitgevoerd. De aandachtspunten die uit deze besprekingen volgen worden meegenomen in de schetsontwerpen voor externe partijen, zoals: bewoners-en ondernemersverenigingen, Fietsersbond, nood- en hulpdiensten en openbaar vervoerbedrijven. Het VO wordt daarna voorgelegd aan ACOR en VOV.. Dit zal door IbDH worden uitgevoerd. Formele toetsing van het

voorontwerp vindt plaats voordat de stukken door het college worden vrijgegeven voor inspraak en gepubliceerd in de Staatscourant. Na het vrijgeven van inspraak start de inspraakperiode, deze bedraagt 6 weken. Gedurende deze periode hebben belanghebbenden de gelegenheid om zienswijze op de ontwerpen in te dienen.

3.7 Bestuurlijke vaststelling VO

Het voorontwerp wordt voorzien van een nota van beantwoording. Hierin staat beschreven hoe de reacties van de inspraak zijn verwerkt. Als er aanleiding toe is, dan wordt het ontwerp aangepast. Hierbij volgt ook een definitieve raming en dekkingsvoorstel. Het voorontwerp wordt vastgesteld door de gemeenteraad indien de investering groter is dan € 2,5 miljoen. Mocht de investering lager zijn dan stelt het college van B&W het ontwerp vast. Indieners van zienswijzen worden geïnformeerd.

3.8 Overdracht DSB

Na bestuurlijke vaststelling wordt het project overgedragen aan de Dienst Stadsbeheer. Vanaf dat moment is deze dienst, binnen de door B&W vastgestelde kaders, verantwoordelijk voor verdere uitwerking. Ook voor de aanbesteding en uitvoering van de herinrichting. Tijdens het (uitwerken van) planvormingsproces wordt DSB/opdrachtgeving geïnformeerd over de voortgang van het project. Projectleider van het VO blijft gedurende dit proces beschikbaar voor vragen. project zal worden overgedragen DSB / opdrachtgeving, opdrachtgever fiets

3.9 Monitoring en evaluatie

De projectleider stuurt tijdens het project en aan het einde van het project aan op kwaliteit. Tijdens het proces kunnen de randvoorwaarden (paragraaf 2.4) veranderen. De projectleider bewaakt deze 'criteria' samen met de te behalen doelstellingen. Bij deze rol hoort ook het aansporen van projectpartners om producten op tijd en van voldoende kwaliteit aan te leveren. Feedback van zowel binnen als buiten het project dient als het ware voor een continue verfrissende blik van de projectgroepleden te zorgen.

Belangrijk is om na realisatie van het project met alle betrokken disciplines het project te evalueren. Zo wordt besproken wat er goed is gegaan/welke successen zijn geboekt en wat er in het schetsontwerp en voorontwerp-traject verbeterd kan worden. Zodat deze leerpunten mee kunnen tijdens de realisatie van andere sterfietsrouteprojecten. De evaluatie geldt ook voor het participatieproces.

4 Hoofdstuk 4: Beheersaspecten

4.1 Tijd

Hieronder is de globale planning van het project weergegeven. De uiterlijke oplevering van het voorontwerp vindt in het eerste kwartaal van 2023 plaats. Tijdens het proces kan de planning worden bijgesteld. Als het project afwijkt van de planning of budget dan bespreekt de projectleider dit met de opdrachtgever.

Planning na de wijziging

De wijziging in het PvA heeft de grootste impact op het besluitvormingstraject rondom het voorontwerp. Deze wordt over het zomerreces van 2023 heen getild (zomerreces: 10 juli t/m 18 augustus). Hierdoor komt de vaststellingsdatum uit in december. Daarmee verschuift de overdracht van DSO naar DSB naar Q1 2024.

Q3 2022

- Vaststelling gewijzigd PvA in MT-mobiliteit
- Vooronderzoeken
- PvE-fase

Q4 2022

- Memo bespreken in staf mobiliteit
- Voorbereiden participatietraject en organiseren bijeenkomst
- PvE-fase afgerond
- Start schetsontwerpfase

Q1 - Q2 2023

- Vastelling van het schetsontwerp
- Start voorontwerpfase

Q3 – Q4 2023

- Voorontwerp met besluitvorming

Q1 2024

- Overdracht van DSO naar DSB

Q2 2024 – Q4 2024

Definitief Ontwerp, bestekfase en verdere uitvoering

4.2 Geld

Vorbereiding

In het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020-2025, reserve verbetering duurzame mobiliteit, is voor de voorbereiding in 2022 een bedrag van €178.875, - gereserveerd in de DSO-begroting 2022. De kosten voor het DSO-projectteam bedragen €56.775,-. De kosten voor het ontwerp vanuit IbdH komen hier nog bij. De totale kosten voor de voorbereidings-en uitwerkingstraject zijn geschat op €172.334. Voor 2022 zijn de kosten €77.502,- en voor 2023 €94.832,-.

De uren en kosten van het DSO-projectteam zijn in tabel 2 weergegeven.

Afdeling	Uren 2022	Tarief 2022	Subtotaal p/afdeling 2022
Projectleider	200	€ 108	21600
Planningadviseur	45	€ 108	4860
Projectondersteuning	45	€ 108	4860
Economie		€ 0	0
GZ Verwerving & Uitgifte		€ 0	0
GZ OW		€ 0	0
GZ Jurist		€ 0	0
Planeconomie		€ 0	0
Stedenbouw en Planologie	125	€ 107	13375
Mobiliteit	80	€ 108	8640
Wonen		€ 0	0
Eerpacht		€ 0	0
Geo-informatie		€ 0	0
Vergunningen & Toezicht		€ 0	0
Monumentenzorg		€ 0	0
SEPO		€ 0	0
Juridische Planvorming en Omgevingswet		€ 0	0
Juridische Zaken AWB		€ 0	0
Communicatie Junior	40	€ 86	3440
Subtotaal 2022			56775
Totale apparaatskosten €			56775

Tabel 2: Uren DSO-projectteam

Als voorbereiding op de schetsontwerpen worden een paar vooronderzoeken uitgevoerd. Dit betreft een verkeerstelling van €2100,- euro en een parkeerdrukmeting van €3025,- euro. Deze kosten staan hieronder in het totaaloverzicht van 2022. Het totaaloverzicht bestaat uit de apparaatskosten en programmakosten. Onder de programmakosten vallen de kosten van Ingenieursbureau Den Haag en de vooronderzoeken. Onder de apparaatskosten vallen de kosten voor het DSO-projectteam.

Kosten 2022	
Apparaatskosten	€ 56.775,-
Programmakosten	€ 82.627,-
Totaal aantal kosten	€ 139.402,-
Middelen 2022	
Dekkingsvoorstel project (inclusief 10% onvoorzien)	€ 177.086,25,-
Totale benodigde dekking project	€ 139.402,-
Overgebleven middelen 2022	
Resterend budget	€ 39.473,-

Tabel 3: Kostenoverzicht 2022

Realisatie

In het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020-2025, reserve verbetering duurzame mobiliteit, is voor de voorbereiding en uitvoering van het project € 2.500.000,- gereserveerd. Dit bedrag is inclusief een verwachte subsidie van 50% van de MRDH.

Het noodzakelijke budget voor realisatie moet nog nader bepaald worden op basis van de daadwerkelijke ontwerpen. Om een indicatie te krijgen van de investeringskosten wordt in zowel de SO- als de VO-fase een kostenraming opgesteld door IbDH.

Impact van de wijziging

Het gaat meer tijd kosten om de diverse wensen in het wegprofiel op te nemen. Hierdoor kunnen de kosten voor het IbDH in 2022 hoger uitvallen dan gepland. Als dit het geval is, dan stemt de projectleider dit af met de programmaleider.

4.3 Kwaliteit en risico's

Risicomanagement is een continu proces dat ten aanzien van de doelstelling risico's identificeert en beoordeelt. Dit proces van risicomanagement vindt gedurende project plaats en bestaat uit zes stappen:

- Doelstelling vaststellen;
- Risico's identificeren;
- Gevolgen inschatten;
- Risico's beoordelen;
- Risico's beheersen;
- Monitoring.

Goede en uitputtende vooronderzoeken kunnen de kans op optredende risico's verminderen. Daarom zal het IbDH een risicodossier voor het project opstellen en bijhouden. De risico's kunnen namelijk invloed hebben op de kosten van de IbDH offerte en de planning. Waar nodig worden de beheersmaatregelen in gang gezet en daarbij de mogelijke (financiële) gevolgen voor het projectbudget berekend. Hiervoor wordt een risicomanager aangewezen. Op dit moment zijn er zes relevante risico's. Deze staan hieronder met de bijhorende beheersmaatregelen.

Risico 1 (door de wijziging)

De communicatie richting de buurt over het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn kan aanzienlijk het draagvlak verminderen voor de herinrichting van de Kranenburgweg. Terwijl de focus van het project is om de straat fietsvriendelijker, groener en aantrekkelijker in te richten.

- Beheersmaatregel: richting de buurt open communiceren dat de gemeente Den Haag een eventuele toekomstige tramverbinding over de Kranenburgweg naar het Norfolk-gebied niet onmogelijk wil maken. Bij een juiste tekst/framing van deze boodschap krijgt het projectteam ondersteuning van Team van Openbaar Vervoer.

Risico 2

Er zijn veel wensen voor de Kranenburgweg, het is de vraag of al deze wensen in het wegprofiel passen. De prioritering van deze wensen en de afstemming hierover kan zorgen voor vertraagde besluitvorming.

- Beheersmaatregel: uit laten zoeken hoeveel ruimte in het wegprofiel is voor alle wensen.

Risico 3 (door de wijziging)

De randvoorwaarde om een toekomstige tramverbinding niet onmogelijk te maken, kan leiden tot een hernieuwde (ongewenste) discussie over een tram naar Scheveningen- Haven. Electoraal gezien is dit geen populair onderwerp. Hierdoor kan de interesse van de bestuurder voor het project verminderen en zelfs kunnen leiden tot een stopzetting van het project.

- Beheersmaatregel: de wethouder Mobiliteit vroegtijdig meenemen bij de start van het project én specifiek spreken over de randvoorwaarde om een toekomstige tramverbinding niet onmogelijk te maken.

Risico 4:

Onvoldoende afstemming met raakvlakprojecten (Duindorpdam en Norfolkterrein).

- Beheersmaatregel: regelmatige afstemming met de projectleiders en planoloog van dit gebied.

Risico 5:

Vertraging oplopen door het werken langs de ecologische zone (dit is rondom het Verversingskanaal).

- Beheersmaatregel: duurzaamheidsscan met o.a. een stadsecoloog en beleidsadviseur groen.

Risico 6:

Onvoldoende draagvlak onder bewoners voor de ontwerpen ten aanzien van de parkeerdruk.

- Beheersmaatregel: zo vroeg mogelijk de omgeving betrekken bij het project en de consequenties van de ontwerpen inzichtelijk maken.

4.4 Organisatie

Na de goedkeuring van de projectopdracht organiseerde de projectleider eind mei 2022 een startup. Hierbij zijn alle belangrijke interne stakeholders aangehaakt. Op basis van deze

startbijeenkomst heeft de projectleider het PvA verder uitgewerkt. De input van de beleidsafdeling Stadsbeheer (DSB/BAS) is hierin ook verwerkt. Met name omdat de Kranenburgweg onderdeel is van de robuuste ecologische hoofdstructuur.

Het projectteam van DSO wordt aangestuurd door de projectleider van directie projecten. Dit team komt maandelijks bijeen, naar behoeften kan dit op-of afgeschaald worden. In de meeste gevallen zullen de omgevingsmanager en technisch manager (standaard) bij deze overleggen aansluiten. Wanneer het nodig is, sluiten ook andere vakafdelingen of partijen aan.

Het DSO-projectteam bestaat uit de volgende projectleden:

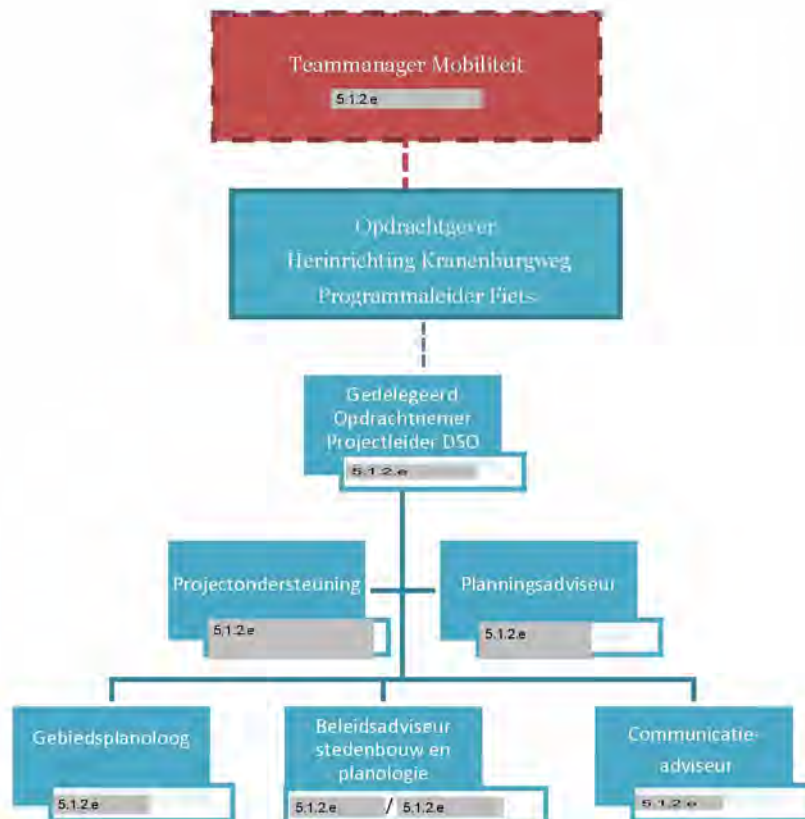
Afdeling	Functie	Naam	Activiteit/product
Mobiliteit	Programmaleider	5.1.2.e	Opdrachtgever
Directie Communicatie en Citybranding	Communicatie adviseur	5.1.2.e	Communicatie adviseur
Projecten	Projectleider	5.1.2.e	Projectleider DSO-team
Projecten	Projectondersteuner	5.1.2.e	Ondersteuning project
Mobiliteit	Gebiedsplanoloog	5.1.2.e	Gebiedsplanoloog
Stedenbouw en Planologie	Beleidsadviseurs	5.1.2.e en 5.1.2.e	Beleidsadviseurs

Tabel 4: DSO-projectteam

Opdrachtgeverslijn voor de herinrichting loopt als volgt: Wethouder Mobiliteit (Van Asten) -- Teammanager Mobiliteit (5.1.2.e) – Opdrachtgever Programmaleider Fiets (5.1.2.e) – Opdrachtnemer projectleider directie Projecten (5.1.2.e)

Structuur DSO-projectteam

De projectstructuur van het DSO-projectteam is op de volgende bladzijde in afbeelding 3 weergegeven.



Afbeelding 3: structuur DSO-projectteam

Organisatie van het IbdH-team

Het IPM team van het IbdH bestaat uit:

- Algemeen projectmanager: 5.1.2.e wordt in oktober opgevolgd door 5.1.2.e
- Omgevingsmanager: 5.1.2.e ;
- Technisch manager: 5.1.2.e ;
- Contractmanager: 5.1.2.e ;
- Risicomanager: n.t.b.
- Manager Projectbeheersing, 5.1.2.e

Voor de herinrichting van de Kranenburgweg wordt het IPM-team uitgebreid met benodigde expertise. Het projectteam bestaat uit een architect, landschapsarchitect, stadsadviseur buitenruimte, verkeerskundige, tekenaar, kostenspecialist, constructeur, civiel technicus, werkvoorbereider, milieuspecialist, cultuurtechnicus, veiligheidskundige en toezichthouders. Het IbdH verzorgt de technische uitwerking tot en met het VO en beschikt over een eigen projectteam. Aansturing van het dit projectteam wordt verzorgd door de integraal projectmanager.

De DSO-projectleider stemt tweemaandelijks af met de algemeen Projectmanager voor de juiste

aansturing op de Kranenburgweg. Met de technisch manager plant de projectleider één maandelijks een bila. Verder werkt de omgevingsmanager nauw samen met de communicatieadviseur uit het DSO-team. Zij stemmen de werkzaamheden met elkaar af.

Afstemming voor bestuurlijke stukken

Stukken voor de Kranenburgweg worden met de programmaleider Fiets, teammanager mobiliteit en controller ^{5.1.2.e} en/of business controller vervanging van ^{5.1.2.e} ^{5.1.2.e} afgestemd voordat ze in het MT/Mobiliteit en eventueel DT, de Staf Mobiliteit en/of het bestuurlijk overleg Fiets worden voorgelegd.

4.5 Informatie

Om een breed draagvlak te creëren en hoge kwaliteit te waarborgen is tijdige afstemming met betrokken partijen belangrijk. Dat gebeurt periodiek in het projectteam, met vertegenwoordigers van DPZ en DBS, met de interne opdrachtnemer en met het bestuur (bestuurlijk overleg Fiets met wethouder). Ook met het VOV en de ACOR vindt tijdig afstemming plaats, dus vóór de formele toets momenten. Ook bewoners- en ondernemersorganisaties worden zowel voor als bij de formele inspraakmomenten betrokken. We zijn transparant en volledig in de informatie die we verstrekken en scheppen juiste verwachtingen. Hierdoor ontstaat optimale participatie en wordt het risico op negatieve besluitvorming verminderd.



Den Haag

Notulen en actielijst

Projectnaam	Sterfietsroute Scheveningen Haven, Kranenburgweg
Projectleider	5.1.2.e
Aanwezig	5.1.2.e
Datum overleg	12-09-2022

Actiepunten

te ondernemen actie	door	af zijn op
Ontwerpen aanpassen n.a.v. opmerkingen	lbDH	21-09-2022
Format voor duurzaamheidsscan delen met collega's	5.1.2.e	19-09-2022
Presentatie teamoverleg delen met projectleider	5.1.2.e	Deze week
Afmetingen tram gecontroleerd: 7 m is gebruikelijke afmeting	5.1.2.e	21-09-2022

Notulen

Onderwerp	Toelichting
Mededelingen	<p>Overdracht In oktober van 5.1.2.e naar 5.1.2.e Integraal projectmanager lbDH.</p> <p>Terugkoppeling MT-mobiliteit van augustus Randvoorwaarde bijgekomen: het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg.</p> <p>Aangepaste planning 2022 Sept 2022 Vooronderzoeken, start PvE, communicatie-en participatieplan Okt 2022 Voorbereiden en organiseren participatiemoment Nov 2022 Participatiemoment, PvE-fase afgerond Dec 2022 Start schetsontwerpfase met besluitvorming</p>
Dwarsprofielen	<p>5.1.2.e lichtte kort de aanleiding, doel en focus van dit project toe.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Focus van sterfietsroute: doorstroming, ruimte bieden en herkenbaarheid. - Subdoelen: bijdragen aan aantrekkelijke groene omgeving - Belangrijke uitgangspunten herinrichting: <ul style="list-style-type: none"> *stedelijke groene hoofdstructuur en de ecologische zone *scope: Boetzelaerlaan tot Duindorpdam - Belangrijkste randvoorwaarden <ul style="list-style-type: none"> *zie voor meer informatie het PvA, daar staat alles in. *ruimte overhouden voor toekomstige tramlijn, het niet onmogelijk maken van. *Situatie met haaksparkeren is onwenselijk, liefst langsparkeren van maken. *Genoeg ruimte overhouden voor voetgangers, stoep breed genoeg. *Inspelen op ontwikkelingen Scheveningen-haven *Principes van de fietsstraat toepassen in ontwerpen/dwarsprofielen. <p>5.1.2.e presenteert de dwarsprofielen. De presentatie komt op SharePoint te staan. Na de presentatie was een rondje voor opmerkingen.</p> <p>Voorkeursvariant</p>

	<p>Voorkeur heeft de variant met 7 meter groen aan de linkerkant/taludkant> goed voor de biodiversiteit. De 7m brede strook sluit ook aan op de wens om ruimte over te houden voor een mogelijke tramlijn.</p> <p>Rondje opmerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - HTM geeft voorkeur aan vrij liggende trambaan, zodat auto's niet meerijden met de tram. - 3,5 meter vrij liggend fietspad > fietspaden breder te maken. - Aanliggende fietsstroken, zijn confronterend met fietssterfoute. - Rekening houden met een uitstapstrook voor langsparkeren. - Ruimte reserveren voor mogelijke tramlijn in toekomst, maar let op dat er genoeg ruimte overblijft voor de fietser. Deze tram-randvoorwaarde zorgt ervoor dat er minder ruimte overblijft voor groen. - Model 2 met tram legt te veel concessie op de fietsroute. Dit is onwenselijk. - Hoeveel parkeerplaatsen gaan ten koste van deze ontwerpen? Per ontwerp in beeld brengen en vergelijken met de parkeerdrukmeting. - Voor een trambaan in twee richtingen met mastopstelling in het midden is 7 m nodig. 10,5 meter is nodig voor een trambaan gecombineerd met vrijeweg en fietsstroken van 1,75 m. - Alternatief: fietssuggestiestrook. Dan blijft er meer ruimte om te vergroenen. Alleen sluit niet aan op eisen die gesteld worden aan een sterfietsroute. - Neem je Conradekade als voorbeeld? Let dan op aansluiting asfaltfietspad en klinkers. Daar zit nu te veel ruimte tussen. Gevaarlijk voor fietser.
Programma van Eisen	<ul style="list-style-type: none"> - De input op de dwarsprofielen is op hoofdlijnen verwerkt in de notities. IbdH past dwarsprofielen aan naar opties met ruimte voor mogelijke tramlijn. Verzoek is om deze a.s. woensdag te delen met projectleider. - Wensen/eisen meenemen duurzaamheidsscan van 29 sept.
Communicatie en participatie	<ul style="list-style-type: none"> - Punt is verschoven naar volgend overleg door tekort aan tijd. Komt bij volgend overleg als eerst op de agenda.
Uitleg en samenwerken in Teams	<ul style="list-style-type: none"> - Notities komen normaliter 2 werkdagen na overleg op Sharepoint en worden via de mail gestuurd. - Kijk minimaal 1 keer per week op het MS-teams kanaal! Daar vind je de laatste updates. Link: https://teams.microsoft.com/l/channel/19%3ac4Y2ZNgzfz-Th_V7Ilyoy_m8YanMERrFpWko8v1T2d81%40thread.tacv2/Algemeen?groupId=f38e12ce-6fc2-457c-b863-df1d61aa535e&tenantId=8c653938-6726-49c5-bca7-8e44a4bf2029

Notulen en actielijst

Projectnaam	Sterfietsroute Scheveningen Haven, Kranenburgweg
Projectleider	5.1.2.e
Aanwezig	5.1.2.e
Datum overleg	19-07-2022

Besproken actiepunten

te ondernemen actie	door	af zijn op
Projectleider deelt lijstje met stakeholders naar omgevingsmanager	5.1.2.e	21-07-22
Input van omgevingsmanager verwerken in PvA	5.1.2.e / 5.1.2.e	21-07-22
Kaders voor communicatieplan bespreken met communicatie adviseur	5.1.2.e	21-07-22
Duurzaamheidsscan inplannen	5.1.2.e	Ingepland zijn in periode 5-16 sept
PvA delen met 5.1.2.a controllers en wegbeheerder-en groenbeheerder	5.1.2.e	21-07-22

Notulen

Onderwerp	Toelichting
Mededeling	<ul style="list-style-type: none"> Oproep om de zomervakanties en eventuele vervanger door te geven aan projectleider. 5.1.2.a is vanaf 22 juli t/m 15 aug op vakantie, vervangers staan eind deze week in MS teams kanaal.
Hoofdpunten uit feedback PvA	<p>Geen onderdeel van scope project</p> <ul style="list-style-type: none"> Duindorpdam, dit is onderdeel van de ontwikkelingen in Scheveningen – Haven. Verversingskanaal en de naastgelegen groenzone. Overstreekplaats(en) Houtrustbrug. <p>Toevoeging aan relevant beleid Parkeerstrategie en Mobiliteitstransitie.</p> <p>Inpassen aantrekkelijke wandelroute Dit als wens meenemen in de ontwerpen. Er is besproken dat op de Houtrustbrug geen oversteekplaats is voor voetgangers, maar dit valt buiten de scope van het project Kranenburgweg. Wel kunnen we in dit project een mogelijke looproute langs het verversingskanaal aanleggen.</p> <p>Fietsstraten Fietsstraten kan tot discussie leiden in VOV. Over de fietsstraten speelt namelijk een landelijke discussie met politie. In het PvA hoeft dit niet terug te komen.</p> <p>Houtrustweg. Geen alternatief tracé voor de sterfietsroute. Sterfietsroutes liggen bij voorkeur langs/door rustige woonstraten, water en groen ontvlecht van autoverkeer. De route Scheveningen-Haven (inclusief onderdeel Kranenburgweg) is ook destijds al vastgesteld door de gemeenteraad.</p> <p>Alternatieven niet noemen in PvA Niet nodig om (diep) in te gaan op alternatieven. In het PvA worden geen alternatieven genoemd. Dit wordt na vaststelling PvA verder uitgewerkt.</p> <p>Proces schetsontwerp SO wel langs VOV, dan neem je de aandachtspunten mee naar het voorontwerp.</p> <p>Tram Scheveningen-Haven Tekstje toevoegen over de tram naar Scheveningen – Haven. Benoemen dat in het vorige coalitieakkoord is besloten geen tram aan te leggen.</p>

	<p>Participatie vormen Mogelijke vormen uit PvA zijn besproken. Projectteam heeft de voorkeur voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om tijdens PvE fase actieve bewoners/ondernemersgroepen te laten meedenken - Om een klankbordgroep met vertegenwoordigers van externe stakeholders in te zetten (?) - Om bij de schetsontwerpen in te zetten op raadplegen i.p.v. meebeslissen. <p>De participatievormen werkt de omgevingsmanager verder uit. Dit gebeurt in samenwerking met de communicatie adviseur en projectleider. De focus voor de participatieparagraaf komt te liggen op het beantwoorden van de vraag: hoe we dan gaan raadplegen? Wat worden de hoofdlijnen van het Participatie Plan? Na vaststelling PvA werkt omgevingsmanager in samenwerking met communicatie adviseur het participatieplan verder uit.</p> <p>PvA ter informatie verspreiden Projectleider deelt het a.s. donderdag met 5.1.2e controllers, wegbeheerder-en groenbeheerders. Technisch manager stuurt het PvA ter informatie naar de ontwerpers. Opmerking: alleen noodzakelijke correcties doorgeven.</p>
Input fietsrondje 22 aug	<p>-Voorstel: de gehele route van sterfietsroute fietsen. Via Houtrustweg terugfietsen naar het stadsdeelkantoor Scheveningen. Daar stoppen we om de verzamelde ideeën, input etc. te bespreken.</p> <p>-Zijn er nog andere ideeën of tips? Dan graag voor 17 aug doorgeven.</p>
Planning	<p>18 aug weer teamoverleg > voor projectleden komende weken vooruit kijken naar wat je werkzaamheden worden.</p> <p>Planning september</p> <ul style="list-style-type: none"> *vooronderzoeken uitvoeren *Voorbereiding PvE *Stakeholders/omgeving in kaart brengen *Eerste opzet communicatiestrategie

Notulen en actielijst

Projectnaam	Sterfietsroute Scheveningen Haven, Kranenburgweg
Projectleider	5.1.2.e
Aanwezig	5.1.2.e
Datum overleg	(input via de mail) 21-06-2022

Besproken actiepunten

te ondernemen actie	door	af zijn op
Opgehaalde wensen/eisen van ontwerpers ophalen en sturen naar projectleider	5.1.2.e	28-06 voor 15:00 uur
Projectleider voegt omgevingsmanager toe aan MS teams kanaal	5.1.2.e	22-06-2022
Projectleider stuurt lijstje met stakeholders naar omgevingsmanager	5.1.2.e	23-06-2022
Geef vakantie en vervanger door aan projectleider	Projectled en	30-06-2022

Notulen

Onderwerp	Toelichting
Mededeling	<ul style="list-style-type: none"> - Oproep om de zomervakanties en eventuele vervanger door te geven aan projectleider. - Verzoek om agenda's open te zetten voor teamleden
Toelichting planning	<ul style="list-style-type: none"> - Planning kan veranderen, na afstemming BAS meer duidelijkheid. - Volgende week stuurt 5.1.2.e een mail met laatste informatie.
Acties komende twee maanden	<ul style="list-style-type: none"> - Rondje langs Kranenburgweg om feeling met het project te krijgen. 5.1.2.e probeert voor zomervakantie iets in te plannen. Hierbij wordt het projectteam, weg/groenbeheerder en ontwerpers IbDH uitgenodigd. - Actie augustus Vaststelling PvA (hierna overgaan op uitvoering) - Acties augustus/september Vorbereiding PvE Stakeholders/omgeving in kaart brengen Eerste opzet communicatiestrategie
Sparren over PvE en PvA	<p>Vorbereiding voor het PvA en PvE > twee vragen aan projectteam</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wat is er nodig om het PvE voor te bereiden? 2. Welke punten/adviezen willen jullie vanuit eigen rol meegeven voor het Plan van Aanpak? <p>Input Technisch Manager</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijd nodig voor opstellen PvE (eerste aanzet): 6 weken. Loopt tegelijk op met de voorbereiding voor en het maken van de schetsontwerpen. - Tijd nodig voor opstellen schetsontwerpen: 3 maanden concept, 4 maanden inclusief vaststelling. Duur hangt mede af van dilemma's/afwegingen die tijdens project naar voren komen. - Ontwerpers en verkeerskundige alvast mee laten denken over welke uitgangspunten en wensen voor de herinrichting kan worden meegegeven > Actie voor 5.1.2.e om dit op te halen bij de ontwerpers. Zie actielijst.

	<p>Input Omgevingsmanager</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vooraf stakeholders benaderen belangrijk. Voor het project moet je weten wat er speelt. Daarbij ophalen wat bewoners willen en hoe zij bijvoorbeeld willen participeren. Ruim van te voren aangeven dat er schetsontwerpen aankomen. - Na vaststelling PvA: omgeving meenemen start project. Omgevingsmanager gaat de wijk in, haalt input op en brengt stakeholders in beeld. - Aandachtspunt voor het project: de bewoners moeten zich gehoord voelen. - Op te leveren product: stakeholdersanalyse. Mogelijk een aanvullend product, mocht het nodig zijn. - Van te voren besluiten waar dit project zit in de participatieladder. Dit stemt de projectleider af met opdrachtgever en omgevingsmanager. <p>Input communicatie adviseur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Webpagina Den Haag - Sterfietsroute binnenstad-Scheveningen begin eind augustus/september updaten met laatste informatie. - Bijeenkomst organiseren, bewonersbrieven sturen. - Duidelijke kaders meegeven: wat is er nog mogelijk betreft participatie. - Omwonenden van de Kranenburgweg vanaf vroeg stadium meenemen. - Input projectleider: de buurtgroep is een belangrijke stakeholder om zo vroeg mogelijk te betrekken. - Idee: tevredenheidsonderzoek bij fietsers die nu de Kranenburgweg gebruiken? - Vraag om verder uit te denken: in welke mate en op welke manier Fietsersbrond betrekken bij dit project? <p>Input gebiedsplanoloog</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij het opstellen van de varianten een goede afweging maken t.a.v. het eventueel opheffen van parkeerplekken, gezien de parkeerdruk. Belangrijk is om draagvlak te hebben van de buurt.
Uitleg en samenwerken in Teams	Uitleg was niet nodig, voor iedereen duidelijk.

Notulen en actielijst 26-09

Projectnaam	Sterfietsroute Scheveningen Haven, Kranenburgweg
Projectleider	§ 1,2 a
Aanwezig	§ 1,2 a
Datum overleg	26-09

Actiepunten

te ondernemen actie	door	af zijn op
PvE format delen DSO-team om input op te halen	§ 1,2 a	3-10-2022
PvE format delen IbdDH-team om input op te halen	§ 1,2 a	3-10-2022
PvE input bundelen tot één document	§ 1,2 a	13-10-2022

Notulen

Onderwerp	Toelichting
Mededelingen	<ul style="list-style-type: none"> - Terugkoppeling MT mobiliteit Gewijzigd PvA > Randvoorwaarde bijgekomen: het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg. De ruimte van ongeveer 7m benutten om te vergroenen. Rekening mee houden dat bij herontwikkeling het omvormen niet teveel gaat kosten. - Aangepaste planning 2022 Sept 2022 Vooronderzoeken, start PvE deze week Okt 2022 Communicatie-en participatieplan, voorbereiden participatiemoment Nov 2022 Participatiemoment, PvE-fase afgerond Dec 2022 Start schetsontwerpfase met besluitvorming - Agendapunt communicatie-en participatieplan verschoven
Proces	<ul style="list-style-type: none"> - Na presentatie dwarsprofielen, ruimte voor uitspreken wensen/eisen. - Projectleider vraagt schriftelijke input DSO-team voor PvE - Technisch manager bundelt input en DSO-team in één PvE - PvE eerste opzet delen - PvE aanvullen met input van omgeving (let op: pas in begin nov) - Verder met schetsontwerpen.
Dwarsprofielen	<ul style="list-style-type: none"> - Zie opmerkingen bij presentatie § 1,2 a - Deze Versie staat ook op de SharePoint
Uitleg en samenwerken in Teams	<ul style="list-style-type: none"> - Notities komen normaliter 2 werkdagen na overleg op Sharepoint en worden via de mail gestuurd. - Kijk regelmatig op het MS-teams kanaal! Daar vind je de laatste updates. Link:



Den Haag

114

Retouradres Postbus 12651, 2500 DP Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling projecten

T.a.v. 5.1.2.e

Postbus 12651
2500 DP DEN HAAG

Datum

17 juni 2022

Onderwerp

Sterfietsroute Scheveningen-Haven, Kranenburgweg

Projectnummer: 7005265

Geachte 5.1.2.e beste 5.1.2.e

Hartelijk dank voor uw offerteaanvraag. Wij hebben het genoeg u hierbij een aanbieding te doen voor het verrichten van een SO/VO traject voor de Sterfietsroute Scheveningen Haven Kranenburgweg. Het project, onderdeel van het uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets, is met de projectleider DSO (5.1.2.a) besproken tijdens de offerte startup van 13 april 2022.

Aanbieding

De aanbieding bestaat uit de volgende producten en diensten:

- 1) Projectmanagement producten
 - a. Een offerte (zowel verkort als definitief);
 - b. Planning, risico en financieel management;
 - c. Voortgangsrapportages;
 - d. Verscheidene overleggen zowel intern, als met DSO;
 - e. Plan voor participatie;
- 2) Programma van eisen
 - a. Het in kaart brengen van de stakeholders en opstellen van een stakeholderanalyse inclusief contact;
 - b. Het opstellen van een integraal programma van eisen;
 - c. Het opstellen van een initieel risicodossier;
- 3) Duurzaamheidsscan
 - a. Initiëren en begeleiden duurzaamheidssessie;
 - b. Duurzaamheidsscan conform aanpak duurzaamheid GWW;
- 4) Schetsontwerp (SO)
 - a. Het in kaart brengen van de bestaande objecten en situatie;
 - b. Het opstellen van Schetsontwerp;
 - c. Bepalen van noodzakelijke onderzoeken;
 - d. Verificatie van het PVE;
 - e. Update risicodossier;
 - f. Opstellen raming SO;
 - g. Doorlopen VOV en ACOR traject;

Ons kenmerk

DSB/.....

Contactpersoon

5.1.2.e

Dienst

Stadsbeheer

Afdeling

Ingenieursbureau Den Haag

Doorkiesnummer

5.1.2.e

E-mailadres

5.1.2.e @denhaag.nl

Aantal bijlagen

4

- h. Begeleiding bij participatie en bewonersbijeenkomsten (voor, na en tijdens SO);
- 5) Voorlopig ontwerp (VO)
 - a. Het opstellen van een Voorlopig ontwerp;
 - b. Verificatie van het PVE;
 - c. Update risicodossier;
 - d. Opstellen raming VO;
 - e. Doorlopen VOV en ACOR traject;
 - f. Communicatie en stakeholdermanagement;
 - g. Begeleiding bij participatie en inspraak traject;
- 6) Overdrachtdossier DSO naar DSB
 - a. In samenwerking met de opdrachtgever opstellen van een concept overdrachtdossier.

Onze aanbieding bestaat uit deze offertebrief en de volgende documenten:

- Bijlage 1: Kostenspecificatie;
- Bijlage 2: Standaardvoorwaarden IbDH en uurtarieven;
- Bijlage 3: Projectplan Fiets;
- Bijlage 4: OVI Kranenburg;

Raming

De prijs voor het uitvoeren van de genoemde werkzaamheden, conform deze offerte bedraagt €162.334. Hierin is rekening gehouden met de verkorte offerte.

In bijgaande kostenspecificatie vindt u op tabblad 1 de opbouw van dit bedrag en op tabblad 2 de kosten onderverdeeld naar de werkzaamheden en uurtarieven. Er wordt hierbij uitgegaan van een gemiddeld mondige wijk.

Het hierboven genoemde bedrag betreft een raming. Wij zullen declareren op basis van werkelijk gemaakte kosten.

Meer- en minderwerk

Tijdens de uitvoering van het project kunnen zich omstandigheden voordoen die afwijken van de aannames ten tijde van de opdracht en die niet vallen onder de raming. De opdrachtverantwoordelijke zal in dat geval aan de opdrachtgever een voorstel doen of alternatieven aangeven met prijsconsequenties, zodat deze vooraf kan beslissen en zo nodig een additionele opdracht kan geven.

Planning

De start van de werkzaamheden is gepland op 13-5-2022 en zijn naar verwachting op 30-11-2023 afgerond. Er wordt na de start van dit project een gedetailleerde planning opgesteld in Primavera.

Conform uw opgave gaan we uit van de onderstaande mijlpalen binnen dit project:

- Q2 2022: vaststelling projectopdracht en plan van aanpak
- Q3 2022: uitvoering Plan van aanpak
- Q4 2022: vaststelling SO
- Q1 – Q4 2023: opstellen en bestuurlijke vaststelling VO
- Q4 2023: overdracht DSB

Ons kenmerk
DSB/.....

Op basis van de huidige planning is de verwachte besteding dit jaar €77.502, en de besteding in 2023 bedraagt €75.832.

Door de gevolgen van het Coronavirus kan het werk een langere doorlooptijd krijgen, meer inzet vragen vanwege de veiligheidsvoorschriften, of beperktere aanvoer van materialen.

Als er vertraging optreedt in de uitvoering van de werkzaamheden kan dit gevolgen hebben voor de planning van de rest van het project, alsmede tot hogere kosten leiden die moeten worden doorbelast.

Concept offerte

Op 22-6-2022 is de conceptofferte met 512# en akkoord bevonden.

Opdrachtverantwoordelijke

512# is namens ons bureau voor deze opdracht opdrachtverantwoordelijke.

Rapportages

Rapportage en communicatie over deze opdracht vinden eens per twee maanden plaats. Bij afwijkingen stellen wij u zo snel mogelijk op de hoogte.

Risico's

Zoals benoemd zal het projectteam een risicodossier voor dit project opstellen. Op dit moment zijn de onderstaande risico's in beeld. Deze risico's kunnen invloed hebben op de kosten van deze offerte en op de planning.

- Raakvlak projecten (Duindorpdam, Northfolk ontwikkeling)
- Werken langs de ecologische zone rondom verversingskanaal)
- Aanwezige bodemverontreiniging
- Problematiek rondom parkeerdruk

Veiligheid

Om voldoende aandacht te kunnen besteden aan het V&G beleid en te kunnen voldoen aan de verplichtingen die wij als opdrachtgeven hebben zijn er zowel voor in de SO als de VO fase uren opgenomen voor de IbDH V&G adviseur.

Voorwaarden

De bijgevoegde *Standaardvoorwaarden IbDH en uurtarieven* zijn van toepassing. Deze offerte is 14 kalenderdagen geldig. Gedurende deze periode reserveren wij de geplande capaciteit voor deze opdracht. Als wij binnen deze termijn geen schriftelijke opdrachtbevestiging hebben ontvangen, is de gereserveerde capaciteit mogelijk niet langer beschikbaar met vertraging en hogere kosten als gevolg.

Tot slot

Wij gaan er vanuit dat wij met deze aanbieding een goede bijdrage leveren aan het bereiken van uw doelstelling.

Wij verzoeken u om de schriftelijke opdrachtbevestiging te mailen naar

512# [@denhaag.nl](mailto:512#@denhaag.nl).

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSB/.....

Indien u naar aanleiding van onze aanbieding vragen heeft, kunt u contact opnemen met ^{5.1.2e}
^{5.1.2e} tel. ^{5.1.2e}

Met vriendelijke groet,

^{5.1.2e}
hoofd Ingenieursbureau Den Haag

^{5.1.2e}
Proceseenheid Integraal Projecten managen

^{3.1.2e}
Proceseenheid Integraal Projecten managen

^{5.1.2e}
Cluster Integraal Ontwerpen

^{5.1.2e}
Cluster Integraal Ontwerpen

^{5.1.2e}
Cluster Integraal Voorbereiden

^{5.1.2e} Tang
Cluster Integraal Voorbereiden

^{5.1.2e} Boers
Cluster Integraal Voorbereiden

^{5.1.2e}
Cluster Integraal Uitvoeren

^{5.1.2e}
Cluster Integraal Uitvoeren

^{5.1.2e}
Directeur

Deze brief is in een digitaal proces geaccordeerd en daarom niet ondertekend.



Aanbiedingsformulier Staf Mobiliteit

Onderwerp	Start project herinrichting Kranenburgweg sterfietsroute Scheveningen haven
Datum vergadering	21-11-2022
Verantwoordelijk(e) portefeuillehouder(s)	Anne Mulder
Verantwoordelijk(e) directeur(en)	5.1.2*
Doel	Informereren
Toelichting van het doel	<p>Informereren over de start van het project herinrichting Kranenburgweg, als onderdeel van de sterfietsroute van Centrum naar Scheveningen-Haven. De wethouder wordt eveneens gevraagd kennis te nemen van de risico's in het participatietraject van het fietsproject gezien de voorgeschiedenis van een mogelijke tramverbinding over de Kranenburgweg.</p>
Samenvatting (incl. aanleiding)	<p>De herinrichting van de Kranenburgweg is onderdeel van de sterfietsroute Scheveningen-Haven. Dit project loopt van tot en met de bestuurlijke vaststelling van het Voorontwerp.</p> <p>Het doel van de herinrichting van de Kranenburgweg is het fietsvriendelijk(er) maken van de weg en het waarborgen van de continuïteit van de gehele sterfietsroute Scheveningen - Haven. Dit doel staat centraal bij alle te maken keuzes in het project. Daarbij worden de beleidskaders uit het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 (RIS 306923) toegepast. Het streven is om bij te dragen aan een groene en prettige leefomgeving, met oog voor het verbeteren van de algehele kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Dit project houdt voor het opstellen van het ontwerp rekening met 'het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg'. Op dit moment worden geen concrete stappen gezet voor de aanleg van deze tramverbinding. Alleen in de toekomst is het wenselijk om Scheveningen – Haven met een tram te verbinden. In de afgelopen jaren en gedurende meerdere colleges van B&W heeft een 'tram naar Scheveningen – Haven' met grote betrokkenheid vanuit de stad veelvuldig op de agenda gestaan. Een stukje voorgeschiedenis staat onder politiek-bestuurlijke context.</p>



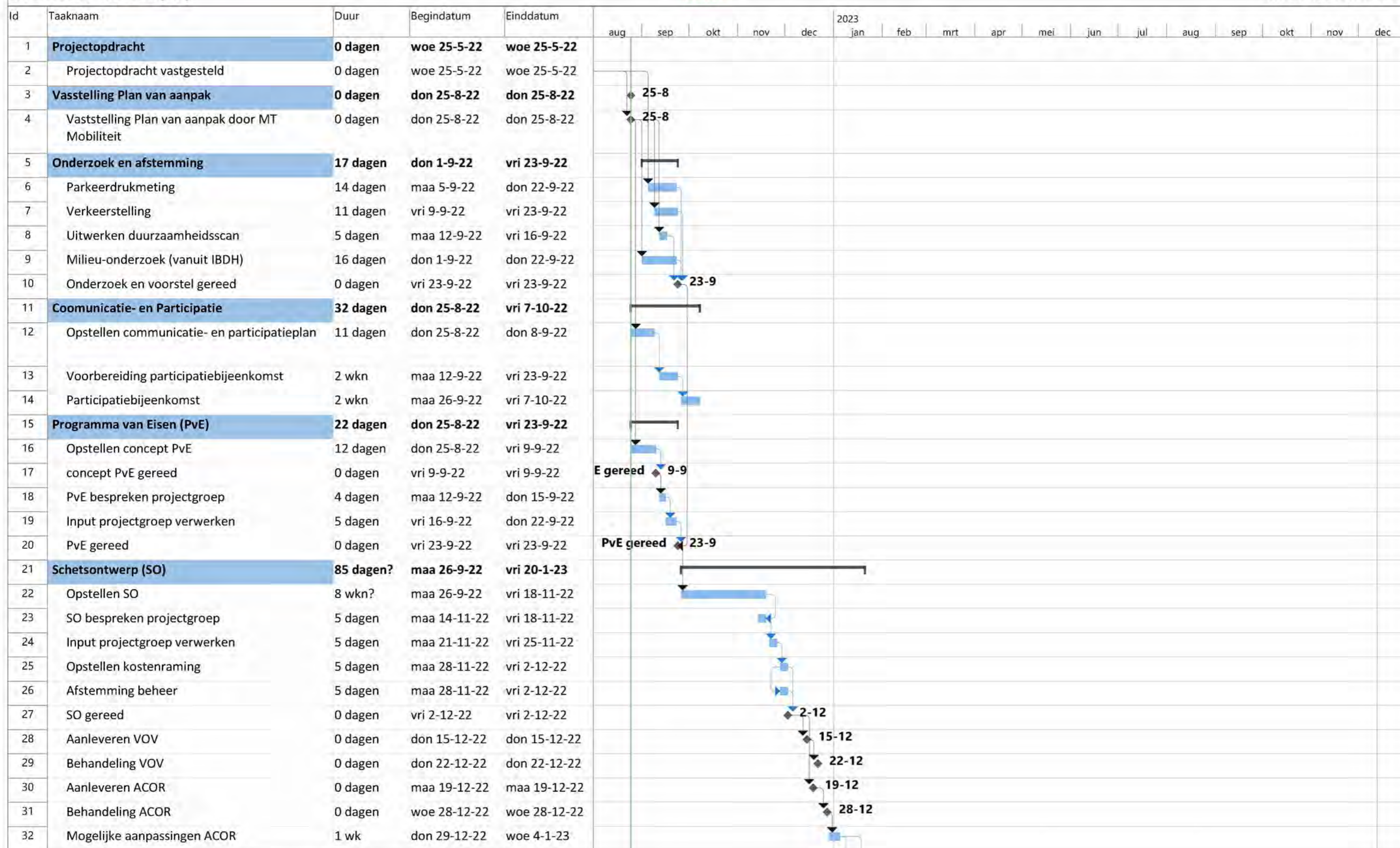
Den Haag

Financiële consequenties	Tijdens de participatie rondom het schetsontwerp en of voorontwerp kan wegens weerstrand het project vertragen. Op dit moment zijn er binnen het 'Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020 - 2025', reserve verbetering duurzame mobiliteit zijn voldoende middelen beschikbaar voor het voorbereiden van het project;
Juridische consequenties	Geen.
Politiek-bestuurlijke context	<p>In de afgelopen jaren en gedurende meerdere colleges van B&W heeft een 'tram naar Scheveningen – Haven' met grote betrokkenheid vanuit de stad veelvuldig op de agenda gestaan. De toenmalige wethouder (Peter Smit) heeft toen besloten om een open participatieproces te organiseren. Het doel van dit proces was om met betrokkenheid van alle bewonersorganisaties tot een gedragen voorkeurstracé te komen. Hieruit kwam een voorkeurstracé voor een tram naar Norfolk via de Westduinweg naar voren.</p> <p>Dit traject heeft even stil gelegen, totdat in 2018 een verdiepend onderzoek is uitgevoerd over de Westduinweg (RIS297143). Hierdoor is in hetzelfde jaar door het toenmalig college in het coalitieakkoord 'Stad van kansen en ambities' (RIS299794) het volgende beslist: 'Voor de ontsluiting van het Norfolkterrein kiezen we niet voor een tram over de Westduinweg, maar kijken we naar alternatieve tracés'.</p>
Risico's	<p>Gezien de voorgeschiedenis van deze de tramlijn ligt dit onderwerp politiek en bestuurlijk gevoelig. Er worden twee risico's gezien, dit zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">-Een aanzienlijke vermindering van het draagvlak onder de bewoners voor het herinrichten van de Kranenburgweg;-De kans op een hernieuwde ongewenste discussie over de tram, wat mogelijk electoraal gezien een gevoelig onderwerp kan zijn. Het is mogelijk dat uit de omgeving en/of de politiek hier vragen over worden gesteld.
Participatietraject	De gemeente wil nog in 2022 starten met informele buurtgesprekken om de eerste ideeën/varianten te bespreken. De planning is om in 2023 Q2 een participatiebijeenkomst te organiseren om de schetsontwerpen te bespreken. Naar verwachting wordt in Q4 2023 het voorontwerp vrijgegeven voor inspraak.
Afstemming met	Team Openbaar Vervoer (5.1.2e), Beleidsafdeling Stadsbeheer (5.1.2e 5.1.2e), het projectteam Kranenburgweg en Afdeling mobiliteit.
Bijlagen	Bijlage 1: Memo Start project herinrichting Kranenburgweg sterfietsroute Scheveningen-Haven Bijlage 2: Plan van Aanpak Herinrichting Kranenburgweg
Vervolgprocedure	Indien de wethouder Mobiliteit is geïnformeerd vervolgt het projectteam het proces en starten zij met het participatietraject.



Den Haag

Ingediend door dienst en afdeling	Dienst Stedelijke Ontwikkeling/Mobiliteit
Ingediend door directeur/hoofd	5.1.2e
Ingediend door medewerker	5.1.2e (Projectleider portefeuille projecten) en 5.1.2e (programmamanager Fiets)



Dienst Stedelijke Ontwikkeling Portefeuille Projecten

Taak Mijlpaal Samenvatting Projectsamenvatting Voltooid

Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend.

22 Opstellen SO

7wk is een aanname, wachten op info ontwerper

33 Inloopbijeenkomst

Nu in januari gepland, anders valt het in de kerstperiode

41 VOV/ACOR

Aaname: nog geen data bekend in 2023

56 Aanleveren Staf Mobiliteit do

valt na het zomerreces



Den Haag

Kranenburgweg

Presentatie projectteam

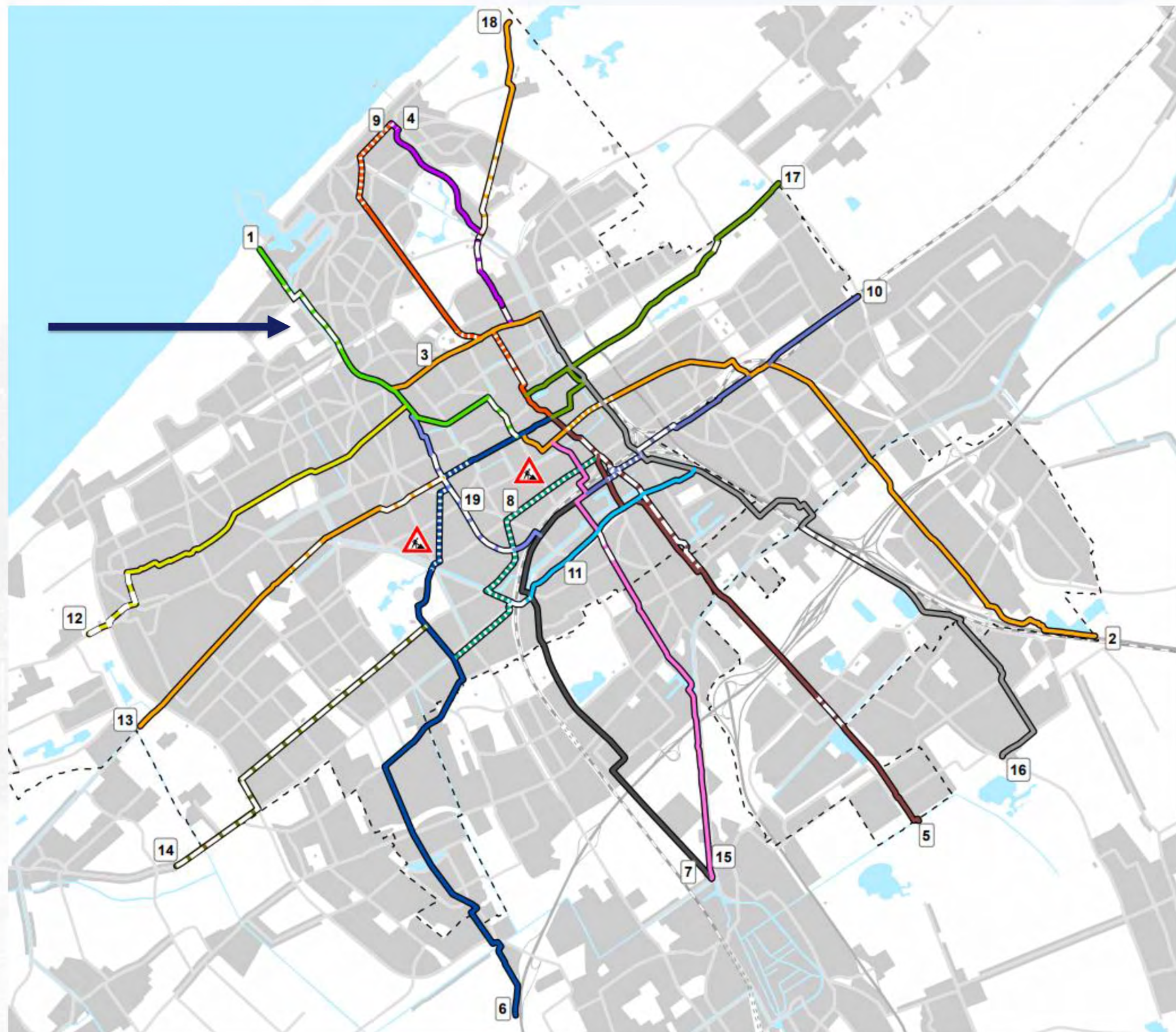
12 september 2022

Opbouw presentatie

1. Sterfietsroute 1: Scheveningen Haven
2. Rondje Kranenburgweg
3. Eerdere plannen
4. Uitgangspunten & randvoorwaarden
5. Dwarsprofielen
 - Huidig
 - Toekomstig



1. Sterfietsroute



Gemeente Den Haag

Sterfietsroutes

- Voltooid
79.1 km
- In voorbereiding
9.5 km
- Ontbrekende schakel
19.5 km
- Overig fietsnetwerk

Route

1. Scheveningen Haven
2. Leidschenveen
3. Javastraat - Laan van Meerdervoort
4. Scheveningen Bad
5. Trekfietstracé
6. Wateringse Veld
7. Spoorwijk - Rijswijk
8. Schilderswijk - Moerwijk
9. Scheveningen Dorp
10. Verlengde Velostrada
11. Laakweg
12. Loosduinen
13. Vroondaal
14. Vrederust
15. Rijswijk - Delft
16. Ypenburg - Nootdorp
17. Wassenaar
18. Meijndel
19. Lijn 11 - Haagse Markt



Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Programmanagement, Strategie & Onderzoek
PSOid: pso18033_sterfietsp_20201002
Datum: 2-10-2020



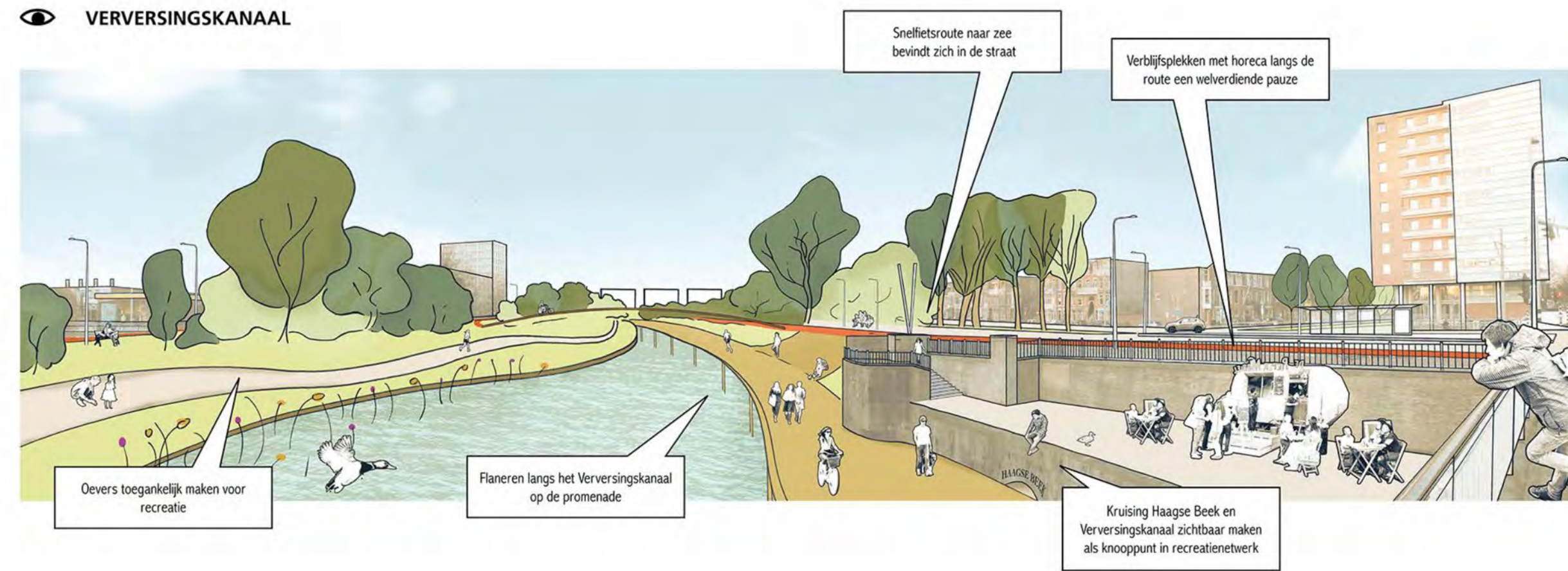
2. Kranenburgweg: wat moet je weten?

- Onderdeel SFR 1: Scheveningen Haven
- Overmaat wegprofiel (19.5 – 23.8 m)
- Beschermd Stadsgezicht
- Ontbreken bomen
- Grenst aan EVZ verversingskanaal (niet in scope)
- Asfalt in erftoegangsweg (30 km/u)
- Versteende pleinen t.h.v. zijstraten
- Gedoogbeleid toegankelijkheid EVZ
- Stedelijke versus natuurlijke kant
- Plan lineair park langs verversingskanaal



3. Eerdere plannen

<p>6. Kranenburgweg (Ecozone langs het Verversingskanaal)</p> <p>Categorie: Robuuste ecologische hoofdstructuur</p>
<p>Omschrijving</p> <p>De Kranenburgweg is een erftoegangsweg. De totale breedte van de asfaltrijbaan is ca. 12 meter inclusief langsparkeren. Dat is niet in overeenstemming met het uitgangspunt voor erftoegangswegen, de asfalt rijbaan is veel breder dan noodzakelijk. De weg is de laatste ontbrekende schakel op de sterfietsroute naar Scheveningen Haven. De weg loopt parallel aan de ecologische verbingszone van het Verversingskanaal.</p>
<p>Meerwaarde van versmalling voor groen, ruimte en mobiliteit.</p> <p>In combinatie met de realisatie van de sterfietsroute naar Scheveningen Haven kan de Kranenburgweg worden versmald en vergroend. Met de ruimte die wordt gewonnen kan de ecologische verbingszone langs het Verversingskanaal worden verbreed en robuuster worden ingericht. Ecologisch is dit zeer waardevol. Vergroening kan daarnaast ook bijdragen aan een aantrekkelijke beleving van de sterfietsroute en nodigt uit tot meer recreatie. Daarbij kan aan een zonering worden gedacht waarbij geen conflicten bestaan tussen bijvoorbeeld het uitlaten van de hond en natuurontwikkeling.</p>
<p>Aandachtspunten</p> <p>Versmalling en vergroening kan plaatsvinden in samenhang met aanleg van de sterfietsroute binnenstad – Scheveningen Haven, waarbij de Kranenburgweg een ontbrekende schakel is.</p> <p>Opgenomen in UVP Ruim baan Fiets 2020 – 2025 als onderdeel sterfietsroute Scheveningen Haven. Start van de planvorming is in 2022 voorzien.</p>

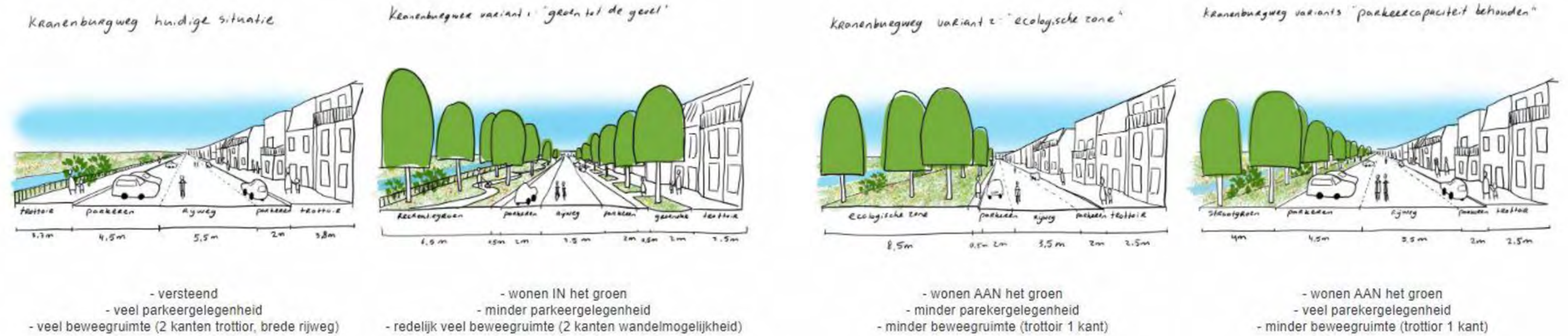


Haagse Iconen: Kansen voor de groenblauwe structuur van de stad (maart, 2018)



Onderzoek uitbreiding areaal Stedelijke Groene Hoofdstructuur (maart 2022)

Varianten straatprofiel



Vergroeningskansen Scheveningen (december, 2021)

4. Uitgangspunten & randvoorwaarden



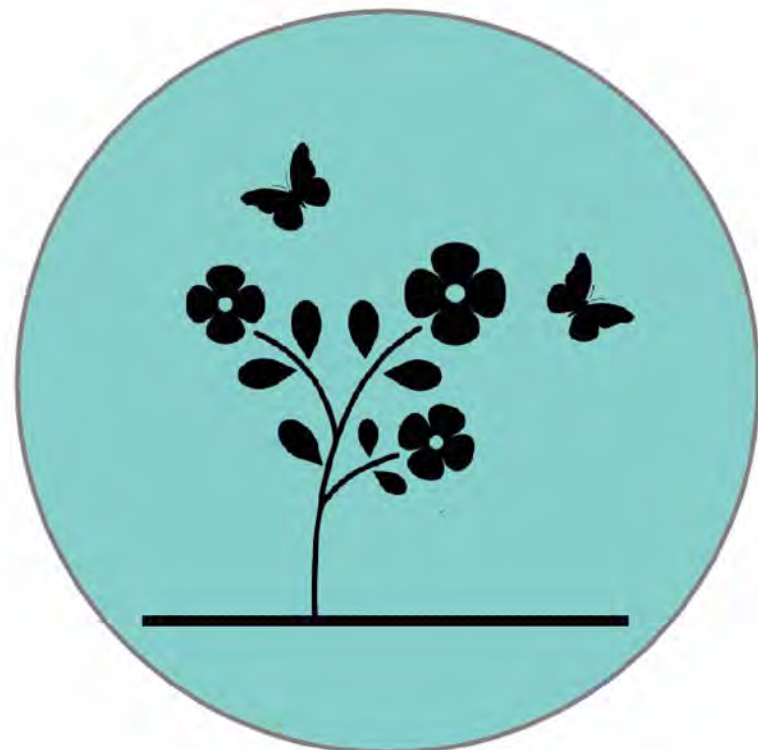
Inpassen comfortabele, snelle, directe en veilige sterfietsroute



Toevoegen verblijfsplekken voor jong en oud



Maximaal vergroenen ('groen tenzij')



Verhogen biodiversiteit



Voorkomen hittestress



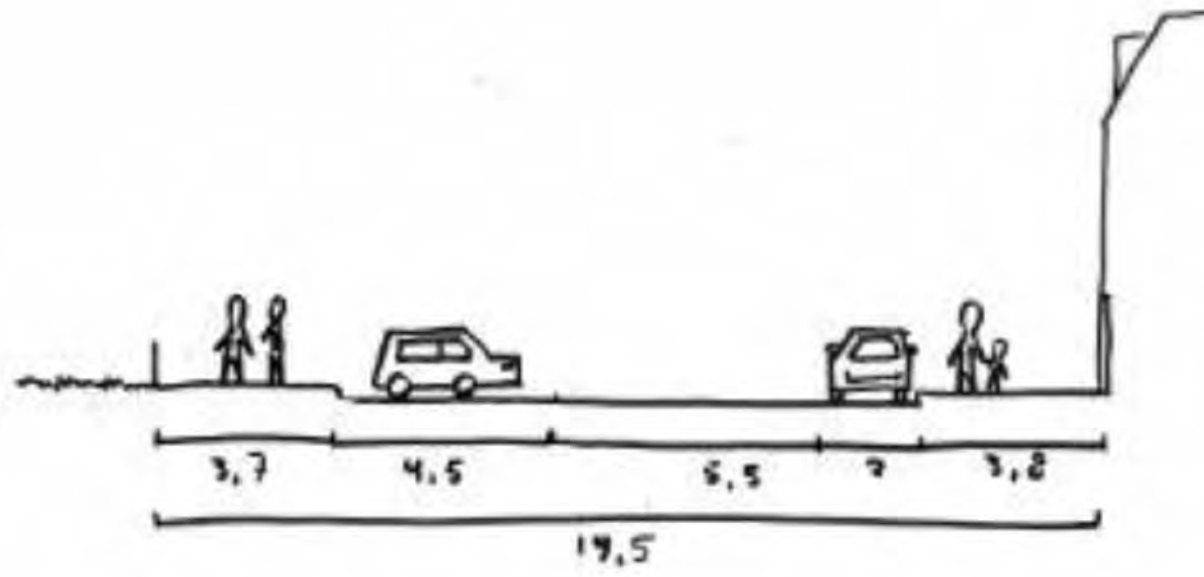
Verbeteren wandelmogelijkheden (langs eco-zone)

4. Uitgangspunten & randvoorwaarden

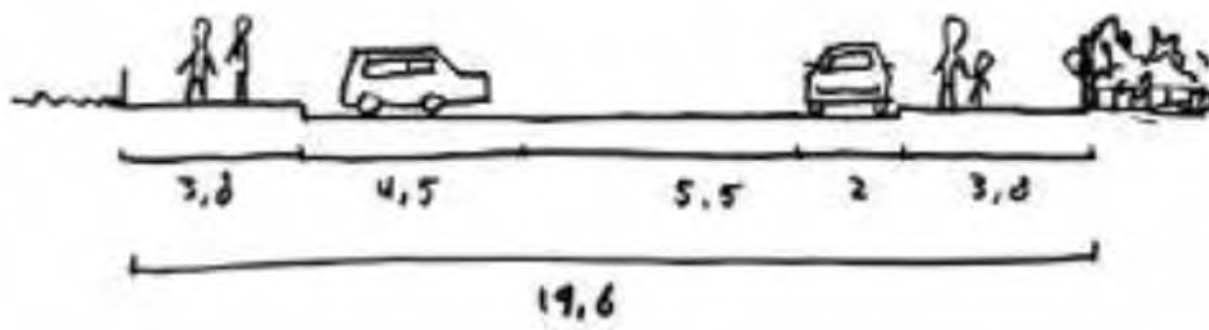
- Kranenburgweg blijft tweerichtingsweg / wordt éénrichtingsweg
- Trottoir blijft overal minimaal 3 meter breed (want STOMP + Beschermd Stadsgezicht)
- Fysieke scheiding Kranenburgweg – EVZ verversingskanaal handhaven
- Maatvoering + materialisatie conform HOR
- SFR inrichten conform [concept] standaardprincipes fietsstraten DH
- Inrichting – in principe – als fietsstraat, vgl. rest SFR 1
- Langsparkeren langs erftoegangsweg (ETW) + SFR
- Doortrekken wenselijke verbinding hoofdboomstructuur
- Capaciteit parkeren blijft gelijk of minder (max 20%?)

5. Dwarsprofielen - huidig

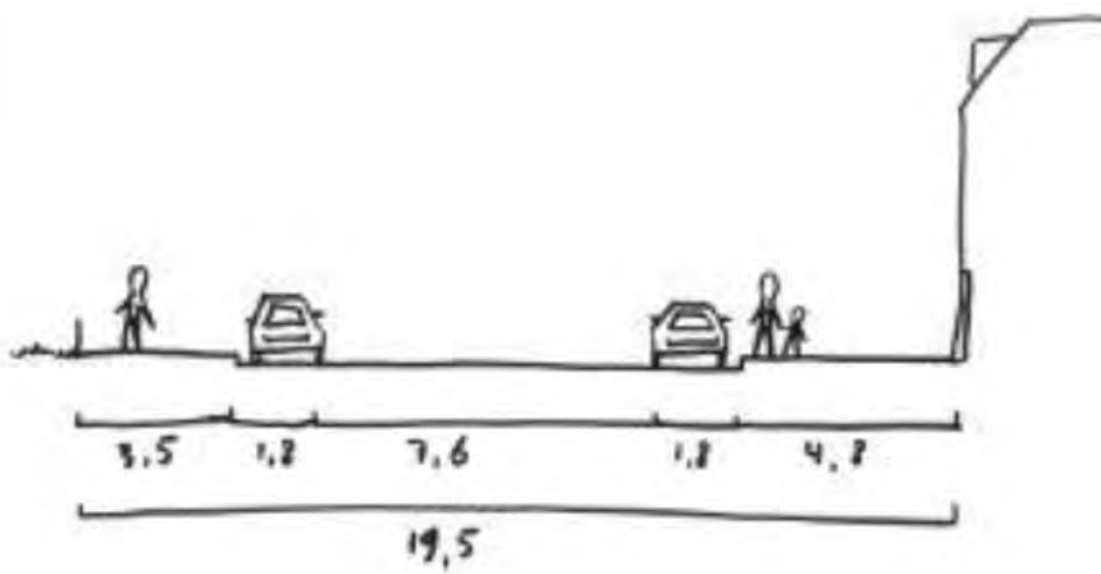
1.



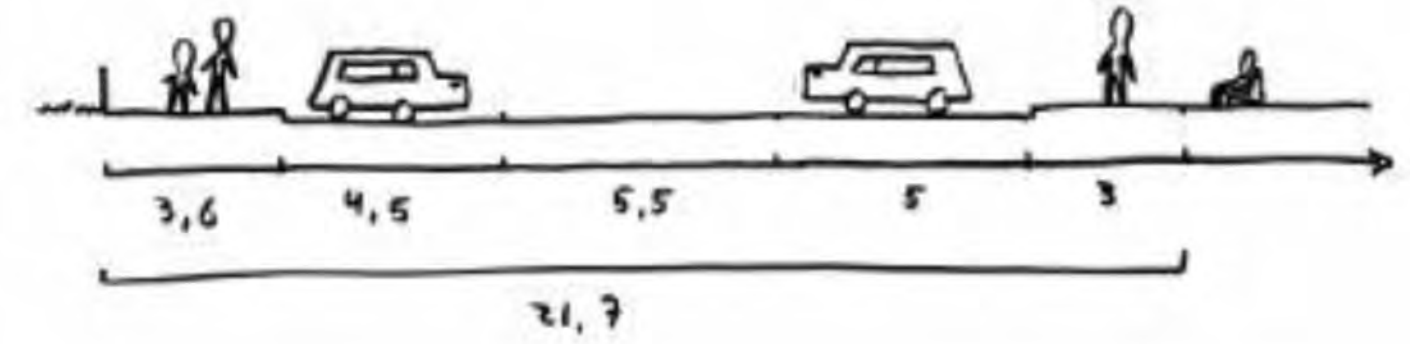
1.1



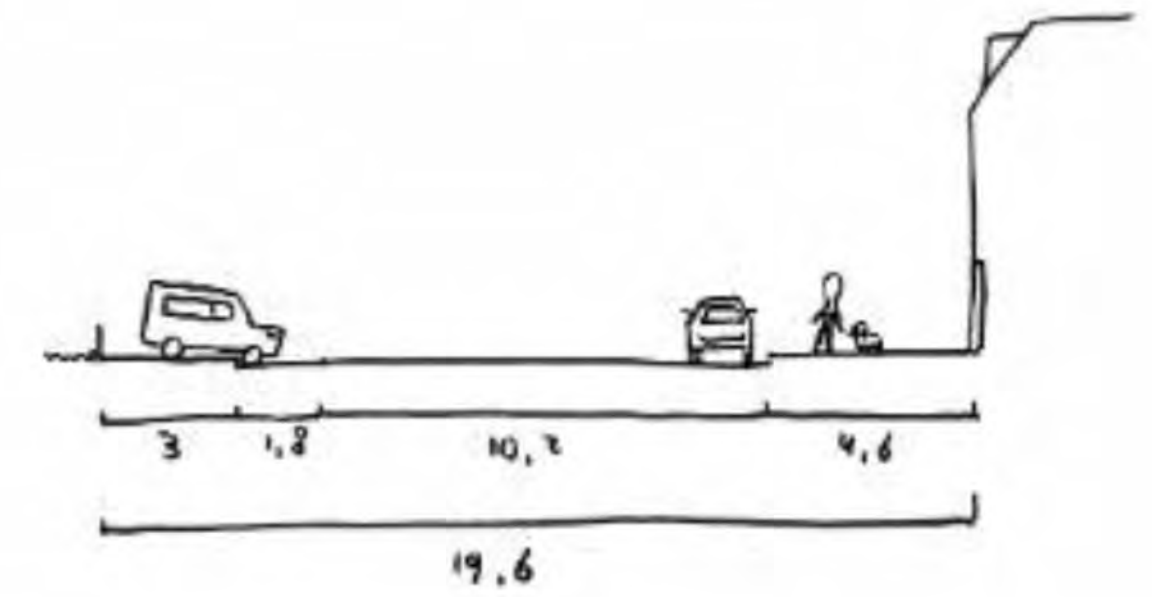
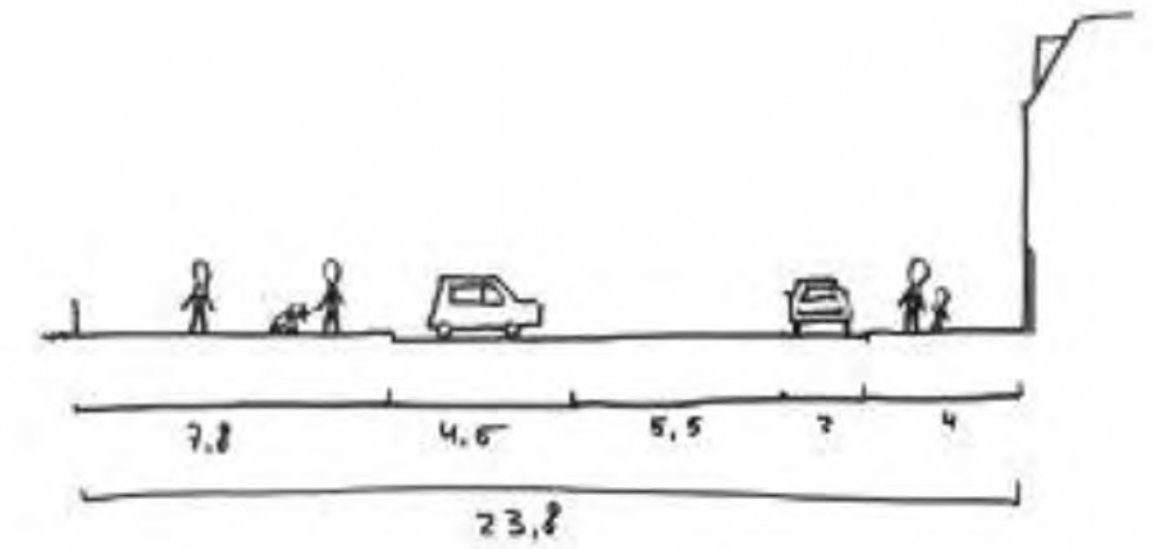
4.



2.



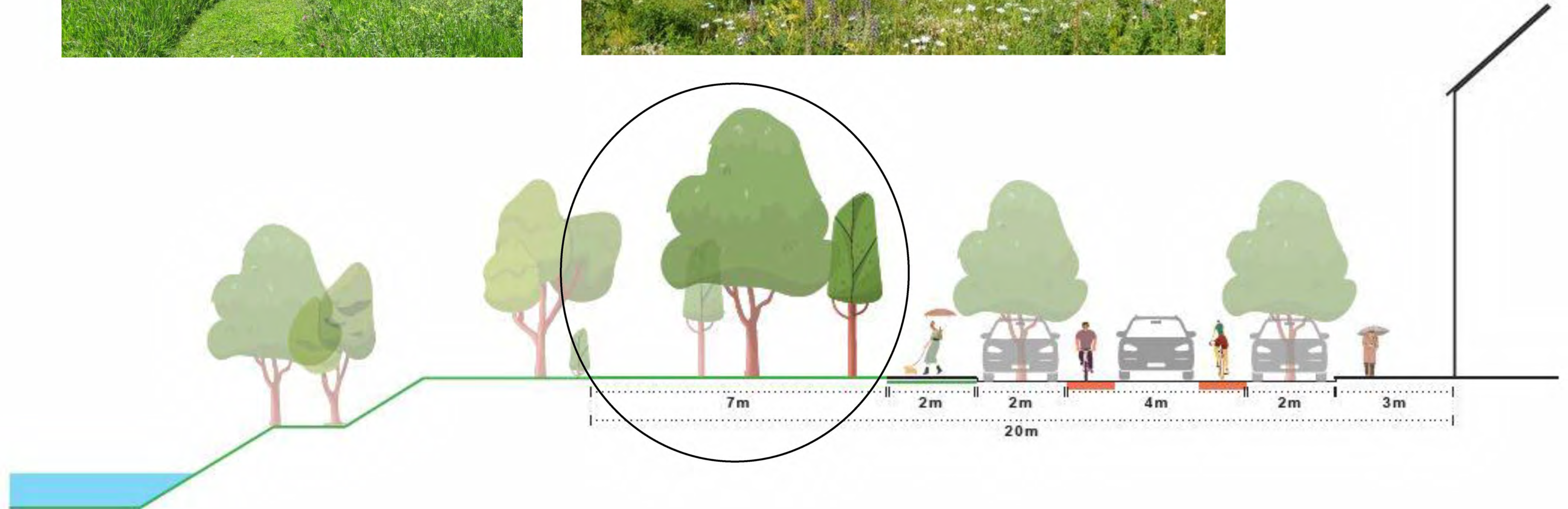
5.



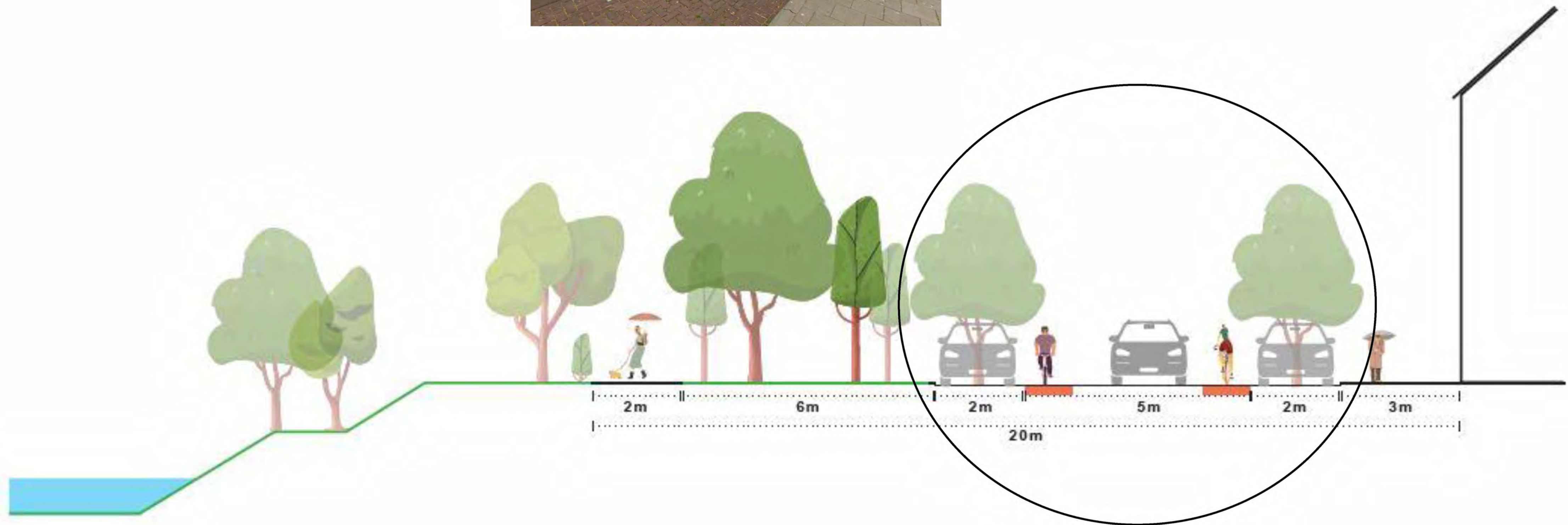
5. Dwarsprofielen – toekomstig: groen + klimaat



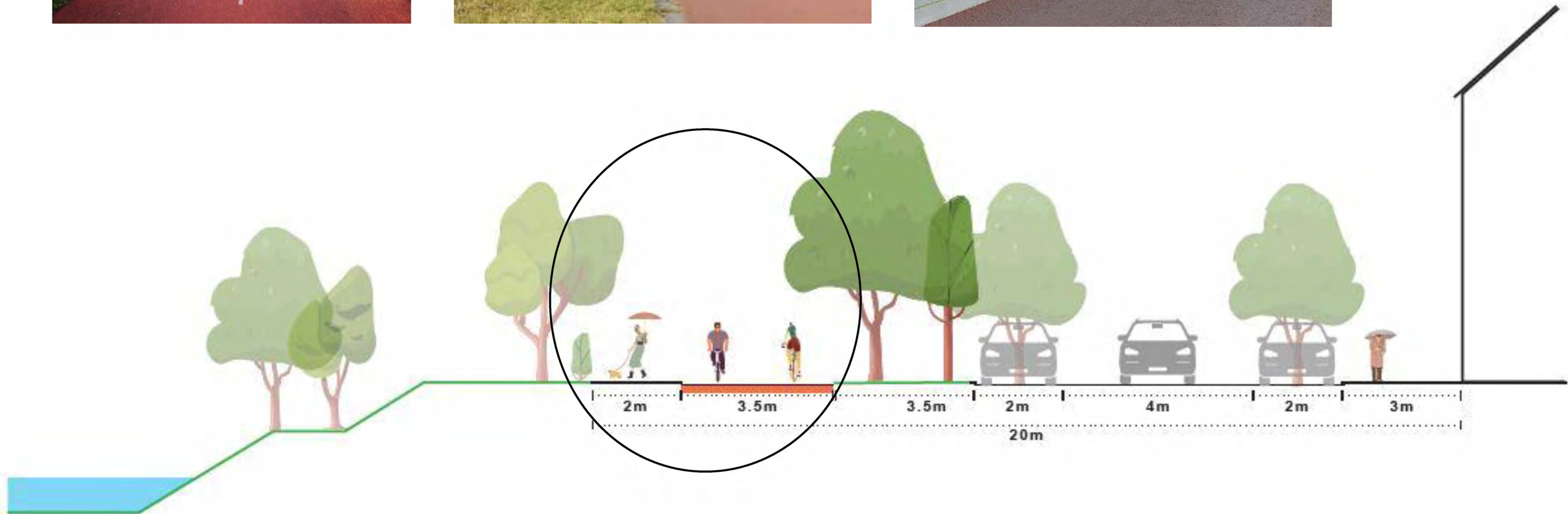
5. Dwarsprofielen – toekomstig: ecologie



5. Dwarsprofielen – toekomstig: optimaal verkeer



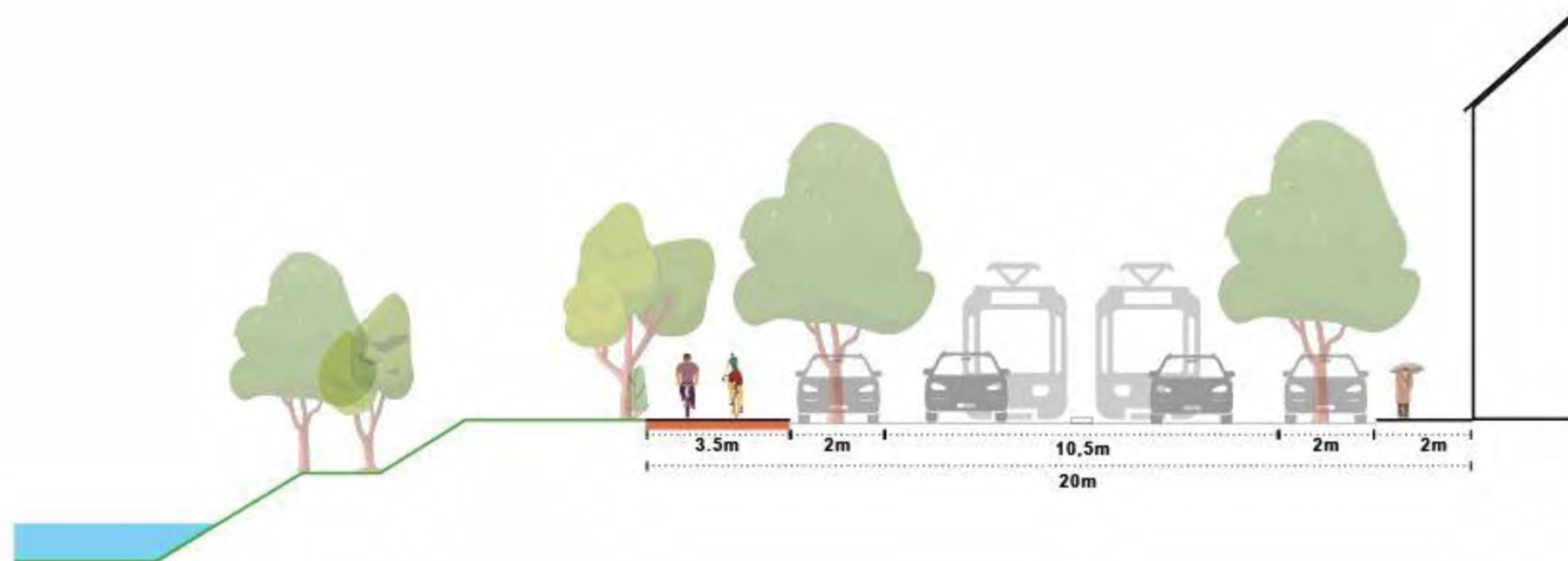
5. Dwarsprofielen – toekomstig: fiets in het groen



5. Dwarsprofielen – toekomstig: tram

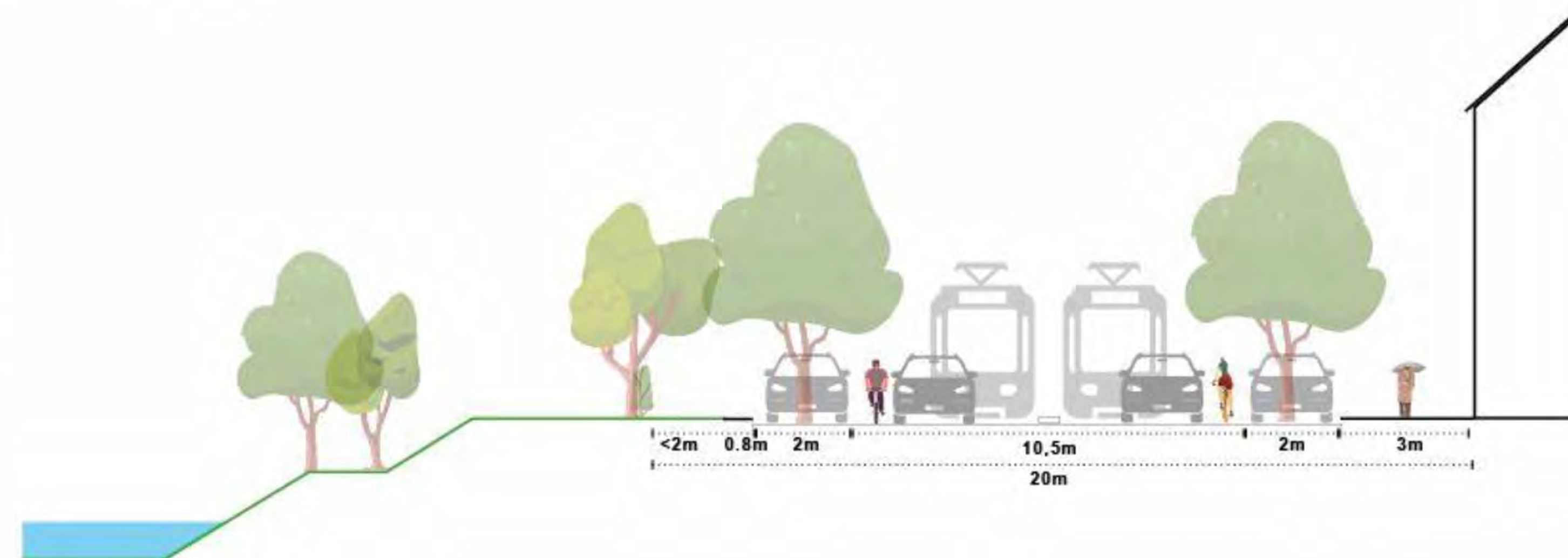
Profiel 1:

- Smaller trottoir
- Geen vergroening mogelijk
- Geen voetpad langs groen



Profiel 2:

- Fietser op rijbaan (met tram + auto)
- Beperkte vergroening mogelijk
- Geen voetpad langs groen





Den Haag

Afsluiting

Presentatie projectteam

12 september 2022



Den Haag

Kranenburgweg

Presentatie projectteam

26 september 2022

Opbouw presentatie

- ~~1. Sterfietsroute 1: Scheveningen Haven~~
- ~~2. Rondje Kranenburgweg~~
- ~~3. Eerdere plannen~~
4. Uitgangspunten & randvoorwaarden
- ~~5. Dwarsprofielen~~
 - ~~• Huidig~~
 - Toekomstig
 - Update profielen
 - Parkeerbalans



4. Uitgangspunten & randvoorwaarden

- Kranenburgweg blijft tweerichtingsweg / wordt éénrichtingsweg → keuze maken
- Trottoir blijft overal minimaal 3 meter breed (want STOMP + Beschermd Stadsgezicht)
- Fysieke scheiding Kranenburgweg – EVZ verversingskanaal handhaven → botst met plan lineair park verversingskanaal
- Maatvoering + materialisatie conform HOR
- SFR inrichten conform [concept] standaardprincipes fietsstraten DH
- Inrichting – in principe – als fietsstraat, vgl. rest SFR 1
- Langsparkeren [geen haaksparkeren] langs erftoegangsweg (ETW) + SFR
- Doortrekken wenselijke verbinding hoofdboomstructuur
- Capaciteit parkeren blijft gelijk of minder (max 20%?) → keuze maken
- Niet onmogelijk maken (vrij liggende) trambaan, niet leidend



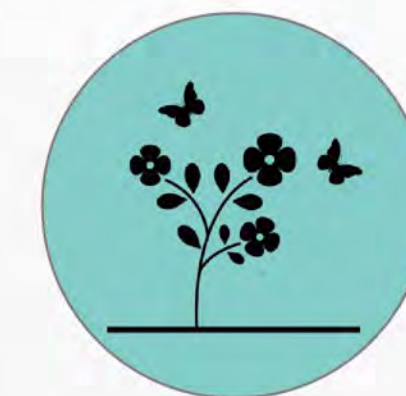
Inpassen comfortabele, snelle, directe en veilige sterfietsroute



Toevoegen verblijfsplekken voor jong en oud



Maximaal vergroenen ('groen tenzij')



Verhogen biodiversiteit



Voorkomen hittestress

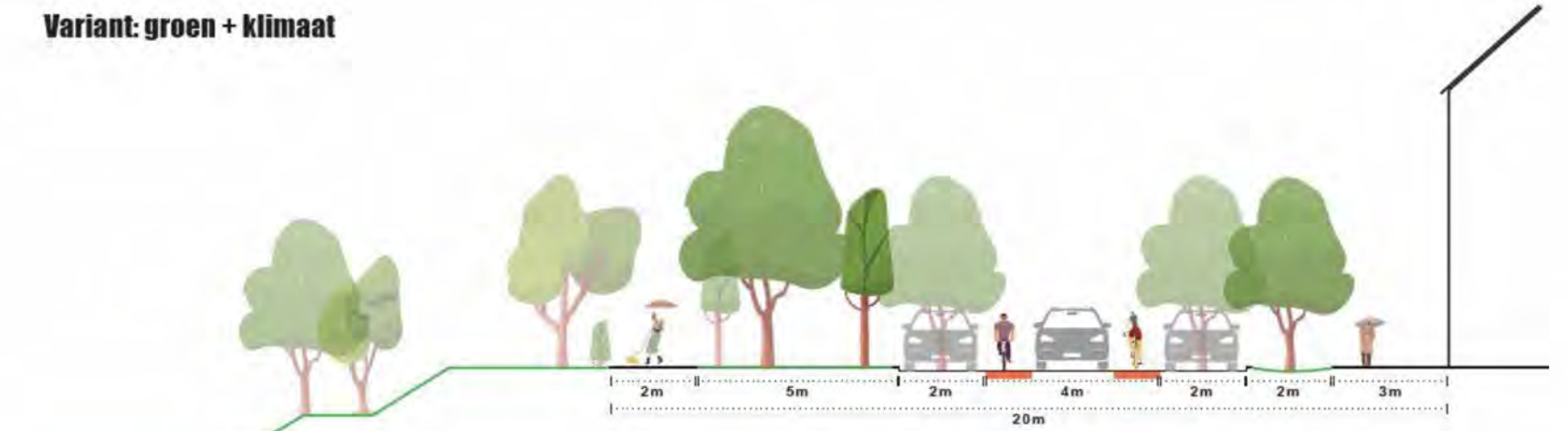


Verbeteren wandelmogelijkheden (langs eco-zone)

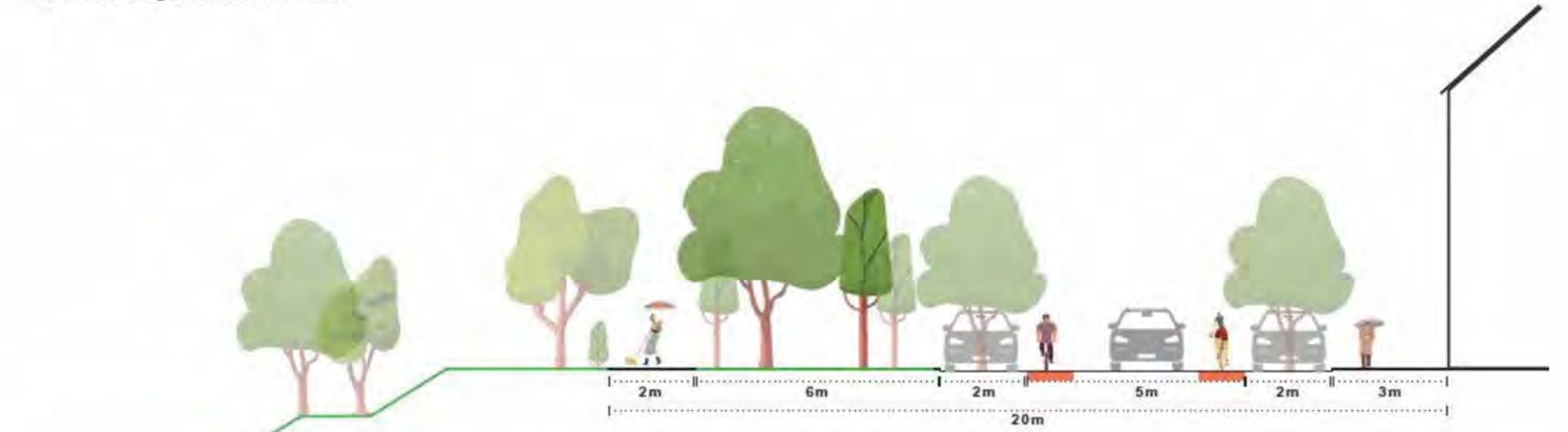
5. Dwarsprofielen: wijzigingen

- Profielen aangepast naar min. profielbreedte Kranenburgweg
- Verbeelden ruimtelijke impact toevoegen vrij liggende trambaan
- Vrij liggend fietspad blijft 3.50 m conform HOR (lokaal)
- Variant met vrij liggend fietspad en haaksparkeren toegevoegd (bij variant 'fiets in het groen')
- Grove inschatting parkeerbalans toegevoegd

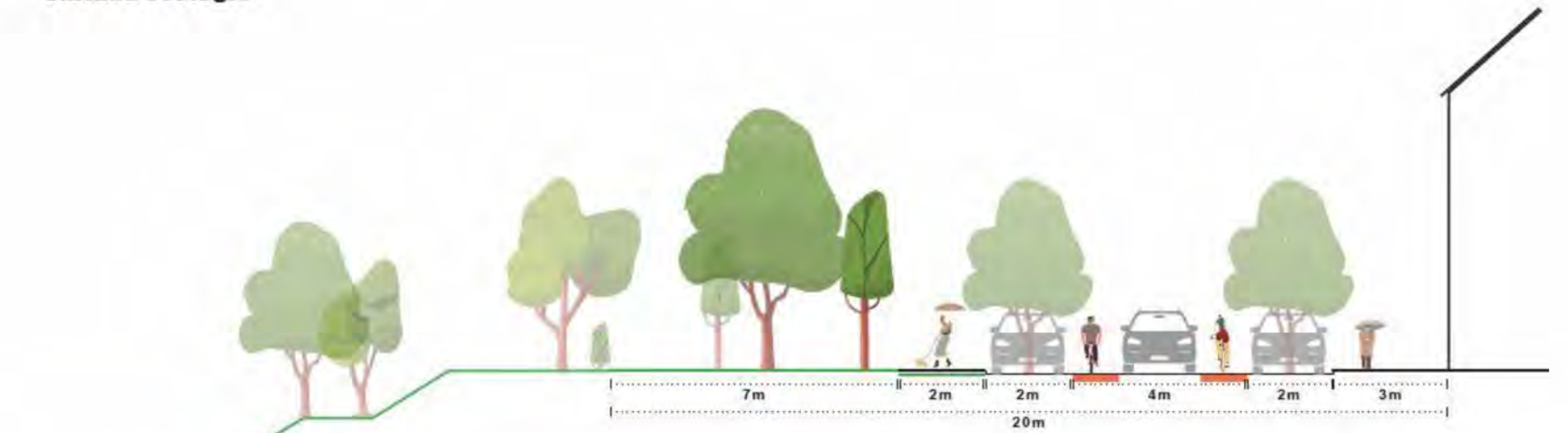
Variant: groen + klimaat



Variant: optimaal verkeer



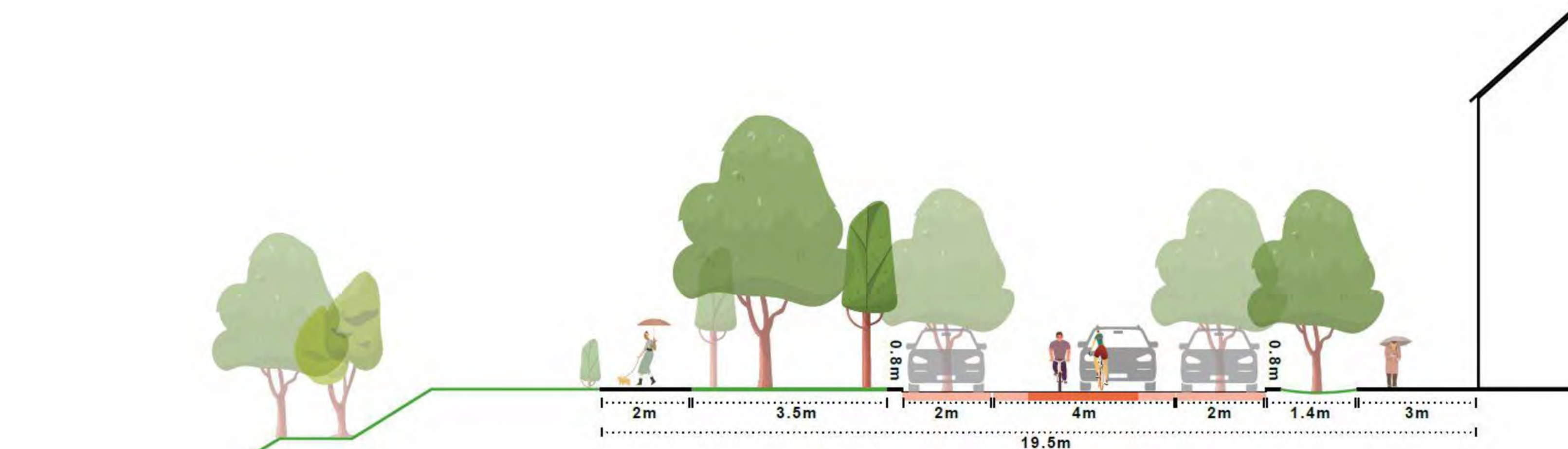
Variant: ecologie



Variant: fiets in het groen

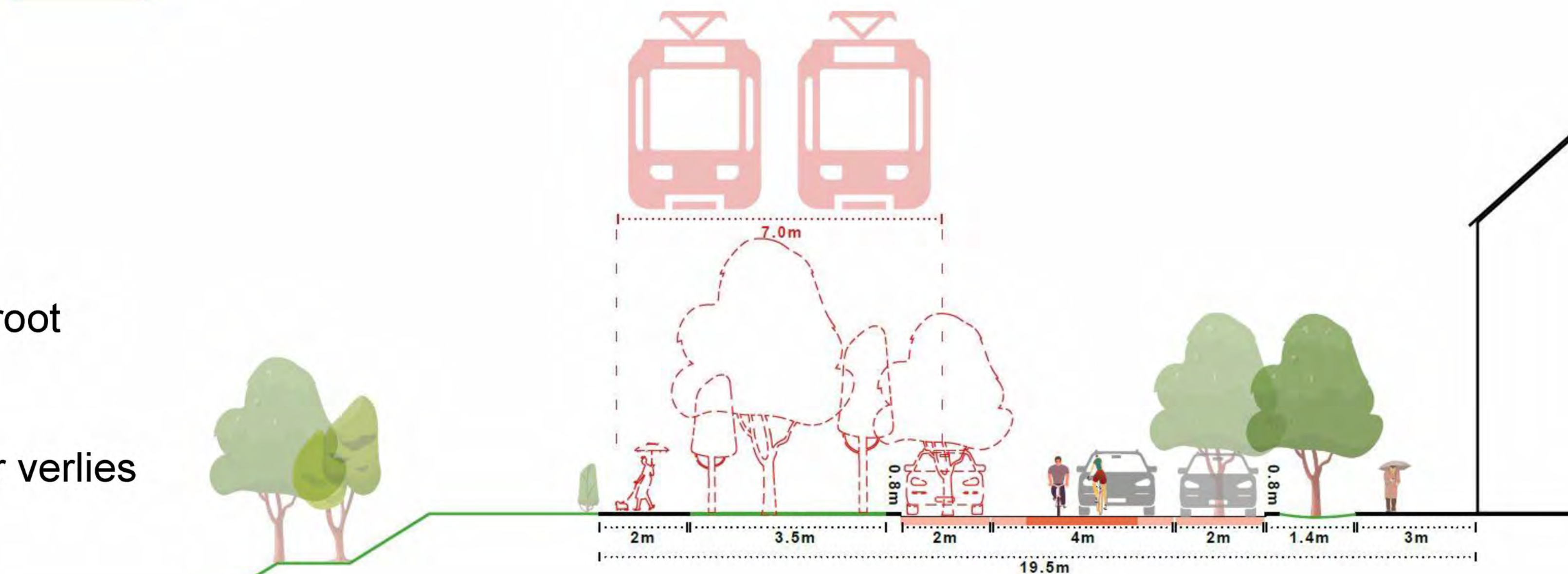


5. Dwarsprofielen – toekomstig: groen + klimaat

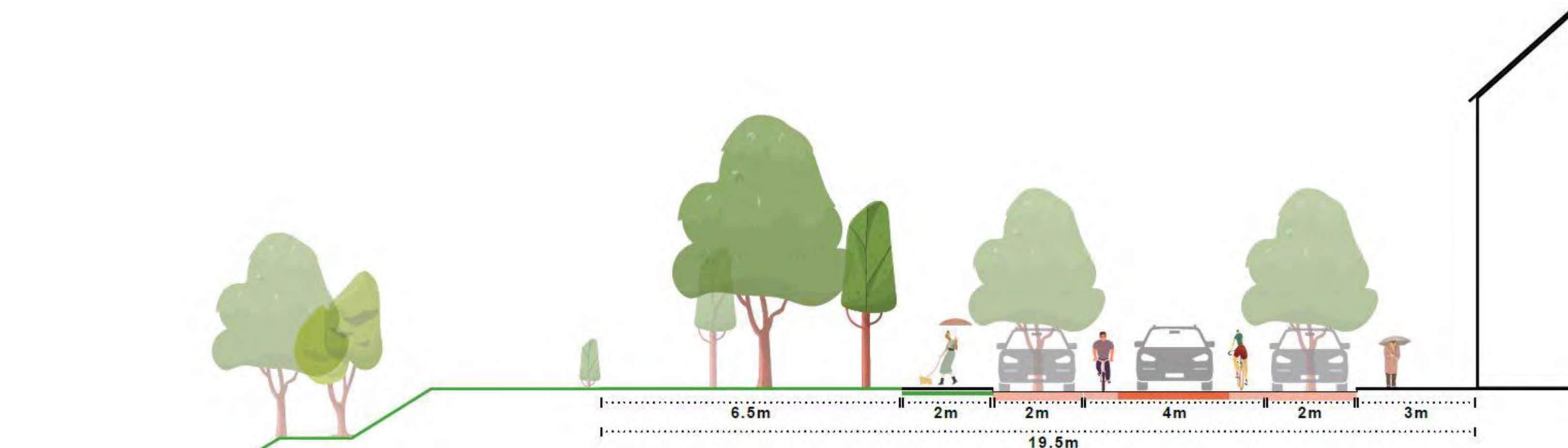


Bij eventuele tram:

- Geen ruimte voor groenstrook
- Opheffen voetpad in groen
- Opheffen één rij langsparkeren (groot verlies parkeren)
- Dubbele rij bomen als buffer, maar verlies laanstructuur

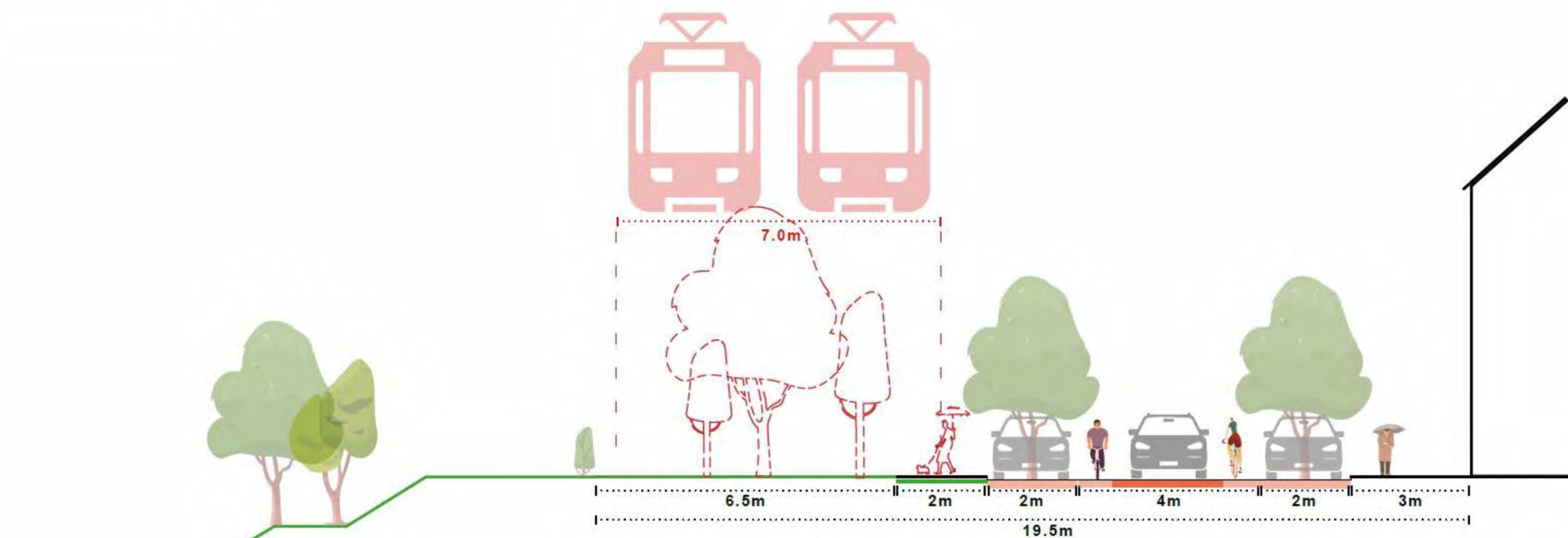


5. Dwarsprofielen – toekomstig: ecologie

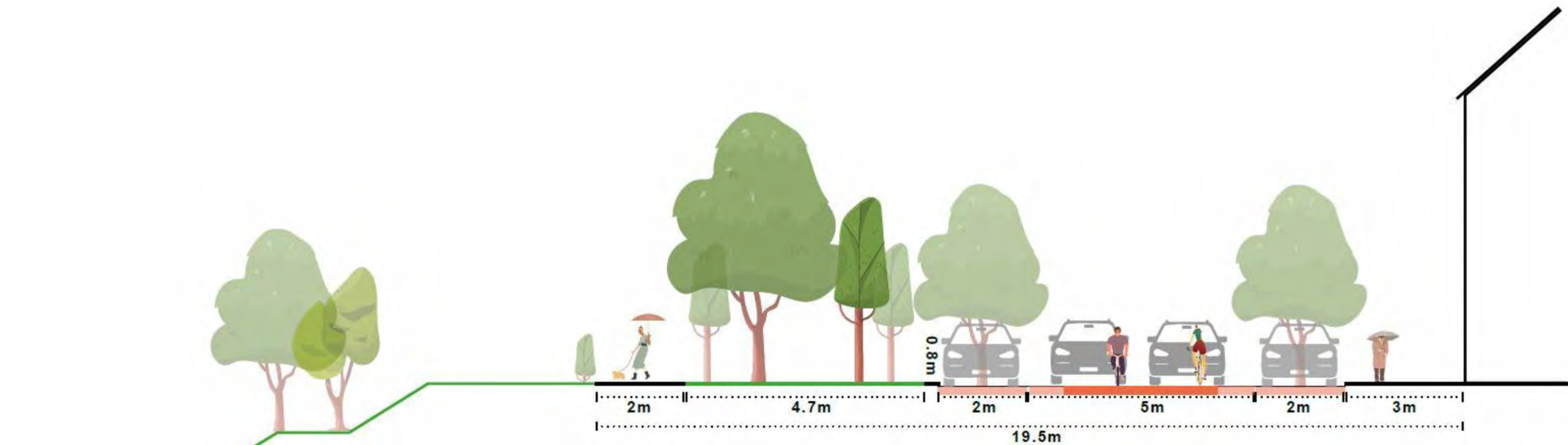


Bij eventuele tram:

- Geen ruimte voor groenstrook
- Verlies natuurwaarden
- Opheffen voetpad in groen

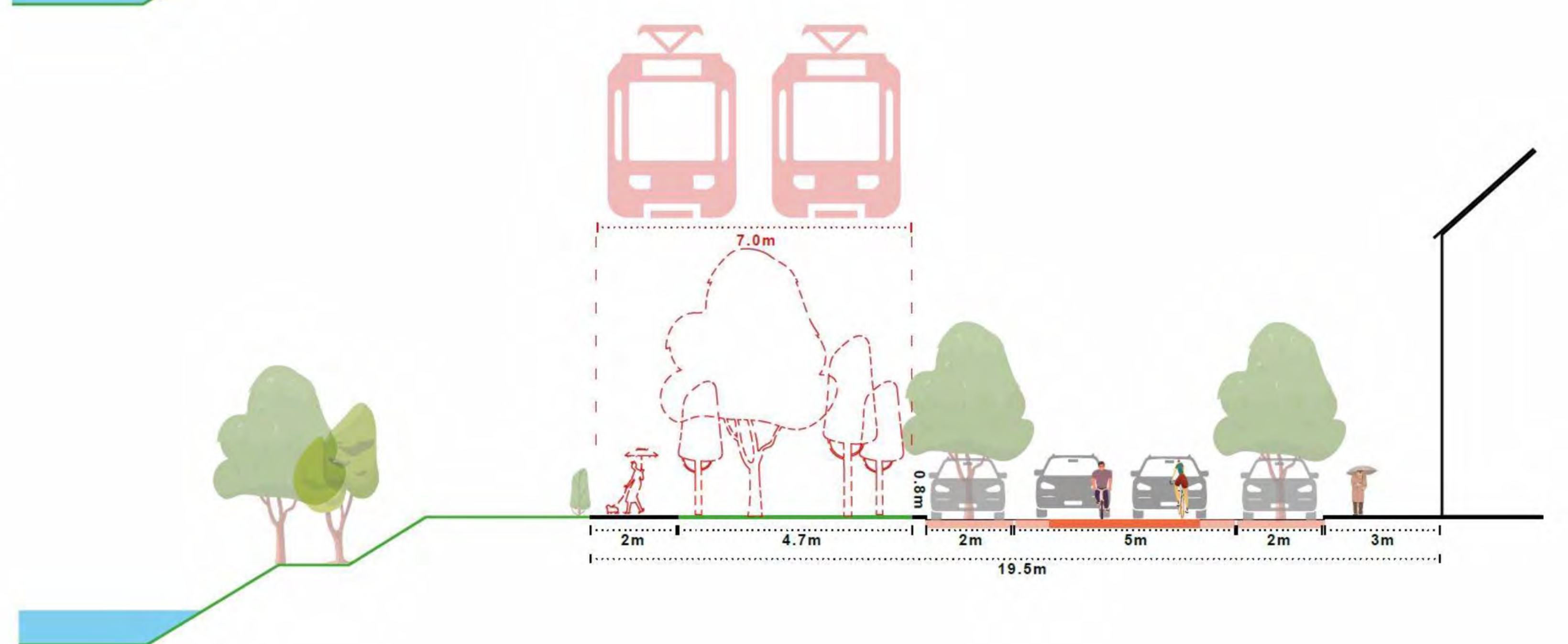


5. Dwarsprofielen – toekomstig: optimaal verkeer

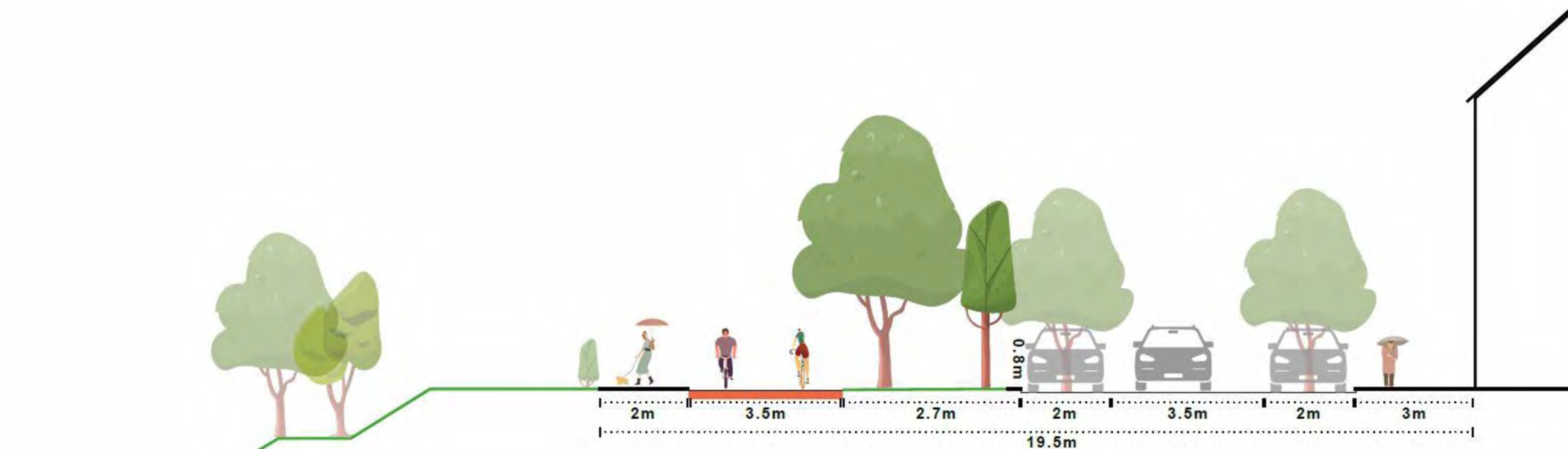


Bij eventuele tram:

- Geen ruimte voor groenstrook
- Opheffen voetpad in groen
- Uitstapstrook van 0.5 m

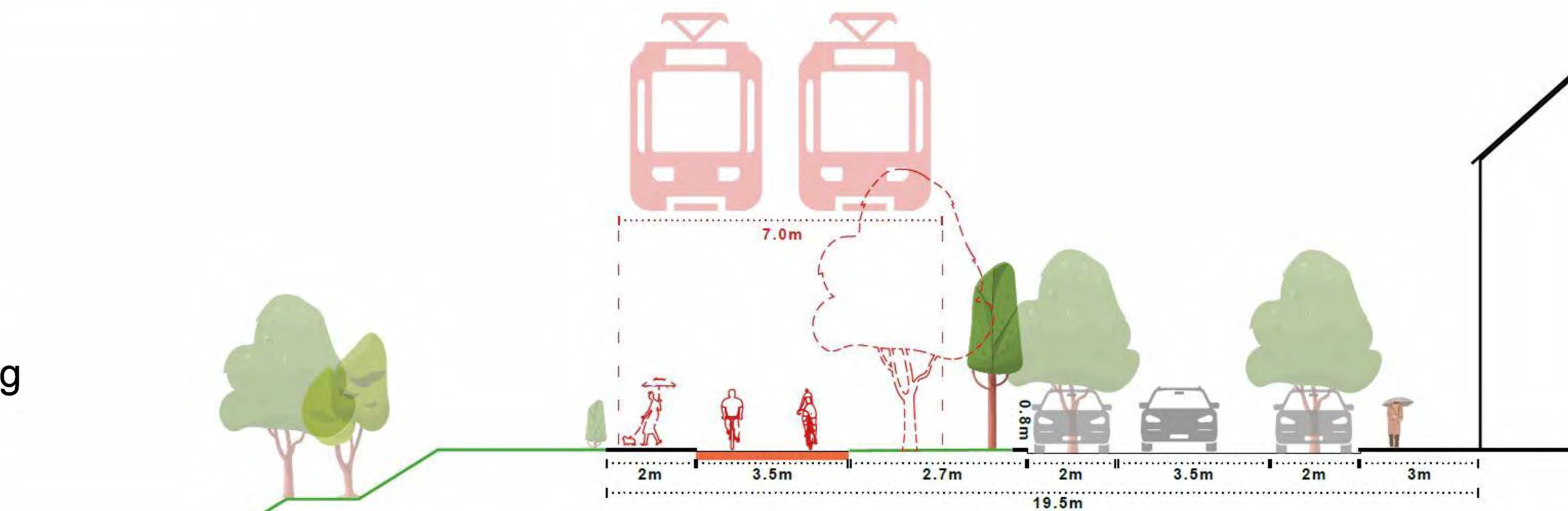


5. Dwarsprofielen – toekomstig: fiets in het groen



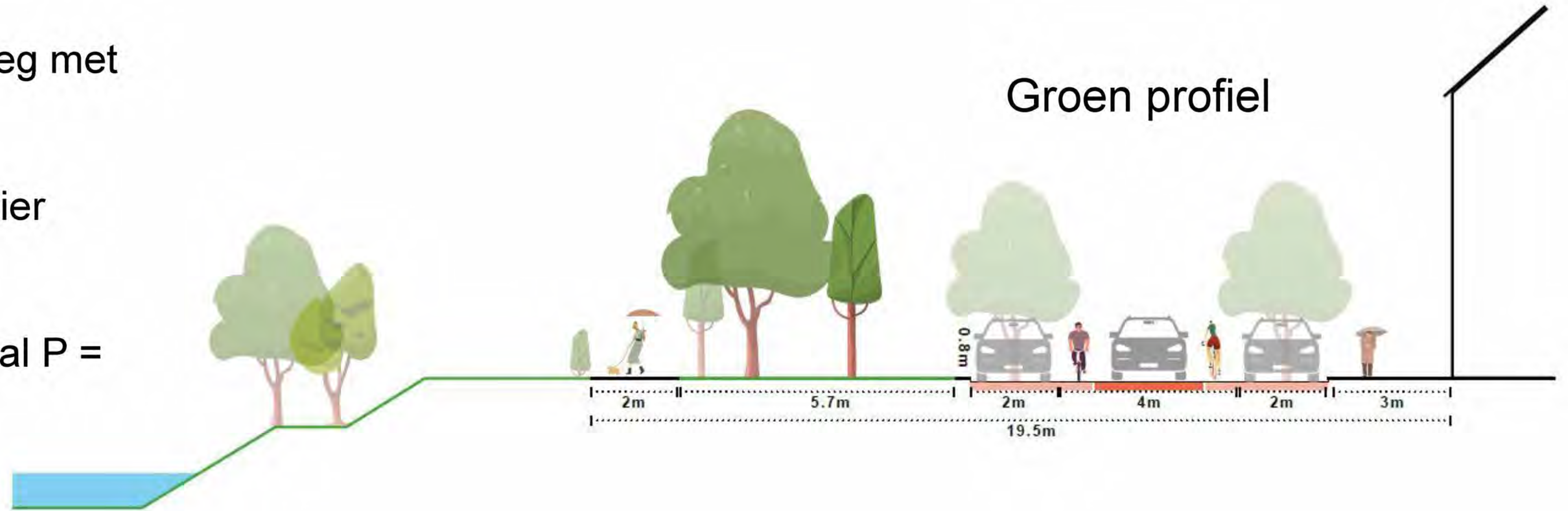
Bij eventuele tram:

- Geen ruimte voor groenstrook
- Opheffen voetpad in groen
- Opheffen vrij liggend voetpad
- Verbreden rijweg > fietser op rijweg



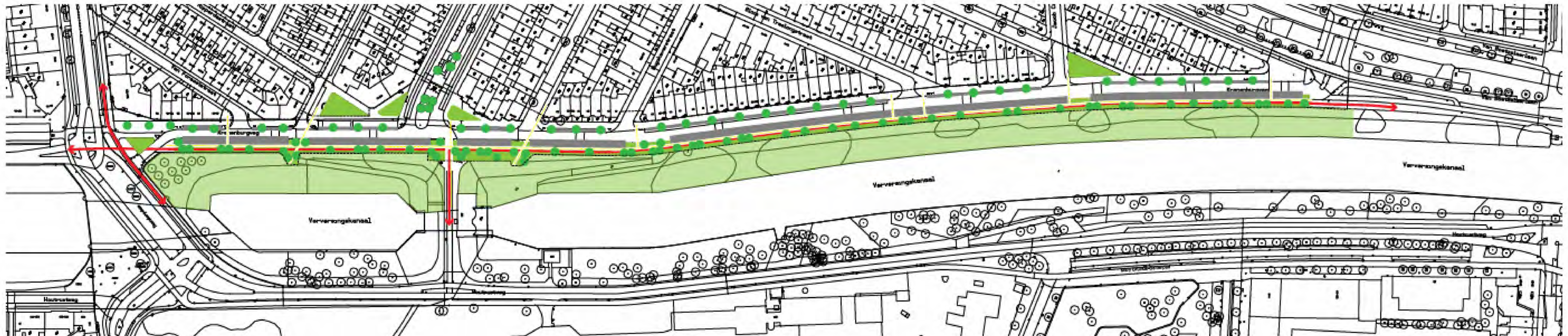
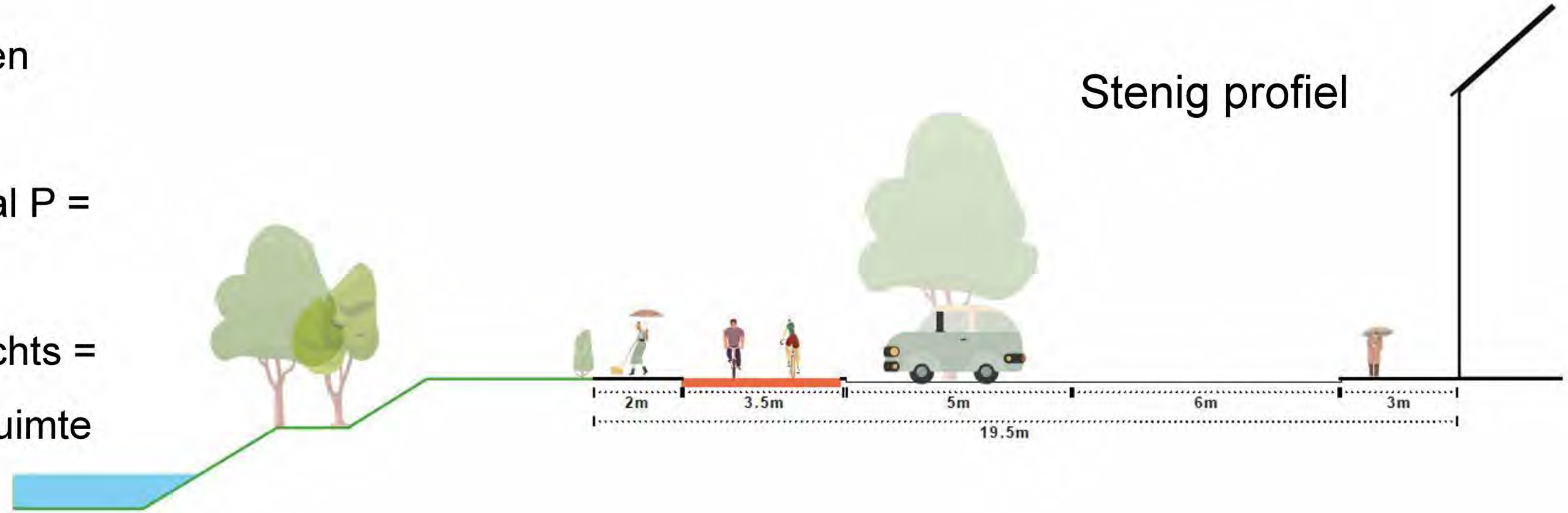
5. Dwarsprofielen – parkeerbalans variant 1

- Standaard één- of tweerichtingsweg met langsparkeren (4 of 5 meter)
- Voorkeursmodel, gebruikt in alle vier varianten
- Huidig aantal P = 234, nieuw aantal P = 193.



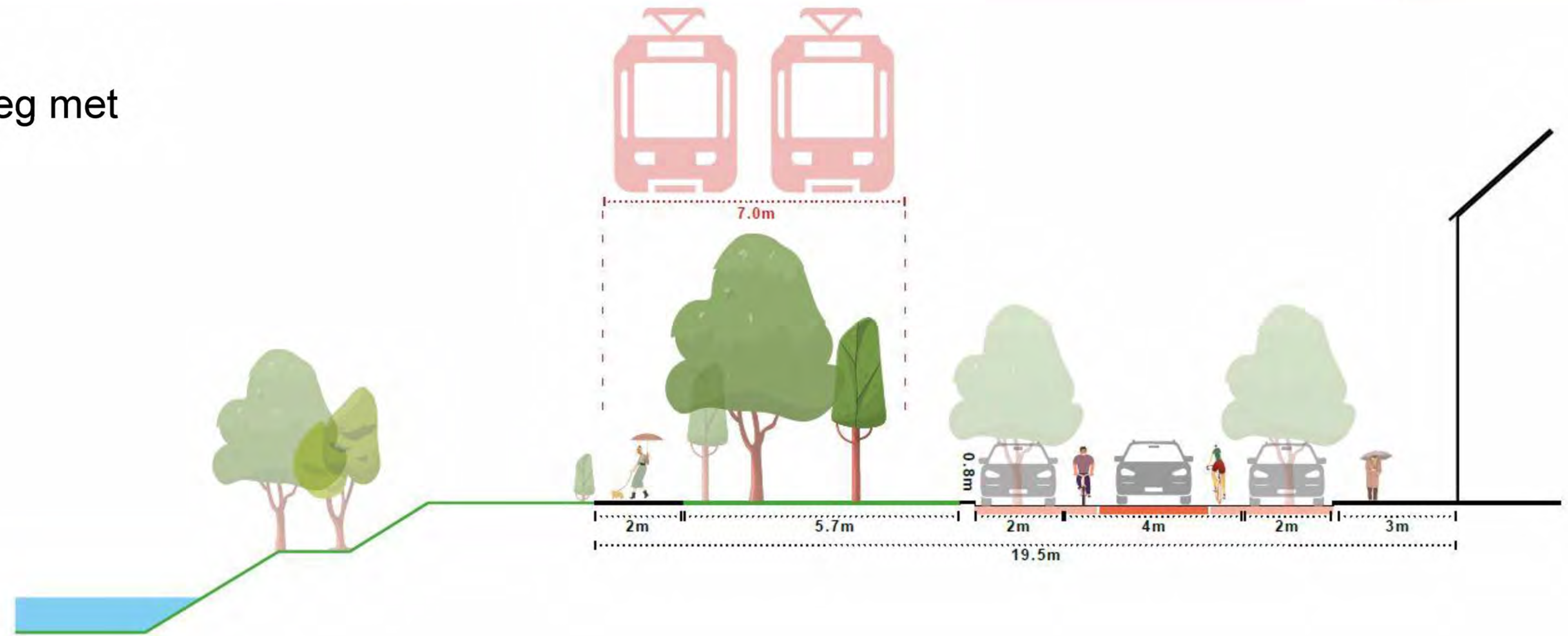
5. Dwarsprofielen – parkeerbalans variant 2

- Vrij liggend fietspad met gescheiden ETW met haaksparkeren
- Huidig aantal P = 234, nieuw aantal P = 190.
- Combinatie haaks links + langs rechts = 250 parkeerplaatsen (maar geen ruimte voor voetpad)

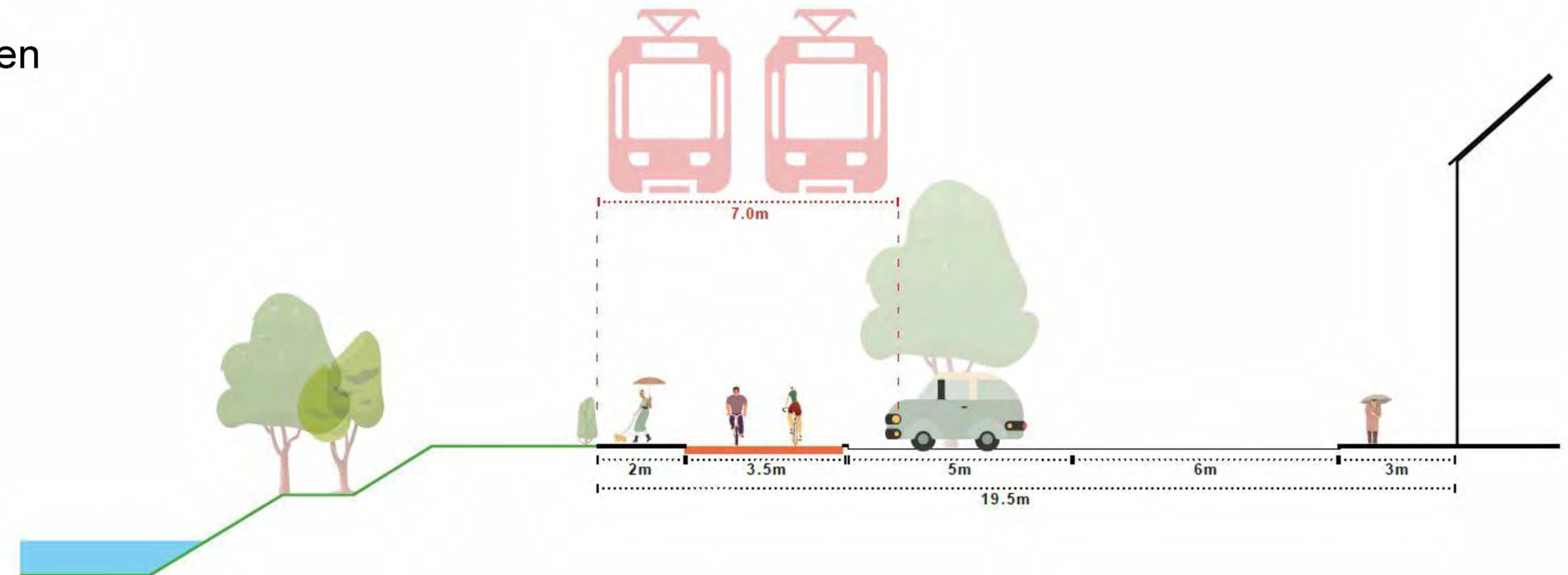


5. Dwarsprofielen – varianten met tram

- Standaard één- of tweerichtingsweg met langsparkeren (4 of 5 meter)



- Vrij liggend fietspad met gescheiden ETW met haaksparkeren





Den Haag

Afsluiting

Presentatie projectteam

12 september 2022

Externe Actorenanalyse

Actor	Contactgegevens / namen van organisatie	Belang	Houding t.o.v. project (++) / (-)	Macht of invloed (++) / (-)	Communicatie via	Acties vanuit opdrachtnemer
Bewonersverenigingen						
Omgevingsmanager (Scheveningen-Haven Zuid)	Aanspreekpunt klankbordgroep: ter informatie naar 5.1.2.e @ipcon.nl	Onderhoudt contacten met bewoners, weet veel van Scheveningen				
Buurtoverleg	5.1.2.e Wijk: bewoners van de kranenburgweg					
Wijkoverleg Statenkwartier	5.1.2.e					
Stichting Bewonersorganisatie Havenkwartier (BOH)	5.1.2.e info@bohscheveningen.nl Wijken: Havenkwartier, Vissersbuurt					
Wijk- en dienstencentrum De Mallemok (Stichting welzijn Scheveningen)	070 338 06 90 5.1.2.e @welzijscheveningen.nl Wijk: Havenkwartier	Informatie avond houden?				
Ondernemers(vereniging)						
Winkels/ondernemers	Gemeente Den Haag, 5.1.2.e is van afdeling economie voor de Haven					
Café de Switch	Kan je zelf opzoeken					
Winkels aan Fredrikhendrikstraat	Gemeente Den Haag, 5.1.2.e					
Hotels, B&B, Horeca zaken Kranenburgweg	Gemeente Den Haag, 5.1.2.e is van afdeling economie voor de Haven					
Verhuurders/Coöperaties						
Vestia Scheveningen	In ontwerpfase informeren (?) nog uitzoeken Contactpersoon wijkambassadeur 5.1.2.e					
Overige organisaties						

Externe Actorenanalyse

Musea aan Stadhouderslaan (Statenkwartier)	Informeren in ontwerpfase					
Fietsersbond	Contactpersonen: 5.12.e 5.12.e					
Scholen in Geuzen-en Statenkwartier	PO= 5.12.e en VO= 5.12.e 5.12.e					
Hoogheemraadschap van Delfland (Gemaal op Kranenburgweg)	Volgt nog					
AVN (algemene vereniging voor natuurbescherming van Den Haag en Omstreken)	AVN, aanspreekpunt 5.12.e > specifieke mensen die gebiedsgericht meekijken. In welke fase hun betrekken> Bij 5.12.e checken. Contactpersoon 5.12.e tel. 5.12.e 5.12.e e-mail: 5.12.e @planet.nl					
OV						
Metopoolregio Rotterdam Den Haag	Kan je aan 5.12.e vragen					
HTM -tramlijn Boetzelaerlaan -bushalte Kranenburgweg (na de Duindorpdam)	Deze communicatie loopt via Teammanager OV.					
Overige initiatieven						
Wijkagenda Havenkwartier – zomer 2022 wordt uitgereikt	5.12.e en 5.12.e zijn het projectteam van Havenkwartier aan Zet. Je kan alvast aan hun stakeholders opvragen, zonder de buurt te hoeven benaderen.					

Externe Actorenanalyse



Den Haag

Toelichting communicatie- en participatieplan

Belangrijke stakeholders

- Direct aanwonenden
- Bewoners Geuzen- en Statenkwartier, Havenkwartier en Duindorp
- Ondernemers
- Sleutelfiguren en intermediairs
- Weggebruikers



Communicatieboodschap

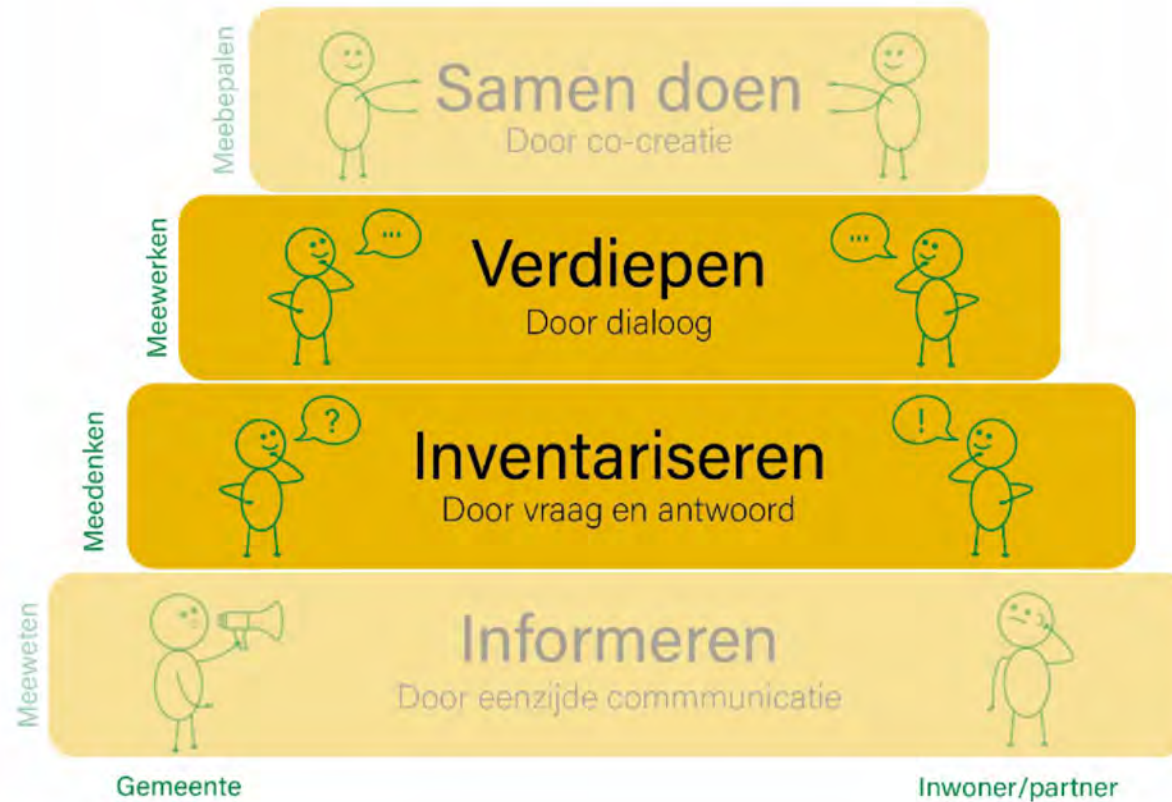
De gemeente gaat de Kranenburgweg herinrichten. Deze straat is onderdeel van de Sterfietsroute 'Binnenstad-Scheveningen Haven'. We maken de straat fietsvriendelijk, groener en toekomstbestendig. Deze herinrichting past bij de ambitie van de gemeente Den Haag om het fietsgebruik in de stad te stimuleren.

Communicatiemiddelen

- E-mail
- Verkennende gesprekken
- Bijeenkomsten
- De Scheveninger
- Hoplr
- Muurkrant
- Nieuwsbrief Wijkoverleg statenkwartier
- Facebookpagina Wijkoverleg statenkwartier
- Social media
- Website
- Huis aan huis communicatie
- Lantaarnpaalborden

Participatietrap

Gespreksdoelen



Gespreksvormen

Ideeenloket, initiatieven-
pakbord, brainstorm

Forum, stelling, debat

Enquête, poll, interview

Website, nieuwsbrief, huis
aan huis, informatieavond

Dialog

- Kaders/mogelijkheden participatie verkeerskundig
- Kaders/mogelijkheden participatie groenstructuur
- Kaders/mogelijkheden participatie overig

Top 4 Duurzaamheidsscan

Van de 12 besproken aspecten scoorden de volgende 4 het hoogst als het gaat om mogelijkheden om er iets mee te doen in het project:

- Ecologie:
 - het groen van de oever van het afvoerkanaal verbreden door toevoeging in de straat (verbreden groenstructuur)
 - oever als ecologische zone versterken (geen mensen) en straat als recreatieve/groene zone (wandeln/fietsen)
 - ecologisch verantwoorde planten (duinvegetatie)
- Ruimtegebruik
 - Indien mogelijk fietsen en wandelen in groen, eventueel ook tram in groen
 - Hittestress verminderen
- Ruimtelijke kwaliteit
 - Beschermd stadsgezicht benadrukken
 - Cultuurhistorische waarde terugbrengen (van verkeersgoot naar aantrekkelijke route met belevingswaarde (m.n. voor voetgangers en fietsers)
 - flexibiliteit
- Bereikbaarheid
 - Streven naar afname auto's en toename fiets- en voetgangersgebruik. (STOMP principe)

De volgende aspecten scoorden iets lager:

- Materialen:
 - Hergebruik waar mogelijk.
 - Duurzame materialen
 - Bij aanleg zo weinig mogelijk vervoersbewegingen
- Water:
 - Elementverharding toepassen (infiltratie)
 - Water naar natuurlijke berm (zo weinig mogelijk riool belasten)
 - Verhard oppervlak verkleinen (waterretentie stimuleren)
- Sociale relevantie:
 - Beleid, in bestek opgenomen: bij aanleg gebruik maken van 5% mensen met achtergrond

En de aspecten die het minst scoorden:

- Energie:
 - Werken met elektrisch materieel bij uitvoering (standaard in bestek).
 - Huidig asfalt laten liggen, trottoir laten liggen
 - SFR is asfalt, laten liggen, alleen nieuwe topklaag
- Bodem:
 - Indien nodig saneren
 - Stimuleren van bodemleven, realiseren vruchtbare bodem
- Welzijn:
 - Door inrichting aspecten verbeteren
- Investerings:

- Niet op inzetten
- Vestigingsklimaat:
 - N.v.t. voor deze straat

Overzicht locaties verkeerstelling Kranenburgweg september 2022

Blauw = fietstelling;

Rood = fiets- en autotelling.

Overzicht locaties



Wegvak Duindorpdam – Van Foreestraat



Wegvak Jacob Cabelliaustraat – Van Boetzelaerlaan

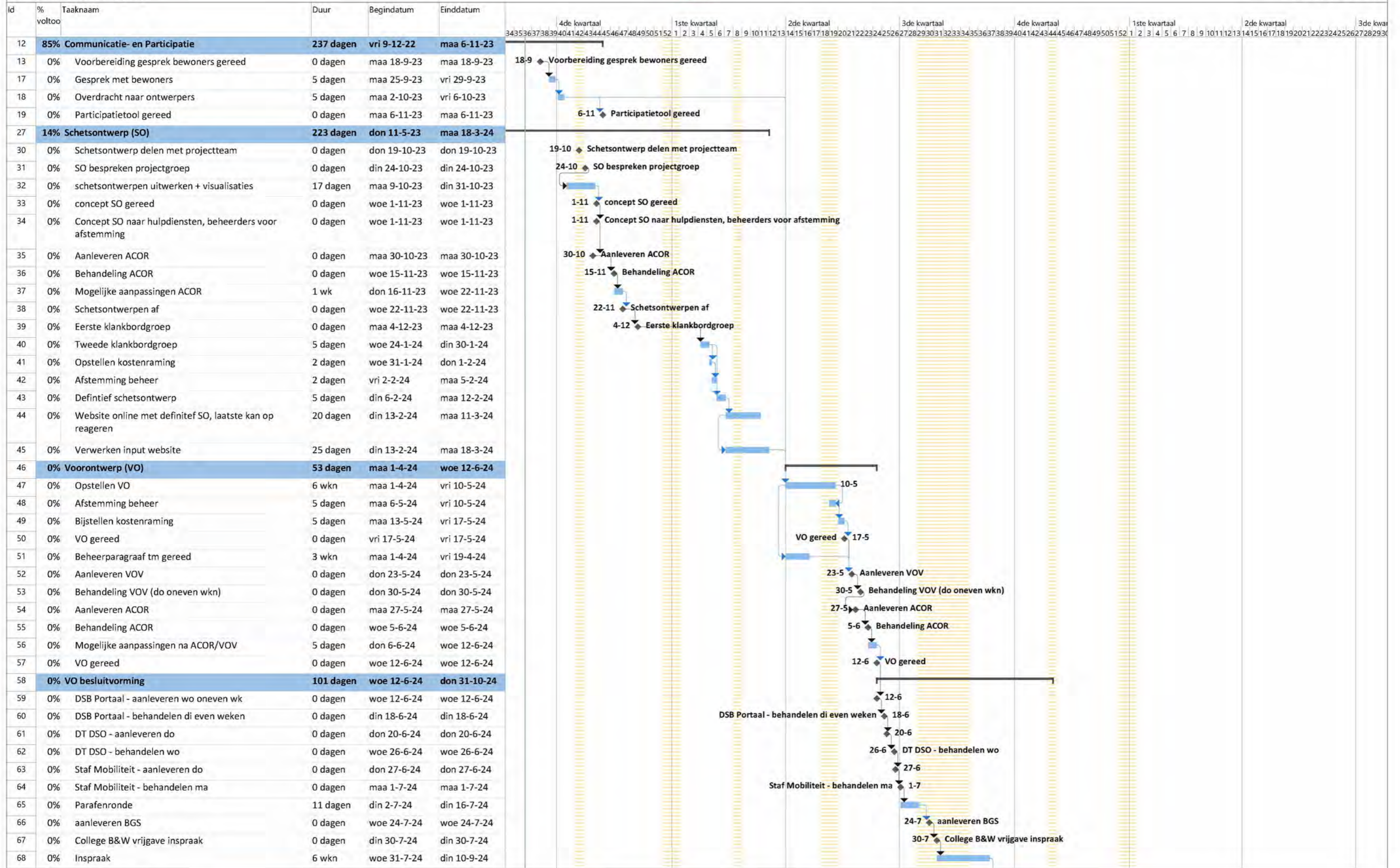


Wegvak Nabij de Willem de Zwijgerlaan en op de fietsbrug over het verversingskanaal



Wegvak Houtrustweg tussen Nieboerweg – fietsbrug





- 52 Aanleveren VOV**
Datum is aanname, nog geen data bekend 2023. Aanlevering even weken donderdagochtend
- 63 Staf Mobiliteit - aanleveren do**
Aanleveren later vanwege zomerreces
- 70 Aanleveren Staf Mobiliteit do**
valt na het zomerreces



Den Haag

Plan van Aanpak

Herinrichting Kranenburgweg
(Sterfietsroute Centrum-Scheveningen Haven)

DSO, mobiliteit

Datum: 15-02-2023

Versie: Definitief versie 3

Auteur: 5.1.2.e | 5.1.2.e | DSO

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Doel van het project	4
1.3	Impact wijziging plan van aanpak.....	5
1.4	Doel van het Plan van Aanpak.....	5
2	Projectkader	6
2.1	Voorgeschiedenis	6
2.2	Gebied	6
2.3	(Verkeers)beleid	7
2.4	Randvoorwaarden en uitgangspunten	8
2.5	Afbakening.....	9
2.6	Relatie met andere projecten/maatregelen.....	10
3	Hoofdstuk 3: Projectaanpak.....	11
3.1	Projectstart.....	11
3.2	Onderzoek en afstemming	11
3.3	Programma van Eisen	12
3.4	Inspraak, participatie en communicatie	12
3.5	Schetsontwerp (SO).....	13
3.6	Concept Voorontwerp (VO).....	13
3.7	Bestuurlijke vaststelling VO	14
3.8	Overdracht DSB	14
4	Hoofdstuk 4: Beheersaspecten	15
4.1	Tijd	15
4.2	Geld	15
4.3	Kwaliteit en risico's.....	17
4.4	Organisatie	19
4.5	Informatie.....	21

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Transitie naar meer fietsers

In de stedelijke en regionale mobiliteit heeft de fiets een belangrijkere plek ingenomen. De komst van nieuwe (soorten) fietsen draagt hieraan bij, denk aan de elektrische-, bak-, of deelfietsen. Het diverse aanbod maakt het voor bewoners, ondernemers en bezoekers aantrekkelijker om te fietsen. Daarbij levert de fiets als vervoersmiddel voordelen op voor de stad. Ten eerste draagt het bij aan een gezonde levensstijl van bewoners. Verder stoot het geen schadelijke gassen uit en draagt deze duurzame vorm van mobiliteit bij aan de energietransitie.

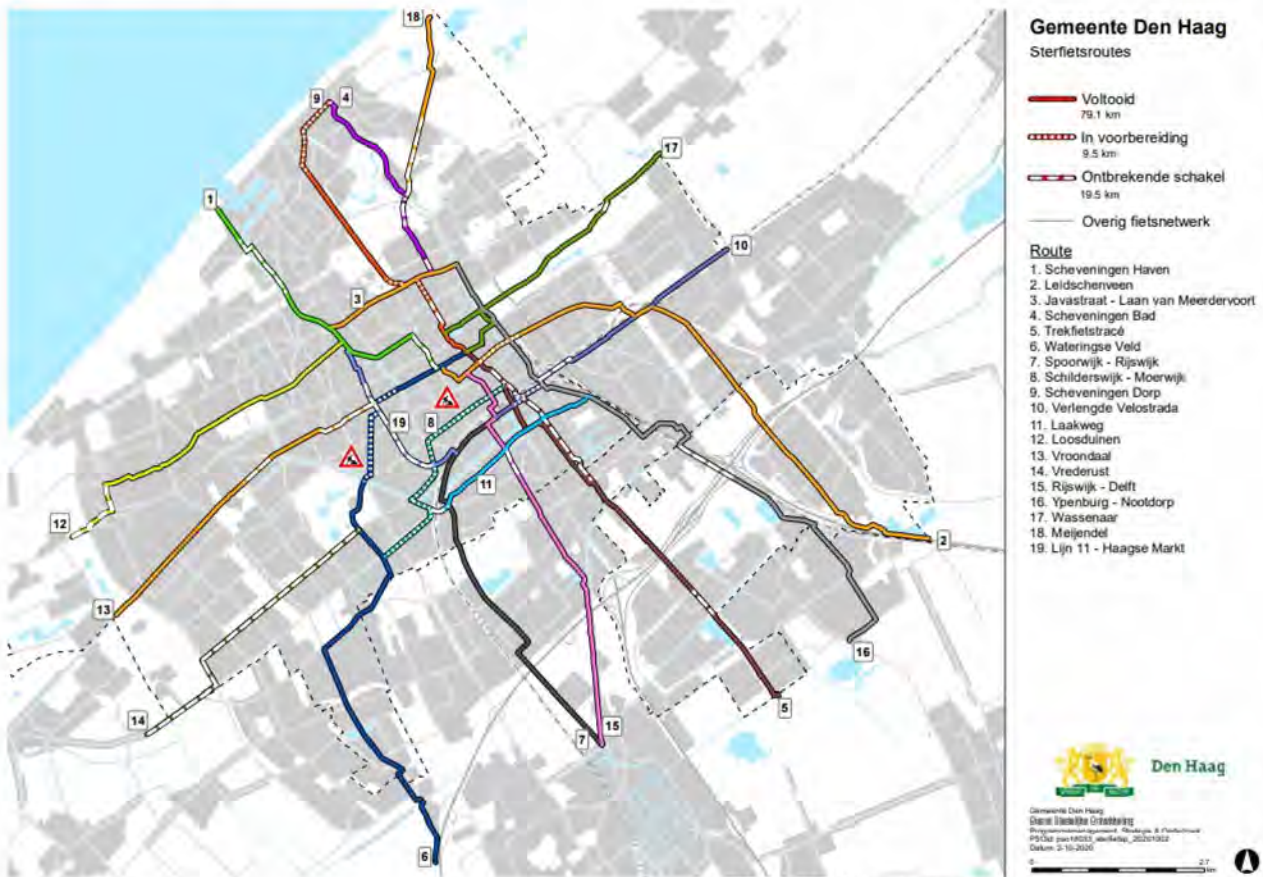
Het fietsgebruik heeft vele voordelen voor de stad en haar inwoners. Daarom wil het college van de gemeente Den Haag de groei (verder) stimuleren. De gemeente zet in op een groei van 25% van het aantal fietsverplaatsingen in 2030. Tegen 2040 is dit 50%. Met deze toename is het aandeel van de fiets in verplaatsingen van 20 naar 25% in 2040 toegenomen.

Om deze ambitie te realiseren heeft het college het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 vastgesteld (RIS306923). Hierin staat hoe de gemeente een fietsstad wil worden. De strategie is gebaseerd op vier thema's:

1. Aantrekkelijke en veilige routes;
2. Gemakkelijk fietsparkeren;
3. Veilig voor fietsers;
4. Meer nieuwe fietsers.

Aantrekkelijke en veilige routes

De sterfietsroutes maken het fietsen aantrekkelijker. Het zijn logische, snelle en veilige routes door de stad. Het verbindt stadsdelen met elkaar, maar ook woongebieden in de Haagse omgeving. Om het fietsgebruik te blijven stimuleren, gaat de gemeente door met het (af)maken van de sterfietsroutes. Goede en veilige routes zijn en blijven een belangrijke basis voor het fietsbeleid. Op de sterfietsroutes heeft de fiets prioriteit op de auto. Andere aandachtspunten voor deze routes zijn: een goede doorstroming, ruimte bieden voor het aantal toenemende fietsen en de herkenbaarheid van de route vergroten.



Afbeelding 1: Sterfietsroutenetwerk Gemeente Den Haag

Sterfietsroute Scheveningen Haven

In het uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025 is de Kranenburgweg opgenomen als onderdeel van sterfietsroute Centrum-Scheveningen Haven. De Kranenburgweg is, samen met het gedeelte in Scheveningen – Haven, het laatste onderdeel van deze sterfietsroute waar de fiets een kwaliteitsimpuls krijgt. De Torenstraat, Noordwal, De Constant Rebecquestraat en Conradkade – Suezkade zijn in de afgelopen jaren heringericht met een prominente plek voor de fiets.

In afbeelding 1 is de groene route nummer 1. Deze route loopt via:

- Torenstraat;
- Noordwal;
- De Constant Rebecquestraat;
- Suezkade;
- Conradkade;
- Van Boetzelaerlaan tot aan de Kranenburgweg;
- Kranenburgweg;
- Houtrustweg.

1.2 Doel van het project

Doel is om de Kranenburgweg te herinrichten naar een fietsvriendelijkere straat, waarbinnen de continuïteit van de hele sterfietsroute is gewaarborgd. Dit staat centraal in het maken van keuzes tijdens het proces. Daarbij is het streven om bij te dragen aan een groene en

prettige leefomgeving. Met oog voor het verbeteren van de algehele kwaliteit van de openbare ruimte. Verder zijn de gebruikers van het toekomstige fietspad belangrijke stakeholders. Ook zij kunnen waardevolle input leveren voor de ontwerpen.

Tijdens het project worden diverse voorstellen gedaan en resultaten opgeleverd. Hiervoor werkt het DSO-projectteam samen met diverse belanghebbenden. Het eindresultaat van dit project is een door de Raad vastgesteld Voorontwerp (VO). Inclusief een bijhorend overdrachtdossier van het project naar de opdrachtgever en/of DSB opdrachtgeving. Deze overdracht is ten behoeve van de voorbereiding en uitvoering door de dienst Stadsbeheer (DSB).

1.3 Impact wijziging plan van aanpak

Na het MT-mobiliteit op 25 augustus 2022 is een randvoorwaarde voor het project bijgekomen. De randvoorwaarde is om een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg niet onmogelijk te maken met de beoogde herinrichting. Door dit uitgangspunt wordt extra nadruk gelegd op een goed doordacht communicatie-en participatieplan. Er is namelijk jarenlang een discussie gevoerd over verschillende tramtracés, waarbij de bewoners op de Kranenburgweg zelf een actiegroep hadden opgericht. Richting de buurt wordt dus tijdig, transparant en helder gecommuniceerd over de intenties en randvoorwaarden van het herinrichtingsproject. De herinrichting wordt als een kans gepresenteerd om de straat aantrekkelijker te maken. Daarnaast komt er een duidelijk verhaal waarom we een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg niet onmogelijk maken. De wijziging heeft ook op andere elementen impact. In dit plan van aanpak staat onder de kopjes 'impact wijziging' wat de gevolgen zijn van de wijziging.

De gevolgen van de impact zijn ook verwoord in de memo 'Start project herinrichting Kranenburgweg sterfietsroute Scheveningen-Haven' (november 2022). Het doel van de memo was om wethouder Anne Mulder van mobiliteit te informeren over de start van project. Daarmee ook op de hoogte te brengen van de mogelijke risico's voor het participatietraject. Op 22 november 2022 is de memo behandeld in de staf Mobiliteit. Afgesproken is om een duidelijk en goed afgestemde communicatieboodschap op te stellen en voor te leggen aan de woordvoerder. Na akkoord kan het projectteam starten met de externe communicatie en participatie.

Verder is er sinds november 2022 nog een kleine scopewijziging toegevoegd aan dit project. De kruising Kranenburgweg – Van Boetzelaerlaan moet waarschijnlijk op de schop aangezien we de Kranenburgweg anders gaan vormgeven. Het is een kleine aanpassing om de fietsstrook langs de Van Boetzelaerlaan mee te nemen. Hiermee zorgen we ervoor dat het aansluit op het bestaande fietspad, waarbij deze enkele meters opschuift in de richting van de Van Boetzelaerlaan. Het doel van de Sterfietsroutes en Programma Fiets in het algemeen is het verzorgen van comfortabele fietsvoorzieningen. In dit geval hebben we te maken met een situatie die niet fietsvriendelijk is, en er zich een kans aandient om deze op te pakken.

1.4 Doel van het Plan van Aanpak

Het doel is om de kaders rondom de kwaliteit, samenwerking, samenhang en financiën helder te maken. Het is een instrument om het proces en de projectresultaten te beheersen en inzichtelijk te maken. Op deze manier biedt het Plan van Aanpak (PvA) een kader aan alle betrokken partijen. Daardoor biedt het ondersteuning bij het managen van het project.

2 Projectkader

2.1 Voorgeschiedenis

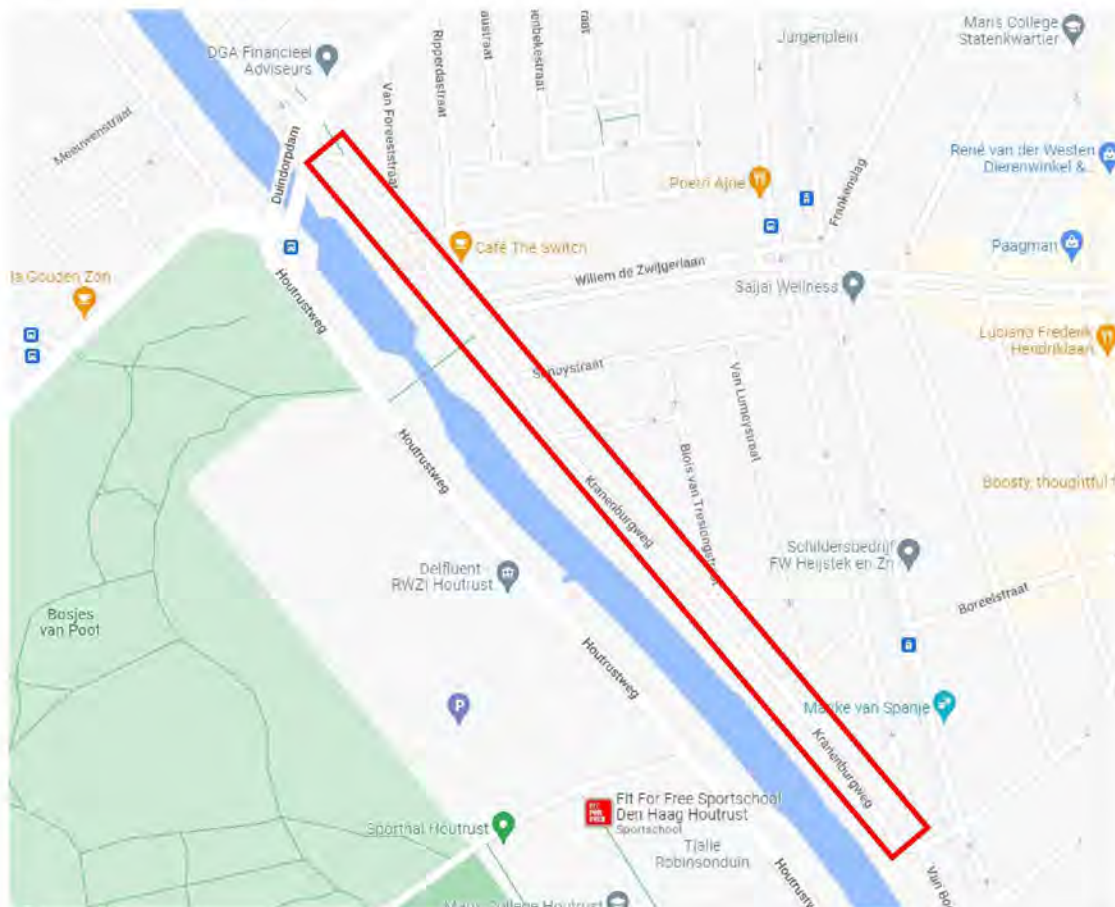
Het streven van de gemeente is een toename in het fietsgebruik en het aantal fietsverplaatsingen. Een kwalitatief goed fietsnetwerk maakt het fietsen aantrekkelijker.

Deze verbeteringslag kan bereikt worden door:

- Een beter wegdek te realiseren;
- Routes die het fietsverkeer beter laten doorstromen;
- Meer ruimte te bieden aan de fietsers;
- Een aantrekkelijke (groene-) omgeving

2.2 Gebied

De Kranenburgweg is gelegen in de wijk het Geuzenkwartier (volgens de CSB-indeling). De scope van dit project is de Kranenburgweg vanaf de kruising met de Van Boetzelaerlaan tot aan de Duindorpdam. De Duindorpdam is geen onderdeel van de scope, dit is onderdeel van de ontwikkelingen in Scheveningen – Haven. Met dit project blijven we tussen het hek aan de waterkant en de gevel van de bebouwing langs deze weg. Het hek zelf is wel onderdeel van dit project. Er wordt gekeken of dit vervangen kan worden door een groenere en/of vriendelijkere afscheiding. Het verversingskanaal en de naastgelegen groenzone maken geen onderdeel uit van dit project.



Afbeelding 2: Scope Kranenburgweg

2.3 (Verkeers)beleid

Op dit traject gelden verschillende beleidsuitgangspunten.

- **In de Ruim baan voor de Fiets, fietsstrategie Den Haag 2040** (RIS302960) worden de visie doelstellingen, uitgangspunten en ontwikkelrichtingen gegeven voor het fietsbeleid van de gemeente. Hierin staan de hoofdlijnen van het fietsbeleid tot en met de periode 2040.
- **Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets 2020-2025** (RIS 306923) is een uitwerking van de fietsstrategie Den Haag 2040. Hierin zijn per thema de doelen vastgesteld, door vertaald naar operationele doelen. Deze doelen zijn uitgewerkt met projecten en/of activiteiten. Zoals het realiseren van de sterfietsroutes.
- **Nota duurzaamheid 'Schone energie in een groene stad'** (RIS301829). In deze nota staat wat de gemeente samen met de maatschappij komende jaren aan duurzaamheid gaat doen. De herinrichting van de Kranenburgweg voldoet hieraan door een duurzaamheidsscan te laten uitvoeren.
- **Kadernota Openbare Ruimte, kwaliteit door samenhang** (RIS 310884). De kadernota geeft de uitgangspunten voor de inrichting van de Haagse openbare ruimte, o.a. het uitgangspunt "groen tenzij".
- **Handboek Openbare ruimte**. In dit handboek staan verschillende ontwerpeisen en technische eisen. Deze zorgen ervoor dat bijvoorbeeld straten, pleinen, lantaarnpalen en prullenbakken op straat een goede kwaliteit hebben. Het Ingenieursbureau Den Haag houdt bij het ontwerpen rekening met deze eisen.
- **Motie Onderzoek uitbreiding areaal Stedelijke Groene Hoofdstructuur** (RIS307454). Hierin staat Kranenburgweg genoemd als Robuuste ecologische hoofdstructuur. Dit houdt in dat bij het versmallen en vergroenen van wegen ecologische verbindingzones worden versterkt en het groenareaal in de grote Haagse groengebieden wordt vergroot. Voor dit project ligt er een kans om groen toe te voegen, omdat de Kranenburgweg waarschijnlijk wordt versmald.
- **Parkeerstrategie Den Haag 2021-2030** (RIS308711) heeft de gemeente in juli 2021 vastgesteld. Hierin staat hoe de gemeente omgaat met parkeren en parkeerproblemen.
- **Strategie Mobiliteitstransitie (RIS310664)**. Hierin staat hoe de Haagse mobiliteit er in 2040 uitziet en hoe de gemeente de mobiliteitstransitie wil versnellen. De gemeente wil een compacte stad, mobiliteit op menselijke maat, stadsvriendelijke vervoerswijzen en de regio en mobiliteitshubs. Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt het STOMP principe toegepast.
- **Nota stadsbomen (RIS 307827) en stedelijke groene hoofdstructuur** (RIS 305825). In deze nota is aangegeven waarin de ecologische verbindingzones en hoofdboomstructuur zijn opgenomen.
- **Rijksbeschermd stadsgezicht Statenkwartier**. De Kranenburgweg ligt in het Rijksbeschermd stadsgezicht Statenkwartier en de voor dit gebied kenmerkende samenhang tussen openbare ruimte en bebouwing.
- **Rapportage over standaardprincipes fietsstraten** (december 2022). Hierin staan toepassingscriteria en standaardprincipes voor fietsstraten.

2.4 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Sterfietsroutes zijn comfortabel, snel, direct en veilig en dienen door de gebruikers ook zo ervaren te worden. Het realiseren van de fietssterroutes draagt bij aan het creëren van een beter fietsklimaat in de stad.

Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en de uitgangspunten voor Ruim baan voor de Fiets zijn leidend voor het ontwerp van de openbare ruimte. Bij gebrek aan ruimte gelden de uitgangspunten in het HOR en de Mobiliteitstransitie als afwegingskader. Verder wordt voor het ontwerpen van fietsstraten gebruik gemaakt van de 'standaardprincipes fietsstraten Den Haag' (op dit moment in concept gereed). Om maatwerk te kunnen bieden, kan waar nodig af geweken worden van de standaard.

Daarnaast is in Q3 van 2022 gewerkt aan het PvE. Hiervoor is onderzoek gedaan naar de eisen en wensen voor dit project. Onderstaande lijst is gebaseerd op input van de betrokken vakafdelingen BAS, SenP, Mobiliteit en het lbdH.

Eisen

- **Snel, veilig en comfortabel.** Deze sterfietsroute draagt bij aan het realiseren van een snelle, veilige en comfortabele fietsverbinding. Dit is terug te zien in de inrichting van de Kranenburgweg. Het sluit aan op de gehele route Scheveningen-Centrum én op het aanwezige fietsnetwerk. Bij het laatste punt wordt rekening gehouden met een logische aansluiting op het tracé ná de Duindorpsdam.
- **De verkeersveiligheid.** Deze sterfietsroute verbetert de verkeersveiligheid van fietsers. Zo is de huidige situatie met haaksparkeren onwenselijk voor een goede fietsroute; voor het realiseren van een fietsstraat is het een randvoorwaarde dat het haaksparkeren omgezet wordt naar langsparkeren.
- **Een aantrekkelijke fietsomgeving.** Deze sterfietsroute draagt bij aan het groener, gezonder én meer klimaatadaptatief inrichten van de leefomgeving. De route wordt aantrekkelijker als de hittestress vermindert kan worden. Dit kan door langs de gevelzijde de hoofdboomstructuur te versterken. De vergroeningsmogelijkheden zijn nader onderzocht tijdens de duurzaamheidsscan. Deze input is verwerkt in het PvE.

Wensen

- **In het wegprofiel genoeg ruimte voor voetgangers bieden.** Onderzocht wordt of een (groene) wandelroute langs het Verversingskanaal mogelijk is. Op deze manier kunnen voetgangers zich veilig en prettig verplaatsen vanuit stadswijken richting het strand en haven. Aandachtspunt is dat de talud (vanuit ecologisch oogpunt) niet betreden mag worden.
- **Onderzoek naar parkeerdruk en mogelijkheden eenrichtingsweg.** Ruimte maken voor vergroening én een veilige inrichting voor de fietsers heeft gevolgen voor het parkeren in de wijk. Hiervoor volgt een vooronderzoek op buurt/wijkniveau naar de fiets- en parkeerdruk. Het nieuwe parkeerbeleid is leidend bij de interpretatie van de uitkomsten. Er wordt ook onderzocht of de Kranenburgweg voor autoverkeer als eenrichtingsweg kan worden vormgegeven. Reden hiervoor is dat op deze manier de

hoeveelheid verhard oppervlak kan worden verminderd. Daarbij wordt de weg minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer.

- **Fietsinfrastructuur in ontwikkelingsgebied Scheveningen - Haven.** Het resterende deel van de sterfietsroute ligt in het herontwikkelingsgebied achter de Duindorpdam (Norfolkterrein), zowel de Kranenburgweg als de Houtrustweg. Gedurende het proces vindt afstemming plaats met de andere projectgroep/projectleiders. Hierdoor wordt de (fiets)overgang van het ene naar het andere gebied zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt.

Randvoorwaarde: een tramlijn over de Kranenburgweg niet onmogelijk maken

Met dit project richten we de Kranenbrugweg toekomstbestendig in. Dat betekent dat we in het wegprofiel ruimte houden voor toekomstige ontwikkelingen. Het projectteam zet in op een maximale vergroening maar maakt een eventuele tramverbinding tussen centrum en Scheveningen-Haven niet onmogelijk. Dit houdt in dat we een zeven meter brede strook reserveren aan de kant van het Verversingskanaal.

De randvoorwaarde komt voort uit vastgelegd beleid. Door het voorgaande college is in het coalitieakkoord 'Stad van kansen en ambities' (RIS299794) het volgende beslist: 'Voor de ontsluiting van het Norfolkterrein kiezen we niet voor een tram over de Westduinweg, maar kijken we naar alternatieve tracés'. Om deze reden en de beleidsvoornemens uit de Preverkenning SchaaSprong Openbaar Vervoer (RIS299180) wordt vanuit dit fietsproject de randvoorwaarde meegenomen om een 'toekomstige tramverbinding over de Kranenburgweg niet onmogelijk te maken'.

Het 'niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn' houdt in dat deze strook zo aantrekkelijk mogelijk wordt ingericht, maar wel rekening wordt gehouden met het tijdelijke karakter. Met het Ingenieursbureau Den Haag wordt gekeken naar welke vormen van vergroening daarvoor geschikt zijn. De belangrijkste uitgangspunten voor de reservering van een zeven meter brede strook zijn besproken met het projectteam. Hieronder staan de belangrijkste punten.

1. Er is geen verbod op het plaatsen van bomen aan de kant van het Verversingskanaal. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met het risico voor het aanvragen van kapvergunningen.
2. Het kunnen verwijderen of verplaatsbaar maken van alle soorten groen is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwerpen aan de kant van het Verversingskanaal.
3. Er worden géén gebouwen of objecten met monumentale status geplaatst.
4. Het heeft de voorkeur om aan de gevelzijde (dus niet in de tramreservering) de meeste bomen te plaatsen en daar de bomenstructuur te versterken.

2.5 Afbakening

De projectleider voor de herinrichting van de Kranenburgweg is aangewezen voor:

1. Ná vaststelling van de projectopdracht op 25 mei 2022 door het MT-mobiliteit en DT DSO is gewerkt aan het PvA. Dit gebeurt in samenwerking met de programmaleider Fiets en opdrachtgever. Het PvA is 25 augustus 2022 door het MT-Mobiliteit vastgesteld, onder de voorwaarde van een wijziging. Namelijk, het uitgangspunt hanteren om een toekomstige tramlijn in de ontwerpen van de Kranenburgweg niet onmogelijk te maken.
2. Het gewijzigde PvA met de impact van de nieuwe randvoorwaarde is op 19 september 2022 goedgekeurd door het MT-Mobiliteit. Belangrijkste discussiepunten zijn het beheersen van de risico's voor de participatie en voor op bestuurlijk niveau. De tram discussie is electoraal geen populair onderwerp. Het kan de wethouder/ B&W met een hernieuwde (ongewenste) discussie confronteren. Om de wethouder te informeren is een memo opgesteld en besproken tijdens de staf mobiliteit op 22 november 2022;
3. Op basis van het vastgestelde PvA heeft de projectleider de leiding over het voorbereidingsproces. Dit loopt vanaf het opstellen van het Programma van Eisen, de participatie met de omgeving, het schetsontwerp tot en met de vaststelling van het voorontwerp in de gemeenteraad. De ontwerpen maakt het lbdh. Verder adviseert het lbdh de projectleider in het proces richting de bestuurlijke vaststelling. Het schetsontwerp en voorontwerp wordt voor advies voorgelegd in VOV en ACOR. De uiteindelijke overdracht van het project aan DSB/opdrachtgeving is onderdeel van de opdracht. DSB gaat aan de slag met de realisatie van het definitief ontwerp.

Tussen deel 1 en deel 2 zit een Go/No- Go besluit onder voorbehoud dat het PvA wordt vastgesteld.

2.6 Relatie met andere projecten/maatregelen

- **Grondaankopen:** het gebied rondom het gemaal is eigendom van het Hoogheemraadschap van Delftland. Deze ligt in het midden van het Verversingskanaal en grenst aan de Kranenburgweg. Het lijkt voorlopig niet nodig om grond aan te kopen. De scope van dit project loopt van de gevel tot aan het hekwerk. Alle activiteiten vinden dus plaats op gemeentegrond. Als het hek wordt vergroend, dan dient dit afgestemd te worden met het Hoogheemraadschap.
- **Duindorpdam:** aanpak van het kruispunt Houtrustweg-Nieboerweg-Duindorpdam en Kranenburgweg-Westduinweg-Duindorpdam, in het kader van de ontwikkelingen op het voormalig Norfolkterrein. Vanwege het grote aantal woningen wat op het Norfolkterrein wordt gebouwd (circa 750) voldoet het huidige kruispunt in de toekomst niet meer. Daarnaast is het kruispunt in de huidige situatie onveilig, er gebeuren regelmatig (bijna) ongevallen. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een schetsontwerp voor dit kruispunt. Onderdeel van dit project vormt ook het inrichten van het vervolgracé voor de Sterfietsroute Scheveningen Haven richting strand. Onderdelen richting strand zijn al uitgevoerd. In de huidige (tijdelijke) situatie zijn de overgangen echter onduidelijk en onveilig.

- **Het informeren van planeconomie:** om de planning van de sterfietsroute af te stemmen met de herontwikkeling van Scheveningen Haven.

3 Hoofdstuk 3: Projectaanpak

In dit hoofdstuk worden de volgende projectfases beschreven:

Fase 1: Projectstart

Fase 2: Onderzoek en afstemming

Fase 3: Programma van Eisen

Fase 4: Inspraak en participatie (meerdere momenten)

Fase 5: Schetsontwerp (SO)

Fase 7: Concept voorontwerp (VO)

Fase 8: Bestuurlijke vaststelling VO

Fase 9: Overdracht DSB

Fase 10: Monitoring en evaluatie

3.1 Projectstart

Het PvA is afgestemd met de teammanager mobiliteit, opdrachtgever (^{5.1.2a}) en de direct betrokken afdelingen (projectteam en stakeholders). Daarna volgt de vaststelling door het MT-Mobiliteit.

De aansturing van het project en DSO-projectteam ligt bij de projectleider van directie projecten. Tijdens de project startup van medio mei zijn de belangrijkste collega's aangehaakt. In paragraaf 4.4 staat de belangrijkste informatie over deze startbijeenkomst.

Het DSO-projectteam voert de werkzaamheden voor de voorbereiding van de Kranenburgweg uit. Dit doen zij in samenwerking met het IbDH-projectteam. De technisch manager van het IbDH-projectteam is voor de projectleider het aanspreekpunt voor de ontwerpers. Het algemeen aanspreekpunt voor het team is de algemene projectmanager. Het IbDH-team is verantwoordelijk voor het toetsen van ontwerpen en het uitvoeren van technische deelonderzoeken die voor de uiteindelijke overdracht van het project naar DSB noodzakelijk zijn.

3.2 Onderzoek en afstemming

Vooraf aan het Programma van Eisen laat de projectleider vooronderzoek uitvoeren. Deze input is nodig om in kaart te brengen wat wel en wat niet mogelijk is. Hiervoor is onderzoek nodig naar:

- De fiets- en parkeerdruk op de Kranenburgweg;
- Mogelijkheden om (meer) groen in te passen door middel van een duurzaamheidsscan;
- Verkeerstelling (auto-en fietsintensiteiten);
- Dwarsprofielen met de diverse wensen voor de Kranenburgweg.

Daarnaast is onderzocht welke uitgangspunten en eisen voor de heinrichting van de Kranenburgweg worden meegegeven aan dit project. Zie paragraaf 2.4 voor deze randvoorwaarden.

3.3 Programma van Eisen

Voorafgaand aan het schetsontwerp wordt een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Hierin worden functionele eisen, aspecteisen, juridische eisen en eisen uit de omgeving vastgelegd en kunnen zo nodig uitgangspunten worden opgenomen. Diverse (vak)afdelingen worden hierbij betrokken. Voor het PvE wordt ook input gevraagd aan diverse belangenorganisaties zoals wijk- en ondernemersverenigingen, de Fietzersbond en nood- en hulpdiensten.

De technisch manager, namens het lbDH-team, is de regiehouder voor het opstellen van een integraal programma van eisen en opstellen van een initieel risicodossier. Onderdeel hiervan is het in kaart brengen van de stakeholders en opstellen van een stakeholderanalyse inclusief contactinformatie. Hiervoor levert de omgevingsmanager de input. De projectleider verzamelt de eisen vanuit het DSO-projectteam en levert deze gebundeld aan de technisch manager.

Het PvE is een levend document en kan tijdens het project worden aangevuld. Denk hierbij aan eisen en wensen vanuit andere (vak)disciplines. Dit wordt gedurende project intern overlegd en afgestemd. Daarbij brengt de projectleider ook de mogelijke consequenties voor de planning in kaart.

Impact van de wijziging

Door de wijziging verschuift het opleveren van het definitieve Programma van Eisen met twee maanden. Het projectteam kan input ophalen vanuit de omgeving. Het communicatie- en participatieplan is afgestemd met de woordvoerder van wethouder Mobiliteit.

3.4 Inspraak, participatie en communicatie

Participatie is het op interactieve wijze betrekken van belanghebbenden en/of belangstellenden bij de ontwikkeling van gemeentelijk beleid, in de vorm van raadplegen, adviseren, coproduceren of meebeslissen. Tijdens dit project is de uitwisselingen van ideeën tussen bewoners en gemeente (tweerichtingsverkeer) het belangrijkste. Dit helpt om de kennis en steun te waarborgen in het voorontwerp. Hiermee wordt meer draagvlak gecreëerd creëer meer draagvlak. Denk bijvoorbeeld aan het op tijd betrekken van bewoners- en ondernemersorganisatie door inspraakmomenten te organiseren. Dit kan de kans op negatieve besluitvorming aanzienlijk verminderen.

Raadplegen

Voor het Programma van Eisen wordt input opgehaald vanuit de omgeving. Hiervoor worden in februari 2023 gesprekken gevoerd met bewoners- en ondernemersorganisaties, initiatiefnemers uit de wijk en/of andere actieve organisaties. Ook de schetsontwerpen worden voorgelegd aan bewoners- en ondernemers uit de wijk. Hiervoor worden in april 2023 participatiemomenten georganiseerd.

Communicatie-en participatiestrategie

Voor de Kranenburgweg is een communicatie-en participatiestrategie gemaakt. De omgevingsmanager maakt na de verkennende gesprekken een stakeholderanalyse en werkt het participatieplan verder uit. De communicatie adviseur stemt de communicatiestrategie- en middelen hierop af. Hierbij wordt rekening gehouden met het Haags Handboek Communicatie en Bereikbaarheid (2019).

Impact van de wijziging

In de ontwerpen wordt rekening gehouden met het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg. Dit kan leiden tot weerstand van de omgeving. De bewoners hebben zich immers eerder (fel) uitgesproken tegen de komst van een mogelijke tramlijn. Er is extra tijd nodig om in oktober tot november te bedenken hoe deze boodschap geformuleerd en gebracht moet worden richting de buurt. Naar verwachting kunnen de gesprekken met de wijk in februari 2023 starten.

3.5 Schetsontwerp (SO)

Het SO is gebaseerd op het PvE en komt tot stand in overleg met belanghebbenden. In de SO-fase worden meerdere varianten uitgewerkt, naast elkaar gezet en afgewogen. Uiteindelijk geeft het DSO-projectteam, in afstemming met het IbDH-team en vertegenwoordigers van DPZ en DSB, aan welk ontwerp hun voorkeur hebben. Uiteindelijk maakt de programmaleider Fiets samen met het MT-mobiliteit en eventueel andere vakafdelingen een keuze tussen de varianten. De rol van belanghebbenden is hierbij adviserend. De voorkeursvariant van het schetsontwerp wordt getoetst door VOV en ACOR.

Impact van de wijziging

Door de wijziging verschuift de oplevering van de schetsontwerpen van januari 2023 naar mei 2023.

3.6 Concept Voorontwerp (VO)

Het concept voorontwerp wordt eerst voorgelegd aan de betrokken gemeentelijke diensten. Daarna wordt het voorgelegd en besproken in de ACOR en het VOV. Dit proces zal door het IbDH worden uitgevoerd. De aandachtspunten die uit deze besprekingen volgen worden meegenomen in de schetsontwerpen voor externe partijen, zoals: bewoners-en ondernemersverenigingen, Fietsersbond, nood- en hulpdiensten en openbaar vervoerbedrijven. Het VO wordt daarna voorgelegd aan ACOR en VOV. Eerst vindt een formele toetsing plaats van het voorontwerp. Daarna worden de stukken door het college vrijgegeven voor inspraak en gepubliceerd in de Staatscourant. De inspraakperiode duurt 6 weken. Gedurende deze periode hebben belanghebbenden de gelegenheid om een zienswijze op de ontwerpen in te dienen.

3.7 Bestuurlijke vaststelling VO

Het voorontwerp wordt voorzien van een nota van beantwoording. Hierin staat beschreven hoe de reacties van de inspraak zijn verwerkt. Als het nodig is, dan wordt het ontwerp aangepast. Hierbij volgt ook een definitieve raming en dekkingsvoorstel. Het voorontwerp wordt vastgesteld door de gemeenteraad indien de investering groter is dan € 2,5 miljoen. Mocht de investering lager zijn dan stelt het college van B&W het ontwerp vast. Indieners van zienswijzen worden geïnformeerd.

3.8 Overdracht DSB

Na bestuurlijke vaststelling wordt het project overgedragen aan de Dienst Stadsbeheer. Vanaf dat moment is deze dienst, binnen de door B&W vastgestelde kaders, verantwoordelijk voor verdere uitwerking. Dit geldt ook voor de aanbesteding en uitvoering van de herinrichting. Tijdens het (uitwerken van) planvormingsproces wordt DSB/opdrachtgeving geïnformeerd over de voortgang van het project. Projectleider van het VO blijft gedurende dit proces beschikbaar voor vragen. Het project zal worden overgedragen DSB / opdrachtgeving, opdrachtgever fiets.

4 Hoofdstuk 4: Beheersaspecten

4.1 Tijd

In tabel 1 staat de globale planning van het project. Tijdens het proces kan de planning worden bijgesteld. Als het project afwijkt van de planning of budget dan bespreekt de projectleider dit met de opdrachtgever.

Impact van de wijziging

De wijziging in het PvA heeft de grootste impact op het besluitvormingstraject rondom het voorontwerp. Deze wordt over het zomerreces van 2023 heen getild (zomerreces: 10 juli t/m 18 augustus). Hierdoor komt de vaststellingsdatum uit in december 2023. Daarmee verschuift de overdracht van DSO naar DSB naar Q1 2024.

Voorlopige planning

Augustus 2022	Vooronderzoek
September 2022	Vaststelling gewijzigd Plan van Aanpak
Oktober 2022 tot november 2022	Vaststelling memo in staf mobiliteit
November 2022	PvE initiatiefase
December 2022 – januari 2023	Uitwerken communicatie-en participatieplan
Februari 2023 – mei 2023	PvE SO-fase en schetsontwerp
Juni 2023 – september 2023	VO-fase
Oktober 2023 – december 2023	Besluitvorming VO-fase
Q1 2024	Overdracht DSO naar DSB
Q2-Q4 2024	DO-fase, bestekfase en aanbesteden
Q1 2025	Start realisatie

4.2 Geld

Vorbereidingskosten 2022

In het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020-2025, reserve verbetering duurzame mobiliteit, is voor de voorbereiding in 2022 een bedrag van €178.875,- gereserveerd in de DSO-begroting 2022. De kosten voor het DSO-projectteam bedragen €56.775,-. De kosten voor het ontwerp vanuit IbdH komen hier nog bij. De totale kosten voor de voorbereidings-en uitwerkingstraject van het IbdH zijn geschat op €172.334. Voor 2022 zijn de kosten €77.502,- en voor 2023 €94.832,-.

Als voorbereiding op de schetsontwerpen worden een paar vooronderzoeken uitgevoerd. Dit betreft een verkeerstelling van €2100,- euro en een parkeerdrukmeting van €3025,- euro. Deze kosten staan hieronder in het totaaloverzicht van 2022. Het totaaloverzicht bestaat uit de apparaatskosten en programmakosten. Onder de programmakosten vallen de kosten van Ingenieursbureau Den Haag en de vooronderzoeken. Onder de apparaatskosten vallen de kosten voor het DSO-projectteam.

Begrote kosten 2022	
Apparaatskosten	€ 56.775,-
Programmakosten	€ 82.627,-
Totaal aantal kosten	€ 139.402,-
Middelen 2022	
Dekkingsvoorstel project (inclusief 10% onvoorzien)	€ 177.086,25,-
Totale benodigde dekking project	€ 139.402,-
Overgebleven middelen 2022	
Resterend budget	€ 39.473,-
Gemaakte kosten 2022	€ 88.516,30

Tabel 3: Kostenoverzicht 2022

Vorbereidingskosten 2023

In het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020-2025, reserve verbetering duurzame mobiliteit, is voor de voorbereiding in 2023 een bedrag van €160.367,- gereserveerd. De apparaatskosten bedragen €58.535,-. De programmakosten in 2023 bedragen 101.832,-. Dit is inclusief de kosten voor het IbdH.

Realisatie

In het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor Fiets 2020-2025, reserve verbetering duurzame mobiliteit, is voor de voorbereiding en uitvoering van het project € 2.500.000,- gereserveerd. Dit bedrag is inclusief een verwachte subsidie van 50% van de MRDH.

Het noodzakelijke budget voor realisatie moet nog nader bepaald worden op basis van de daadwerkelijke ontwerpen. Om een indicatie te krijgen van de investeringskosten wordt in zowel de SO- als de VO-fase een kostenraming opgesteld door IbdH.

Impact van de wijziging

Het gaat meer tijd kosten om de diverse wensen in het wegprofiel op te nemen. Hierdoor kunnen de kosten voor het IbdH in 2023 hoger uitvallen dan gepland. Als dit het geval is, dan stemt de projectleider dit af met de programmaleider.

4.3 Kwaliteit en risico's

Risicomanagement is een continu proces dat ten aanzien van de doelstelling risico's identificeert en beoordeelt. Dit proces van risicomanagement vindt gedurende project plaats en bestaat uit zes stappen:

- Doelstelling vaststellen;
- Risico's identificeren;
- Gevolgen inschatten;
- Risico's beoordelen;
- Risico's beheersen;
- Monitoring.

Monitoring en evaluatie

De projectleider stuurt tijdens het project en aan het einde van het project aan op kwaliteit. Tijdens het proces kunnen de randvoorwaarden (paragraaf 2.4) veranderen. De projectleider bewaakt deze 'criteria' samen met de te behalen doelstellingen. Bij deze rol hoort ook het aansporen van projectpartners om producten op tijd en van voldoende kwaliteit aan te leveren. Feedback van zowel binnen als buiten het project dient als het ware voor een continue verfrissende blik van de projectleden te zorgen.

Belangrijk is om na de realisatie van het project met alle betrokken disciplines het project te evalueren. Zo wordt besproken wat er goed is gegaan/welke successen zijn geboekt en wat er in het schetsontwerp en voorontwerp-traject verbeterd kan worden. Zodat deze leerpunten mee kunnen tijdens de realisatie van andere sterfietsrouteprojecten. De evaluatie geldt ook voor het participatieproces.

Risicobeheersing

Goede en uitputtende vooronderzoeken kunnen de kans op optredende risico's verminderen. Daarom zal het IbdH een risicodossier voor het project opstellen en bijhouden. De risico's kunnen namelijk invloed hebben op de kosten van de IbdH offerte en de planning. Waar nodig worden de beheersmaatregelen in gang gezet en daarbij de mogelijke (financiële) gevolgen voor het projectbudget berekend. Hiervoor wordt een risicomanager aangewezen. Op dit moment zijn er zes relevante risico's. Deze staan hieronder met de bijhorende beheersmaatregelen.

Risico 1 (door de wijziging)

De communicatie richting de buurt over het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn kan aanzienlijk het draagvlak verminderen voor de herinrichting van de Kranenburgweg. Terwijl de focus van het project is om de straat fietsvriendelijker, groener en aantrekkelijker in te richten.

- Beheersmaatregel: richting de buurt open communiceren dat de gemeente Den Haag een eventuele toekomstige tramlijn over de Kranenburgweg naar het Norfolkgebied niet onmogelijk wil maken. Bij een juiste tekst/framing van deze boodschap krijgt het projectteam ondersteuning van Team van Openbaar Vervoer. Daarnaast leest de woordvoerder van de wethouder mobiliteit mee in de strategie.

Risico 2

Er zijn veel wensen voor de Kranenburgweg, het is de vraag of al deze wensen in het wegprofiel passen. De prioritering van deze wensen en de afstemming hierover kan zorgen voor vertraagde besluitvorming.

- Beheersmaatregel: door het IBDH uit laten zoeken hoeveel ruimte in het wegprofiel is voor alle wensen.

Risico 3 (door de wijziging)

De randvoorwaarde om een toekomstige tramlijn niet onmogelijk te maken, kan leiden tot een hernieuwde (ongewenste) discussie over een tram naar Scheveningen- Haven. Electoraal gezien is dit geen populair onderwerp. Hierdoor kan de interesse van de bestuurder voor het project verminderen. Het zou zelfs kunnen leiden tot een stopzetting van het project.

- Beheersmaatregel: de wethouder Mobiliteit vroegtijdig meenemen bij de start van het project én specifiek spreken over de randvoorwaarde om een toekomstige tramlijn niet onmogelijk te maken.

Risico 4:

Onvoldoende afstemming met raakvlakprojecten op de Duindorpdam en het Norfolkterrein.

- Beheersmaatregel: regelmatige afstemming met de projectleiders en planoloog van dit gebied.

Risico 5:

Vertraging oplopen door het werken langs de ecologische zone. Dit is op de taluds van het Verversingskanaal tot en met het gemaal.

- Beheersmaatregel: duurzaamheidsscan met o.a. een stadsecoloog en beleidsadviseur groen.

Risico 6:

Onvoldoende draagvlak onder bewoners voor de ontwerpen waarin parkeerplekken verdwijnen. Dit kan tot weerstand leiden gezien de hoge parkeerdruk aan de bovenkant van het Geuzenkwartier.

- Beheersmaatregel: zo vroeg mogelijk de omgeving betrekken bij het project en de consequenties van de ontwerpen inzichtelijk maken.

4.4 Organisatie

Na de goedkeuring van de projectopdracht organiseerde de projectleider eind mei 2022 een startup. Hierbij zijn alle belangrijke interne stakeholders aangehaakt. Op basis van deze startbijeenkomst heeft de projectleider het PVA verder uitgewerkt. De input van de beleidsafdeling Stadsbeheer (DSB/BAS) is ook meegenomen.

Het projectteam van DSO wordt aangestuurd door de projectleider van portefeuille projecten. Dit team komt maandelijks bijeen, naar behoeften kan dit op-of afgeschaald

worden. In de meeste gevallen zullen de omgevingsmanager en technisch manager (standaard) bij deze overleggen aansluiten. Wanneer het nodig is, sluiten ook andere vakafdelingen of partijen aan.

Het DSO-projectteam bestaat uit de volgende projectleden:

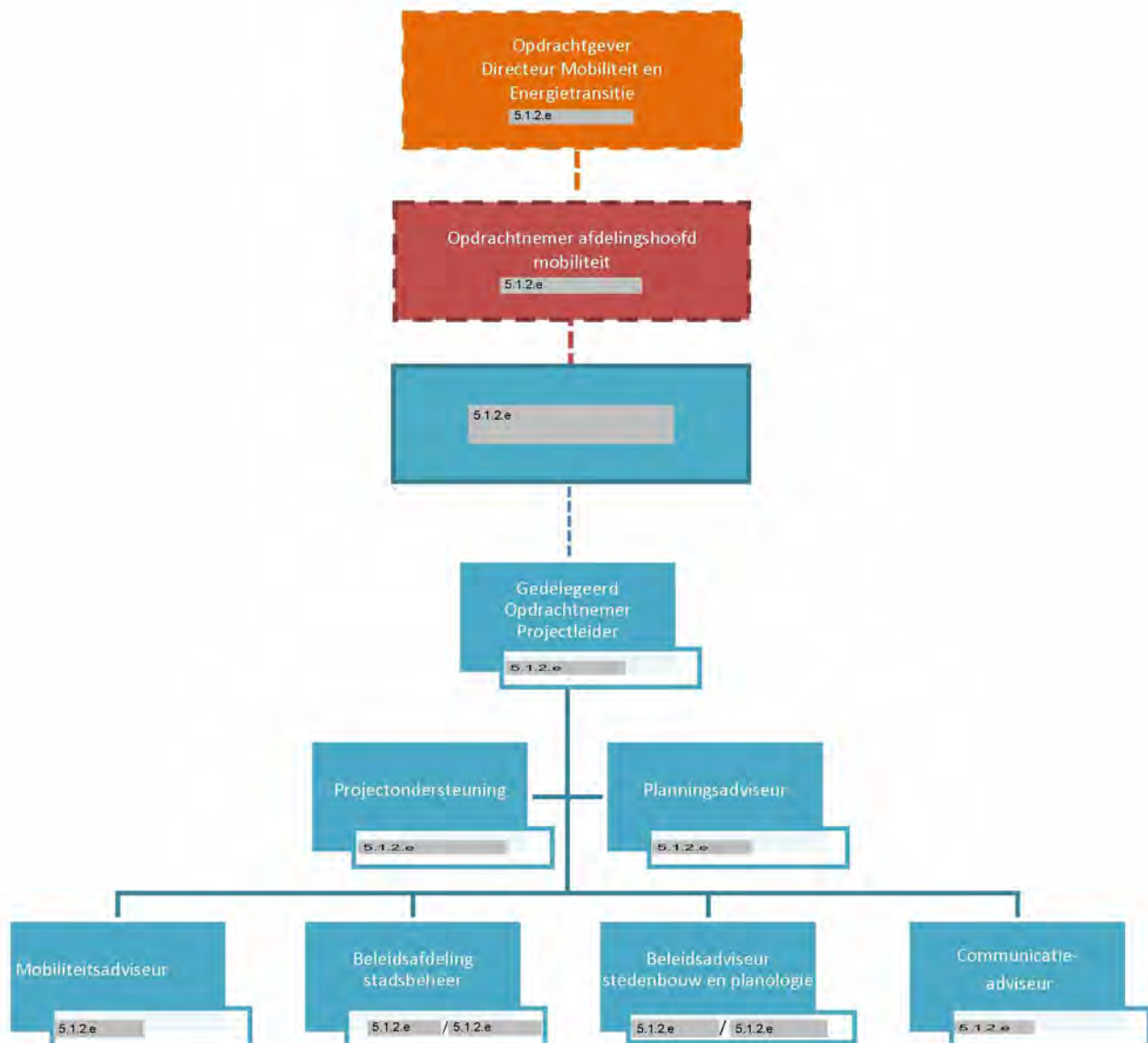
Afdeling	Functie	Naam	5.1.2.e /product
Mobiliteit	5.1.2.e	5.1.2.e	Agenda lid
Communicatie en Citybranding	Communicatie adviseur	5.1.2.e	Communicatie adviseur
Projecten	Projectleider	5.1.2.e	Projectleider DSO
Projecten	Planningsadviseur	5.1.2.e	Planning
Projecten	Projectondersteuner	5.1.2.e	Ondersteuning project
DSB/Control	Projectcontroller	5.1.2.e	Projectbeheersing
Mobiliteit	5.1.2.e	5.1.2.e	5.1.2.e
Stedenbouw en Planologie	Beleidsadviseurs	5.1.2.e en 5.1.2.e	Beleidsadviseurs
Beleidsafdeling stadsbeheer	Beleidsadviseurs	5.1.2.e en 5.1.2.e	Beleidsadviseur
		5.1.2.e	

Tabel 4: DSO-projectteam

Opdrachtgeverslijn voor de herinrichting loopt als volgt: Opdrachtgever directeur Mobiliteit en Energietransitie (5.1.2.e) – Opdrachtnemer afdelingshoofd Mobiliteit (5.1.2.e) – 5.1.2.e – 5.1.2.e (5.1.2.e) – Gedelegeerde opdrachtnemer projectleider portefeuille projecten (5.1.2.e)

Structuur DSO-projectteam

De projectstructuur van het DSO-projectteam is op de volgende bladzijde in afbeelding 3 weergegeven.



Afbeelding 3: structuur DSO-projectteam

Organisatie van het IbdH-team

Het IPM team van het IbdH bestaat uit:

- Algemeen projectmanager: 5.1.2.e wordt in oktober opgevolgd door 5.1.2.e ;
- Omgevingsmanager: 5.1.2.e ;
- Technisch manager: 5.1.2.e ;
- Contractmanager: 5.1.2.e ;
- Risicomanager: n.t.b.
- Manager Projectbeheersing, 5.1.2.e

Voor de herinrichting van de Kranenburgweg wordt het IPM-team uitgebreid met benodigde expertise. Het IbdH verzorgt de technische uitwerking tot en met het VO en beschikt over een eigen projectteam. Aansturing van het dit projectteam wordt verzorgd door de integraal projectmanager.

De DSO-projectleider stemt tweemaandelijks af met de algemeen Projectmanager voor de juiste aansturing op de Kranenburgweg. Met de technisch manager plant de projectleider één maandelijks een bila. Verder werkt de omgevingsmanager nauw samen met de communicatieadviseur uit het DSO-team. Zij stemmen de werkzaamheden met elkaar af.

Afstemming voor bestuurlijke stukken

Stukken voor de Kranenburgweg worden met de ^{5.12e} teammanager mobiliteit en controller ^{5.12e} en/of business controller afgestemd voordat ze in het MT/Mobiliteit en eventueel DT, de Staf Mobiliteit en/of het bestuurlijk overleg Fiets worden voorgelegd.

4.5 Informatie

Om een breed draagvlak te creëren en hoge kwaliteit te waarborgen is tijdige afstemming met betrokken partijen belangrijk. Dat gebeurt periodiek in het projectteam, met vertegenwoordigers van DPZ en DBS, met de interne opdrachtnemer en met het bestuur (bestuurlijk overleg Fiets met wethouder). Ook met het VOV en de ACOR vindt tijdig afstemming plaats, dus vóór de formele toets momenten. Ook bewoners- en ondernemersorganisaties worden zowel voor als bij de formele inspraakmomenten betrokken. We zijn transparant en volledig in de informatie die we verstrekken en scheppen juiste verwachtingen. Hierdoor ontstaat optimale participatie en wordt het risico op negatieve besluitvorming verminderd.

Participatie- en communicatieplan Kranenburgweg

Sterfietsroute Centrum – Scheveningen Haven



Projectnummer: 7005265

Projectleider: 5.1.2.e

Omgevingsmanager: 5.1.2.e

Communicatieadviseur: 5.1.2.e

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Achtergrond	3
Aanleiding.....	3
Probleem	3
Participatieplan	4
2. De participatie-opgave	4
3. Wat is er al gebeurd m.b.t. de communicatie en participatie	5
4. Participatie	5
5. Aandachtspunten en risico's	6
Communicatie	8
Communicatiedoel	8
Communicatieboodschappen.....	8
Kernboodschap.....	8
Communicatieboodschap groenstrook	8
Communicatieboodschap vergroenen	9
Communicatieboodschap meer verkoeling.....	9
Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van het fietspad aan de Houtrustweg?	9
Communicatieboodschap Parkeren	10
Communicatiedoelgroep	10
Keuzes communicatie n.a.v. doelgroep:.....	11
Overzicht mogelijkheden communicatiemiddelen.....	11
Wat is er al gedaan?	11
Communicatieplanning	12

Achtergrond

De Kranenburgweg ligt aan de rand van het Geuzen- en Statenkwartier in Den Haag, in het stadsdeel Scheveningen. Het is een vooroorlogse, levendige wijk met brede lanen en statige huizen. De straat ligt aan een brede groenstrook met het Verversingskanaal. Ter hoogte van de Sonoystraat ligt het gemaal van het Hoogheemraadschap. Het Verversingskanaal is eigendom van de gemeente. Op dit stuk grond is het Servituut van groothertogin Sophie van Saksen-Weimar van toepassing. Voor het verversingskanaal staat een hekwerk dat niet verplaatst mag worden.

In 2022 is een parkeerdrukmeting in het Geuzenkwartier uitgevoerd. De hoogst gemeten parkeerdruk is 88%, dit betekent dat er 1256 van de 1470 parkeerplekken zijn bezet. Voor de Kranenburgweg ligt de parkeerdruk lager op 67,5%. Er zijn in 2009 extra parkeerplaatsen gemaakt d.m.v. haaksparkeren. De buurt ligt tegen Scheveningen aan, hoe dichterbij het strand, hoe hoger de parkeerdruk wordt. De buurt is tevreden met de huidige situatie.

Een andere belangrijk punt is het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn langs de Kranenburgweg. Aanpassingen in de straat moeten een tramlijn in de toekomst niet onmogelijk maken. Hieraan zijn voorwaarden verbonden. Onmogelijk betekent niet dat er niets mogelijk is.

Aan de overzijde van het kanaal ligt een fietspad op de Houtrustweg. Met de vaststelling van het voorontwerp voor de sterfietssterroute Centrum – Scheveningen is besloten om de route over de Kranenburgweg te laten lopen (RIS289283). De Houtrustweg is een stedelijke hoofdweg waar meer autoverkeer overheen gaat en waar weinig overgangsruijme is tussen de drukke weg en het fietspad. Daarbij wordt de route langs de Houtrustweg als sociaal onveilig gezien, omdat er in het gebied 's avonds geen (woon)activiteiten.

Aanleiding

Er wonen en werken steeds meer mensen in Den Haag. Het verkeer wordt daardoor drukker. De gemeente wil dat Den Haag leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Als inwoners meer gaan fietsen, draagt dit bij aan een bereikbare stad. Daarom krijgt de fiets in Den Haag meer ruimte. Met het Uitvoeringsprogramma *Ruim baan voor de fiets 2020-2025* werkt de gemeente aan aantrekkelijke en veilige fietsroutes, meer fietsparkeerplekken en meer nieuwe fietsers.

Van het centrum tot aan Scheveningen Haven ligt de sterfietsroute **Scheveningen Haven**. Sterfietsroutes zijn bestaande routes die de gemeente verbetert. Zodat dit snelle, veilige en comfortabele fietsroutes worden. Op meerdere plekken is de Sterfietsroute Scheveningen Haven al aangepast. De Kranenburgweg is het ene laatste gedeelte van de fietsroute dat aangepast moet worden.

Huidige situatie/ Probleem

Op de Kranenburgweg van de van Boetzelaerlaan en Duindorpdam ligt een geasfalteerde tweerichtingsweg. Fietsers en auto's delen hier de weg. In de straat is gedeeltelijk haaksparkeren. Voor de Kranenburgweg, op de Conradkade, ligt een vrij liggend fietspad. Na de kruising met de Duindorpdam vervolgt de Kranenburgweg met een fietsstraat met rode klinkers.

De huidige inrichting van de Kranenburg bestaat vooral uit verharding. Er is weinig groen in de straat. Daarom is de Kranenburgweg aangemerkt als locatie waar de Stedelijke Groene hoofdstructuur (RIS307454)

Gewenste situatie

Het doel is om de Kranenburgweg fietsvriendelijker te maken door de weg voor de fietsers comfortabel en verkeersveiliger in te richten. De scope van de Kranenburgweg loopt vanaf de Houtrustbrug tot aan de Duindorpdam in het stadsdeel Scheveningen.

De Kranenburgweg kan op meerdere punten verbeterd worden. De straat kan meer klimaat adaptief en duurzaam worden ingericht. Dit is één van de uitgangspunten uit de kadernota Openbare Ruimte 2030 - Kwaliteit door samenhang - openbare ruimtebeleid tot 2030 (RIS310884). De Kranenburgweg is aangemerkt als locatie waar de Stedelijke Groene hoofdstructuur kan worden versterkt door de rijbaan te versmallen. Dit is toegezegd in de beantwoording van de afdoening van de motie "Versterking Stedelijke Groene Hoofdstructuur" (RIS307454). Daarbij is de straat onderdeel van de hoofdboomstructuur. Extra groen zorgt voor meer verkoeling aan de zijde van de woningen, zodat de temperaturen 's zomers minder hoog oplopen.

Participatieplan

1. Inleiding

Het college van burgemeester en wethouders neemt de reacties van belanghebbenden mee in haar besluitvorming. Het is dan ook belangrijk om bij belanghebbenden ideeën en meningen op te halen en ze te informeren over en te betrekken bij voorstellen. In dit plan beschrijven we de participatieaanpak voor het informeren en betrekken van belanghebbenden bij de herinrichting van de Kranenburgweg tot sterfietsroute. Het gaat om het traject tot en met bestuurlijke besluitvorming ~~over een schetsontwerp van het voorontwerp.~~ **1.1 Projectachtergrond**

De fiets krijgt in Den Haag meer ruimte. Er wonen en werken steeds meer mensen in Den Haag. Het verkeer wordt daardoor drukker. De gemeente wil dat Den Haag leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Als inwoners meer gaan fietsen, draagt dit bij aan een bereikbare stad.

Het investeren in sterfietsroutes, is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma 2020-2025 Ruim baan voor de fiets (november 2020, RIS306923). Hierin staat hoe de gemeente de ambitie realiseert om voor alle Hagenaars een prettige en veilige fietsstad te zijn. De sterfietsroutes dragen hieraan bij: het zijn bestaande (of nieuwe) routes die de gemeente veiliger en aantrekkelijk maakt voor de fietsers. 'De fietser' krijgt op deze routes, zoals bij de Kranenburgweg, prioriteit op de auto. Voor een fietsvriendelijke straat is een goede weginrichting van belang.

1.2 Huidige situatie

Op de Kranenburgweg van de van Boetzelaerlaan en Duindorpdam ligt een geasfalteerde tweerichtingsweg. Fietsers en auto's delen hier de weg. Dit levert onprettige verkeerssituaties op. Voor de Kranenburgweg ligt een vrijliggend fietspad. Na de kruising met de Duindorpdam ligt Kranenburgweg een *fietsstraat* met rode klinkers. Daarnaast bestaat **de huidige inrichting van de Kranenburg bestaat vooral uit verharding. Er is weinig groen in de straat. Daarom is de Kranenburgweg aangemerkt als locatie waar de Stedelijke Groene hoofdstructuur (RIS nummer kan worden versterkt.**

1.32 Gewenste situatie **Projectdoel**

Het doel is om de Kranenburgweg, onderdeel van de sterfietsroute Scheveningen—Haven—Centrum, fietsvriendelijker te maken door de weg voor de fietsers comfortabel en verkeersveiliger in te richten. De scope van de Kranenburgweg loopt vanaf de Houtrustbrug tot aan de Duindorpdam in het stadsdeel Scheveningen.

1.3 Subdoel

.Bijdragen aan een groenere en prettige fietsomgeving. Met oog voor het verbeteren van de algehele kwaliteit van de openbare ruimte. De straat kan meer klimaatadaptief en duurzaam worden ingericht. Dit is één van de uitgangspunten uit de Kadernota Openbare Ruimte. De Kranenburgweg is aangemerkt als locatie waar de rijbaan kan worden versmald en de Stedelijke Groene hoofdstructuur kan worden versterkt. Dit is toegezegd in de beantwoording van de afdoening van de motie "versterking Stedelijke Groene Hoofdstructuur" (RIS307454). Daarbij is de straat onderdeel van de hoofdboomstructuur. Extra groen zorgt voor meer verkoeling aan de zijde van de woningen, zodat de temperaturen 's zomers minder hoog oplopen.

2 De participatie-opgave

Het gaat erom doelgroepen: De doelgroepen informeren over en betrekken we bij de

informeren en betrekken over en bij de plannen voor het herinrichten van de Kranenburgweg tot sterfietsroute.

2.1 Doelgroepen

- Bewoners Kranenburgweg
- Omwonenden van Geuzenkwartier
- ▲ Fietsers die gebruik maken van de rondom Kranenburgweg, route centrum—Scheveningen Haven

2.2 Stakeholders extern

Er zijn verschillende stakeholders voor dit project. Voor het project worden de stakeholders verdeeld in twee groepen: meedenken en meeweten.

Meedenken (in de klankbordgroep)

Bewonersorganisaties

- Bewoners Kranenburgweg 5.1.2.e
- Bewonersoverleg Havenkwartier: 5.1.2.e
- Wijkoverleg Statenkwartier: 5.1.2.e
- Bewonersvereniging Geuzenkwartier: N.T.B.
- Groen Cie Geuzenkwartier; vertegenwoordiger 5.1.2.e

Belangenorganisaties (Optioneel)

- Fietsersbond
- AVN
- ~~Café op de hoek?~~ Café The Switch

Meeweten

- HHD
- Delfluent: Leiding/zuivering
- Nuts: Stedin/Dunea
- HTM

3- ~~Voor~~geschiedenis ~~Wat is er al gebeurd m.b.t. de~~ projectcommunicatie en participatie

- ~~11 mei 2023:~~ ~~Op 11 mei 2023~~ heeft de gemeente op een bewonersavond de plannen kenbaar gemaakt. Uitgangspunt hierbij was een groenreservering van 7meter vanaf het bestaande verversingskanaal. Dit was ten behoeve van een ~~eventueel mogelijke tramlijn in de toekomst over de Kranenburgweg naar toekomstige realisatie van een tramtracé naar~~ het Norfolk terrein. De avond is door de ~~een tiental~~ bewoners ~~'gekaapt'~~ ~~verstoord, omdat zij om h~~ hun onvrede over een dergelijke reservering ~~duidelijk kenbaar te hebben gemaakt maken.~~
- Mei - september 2023: Heroverweging ~~randvoorwaarde van de~~ 7m reservering door gemeente Den Haag. Een eventuee ~~le~~ tramlijn-tramtracé wordt nu niet onmogelijk gemaakt. ~~Concreet betekent dit dat er~~ Dit betekent dat de gemeente geen 'onomkeerbare objecten' plaatst. Dat zijn bijvoorbeeld gebouwen of objecten met monumentale status die niet meer verwijderd of verplaatst kunnen worden. ~~geen gebouwen op de route zullen worden geplaatst. Dit gaf ruimte in het participatieproces.~~
- September 2023: Introductie andere ~~omgevingsmanager OM,~~ 5.1.2.e Daarnaast is er een gesprek geweest met de nieuwe omgevingsmanager en ~~-Gesprek nieuwe OM,~~ 5.1.2.e ~~-met de~~ vertegenwoordigers van bewoners Kranenburgweg (hierna vertegenwoordigers Kranenburgweg).
- ~~Op 26 oktober 2023:~~ zijn er aan de vertegenwoordigers ~~van bewoners aan de~~ Kranenburgweg zijn een aantal dwarsprofielen (fietsstraat) gepresenteerd en toegelicht met het verzoek om hier commentaar op te leveren.

- ~~Op 13 december 2023~~ zijn de commentaren van de vertegenwoordigers Kranenburgweg zijn van bewoners aan de Kranenburgweg ontvangen.
- ~~Op 13 december 2023~~ zijn tevens aanvullende dwarsprofielen (vrij liggend fietspad) zijn aan de vertegenwoordigers Kranenburgweg van bewoners aan de Kranenburgweg gestuurd.
- Januari 2024: Op 19 januari 2024 is er er is een gesprek geweest tussen de omgevingsmanager-OM en de vertegenwoordigers van bewoners aan de van de Kranenburgweg geweest om de commentaren te bespreken.
- Februari 2024: de vertegenwoordigers Kranenburgweg hebben schriftelijk gereageerd op de aanvullende profielen. Hieruit blijkt dat de bewoners van de Kranenburgweg geen noodzaak zien tot verandering. De dialoog verloopt beleefd maar men verzet zich door nut en noodzaak in twijfel te trekken en aanvullende vragen te stellen. Daarnaast hebben bewoners en omwonenden hebben aangegeven dat een eventueel verlies van de haakse parkeerplaatsen onacceptabel is.

3.1 Vervolg

~~Bewoners zullen uiterlijk 31 januari 2024 schriftelijk reageren op aanvullende profielen.~~

- De gemeente Den Haag dient na ontvangst van de commentaren schriftelijk te reageren. In ieder geval voordat de website van de Kranenburgweg weer live gaat.

~~3.2~~ **Wat is er reeds opgehaald aan input en commentaar**

~~Bewoners van de Kranenburgweg zien geen noodzaak tot verandering. De dialoog verloopt beleefd maar men verzet zich door nut en noodzaak in twijfel te trekken en aanvullende vragen te stellen.~~

- ~~Bewoners en omwonenden hebben aangegeven dat een eventueel verlies van de haakse parkeerplaatsen onacceptabel is.~~

4. Participatie

4.1 Ruimte voor participatie

Op basis van de ~~nu bekende technische uitgangspunten en randvoorwaarden~~ zijn er mogelijk aanzienlijke wijzigingen in de openbare ruimte voorzien in de Kranenburgweg maar zijn tevens de participatiekaders klein. De te hanteren treden van de participatietrap worden hierdoor vastgezet op verdiepen en inventariseren.

Er wordt niet geparticipeerd over ~~nut en de komst van noodzaak van~~ de herinrichting van de Kranenburgweg ~~tot of de~~ sterfietsroute. De sterfietsroute ~~gaat er komen~~ is eerder vastgesteld door de raad.

4.2 Aanpak participatie

Tot nu toe is er vooral gesproken met vertegenwoordigers van ~~de bewoners van~~ de Kranenburgweg zelf. ~~Het idee~~ In overleg met het projectteam is er gekozen om verder te gaan met drie dwarsprofielen. Op verzoek van de vertegenwoordigers heeft het projectteam een variant met een vrijliggend fietspad onderzocht. Het projectteam adviseert om geen vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit voldoet niet of onvoldoende aan het gemeentelijk beleid. -is om in overleg tot een aantal dwarsprofielen te komen, om die vervolgens- De volgende stap is om de dwarsprofielen via twee

~~stappen in een breder verband met~~ aan de omgeving ~~te bespreken~~ voor te leggen. Hiermee zijn we als gemeente transparant over het doorlopen proces. Na deze participatieronde verloopt het ontwerproces via een klankbordgroep. Hierover staat meer onder 4.2.2.

-Stap 1: oprichting klankbordgroep

@ 5.1.2 e 5.2.1
5.2.1

4.2.1 Stap 21: Website met dwarsprofielen

Op een door Haags Samenspel te ontwikkelen website worden ~~een nog nader te bepalen aantal~~ drie dwarsprofielen ~~met een fietsstraat~~ getoond. ~~Bewoners, ondernemers én fietsers die de route gebruiken kunnen een voorkeur uitspreken en voor- en nadelen benoemen. Belanghebbenden kunnen: Een rangorde aangeven en per dwarsprofiel commentaar en/of opmerkingen achterlaten.~~

Het doel van stap 1 is: Met de website worden meerdere doelen bereikt. Deze zijn hieronder uitgelegd.

- De ~~tot nu toe alleen met de vertegenwoordigers van bewoners aan de Kranenburgerweg besproken~~ dwarsprofielen ~~worden breder bekend te gemaakt maken~~ bij ~~alle de omgeving~~ belanghebbenden. We vragen ~~de omgeving~~ bewoners en ondernemers uit het Geuzenkwartier én fietsers die de route gebruiken om advies binnen vastgestelde kaders.
- Het projectteam krijgt ~~inzicht te verkrijgen of de~~ belanghebbenden ~~mogelijk reeds~~ een voorkeur hebben voor een bepaald dwarsprofiel.
- Per dwarsprofiel ~~kunnen~~ specifieke aandachtspunten ~~boven water krijgen benoemd worden. Hiermee kan -zodat hier indien mogelijk~~ rekening ~~gehouden worden mee kan worden gehouden in~~ tijdens het ontwerpproces.
- Het uiteindelijke doel is om tot ~~komen tot~~ één of twee 'voorkeursvarianten' van dwarsprofielen ~~te komen, die tijdens in~~ stap 2 ~~worden uitgewerkt verder te ontwikkelen zijn.~~

4.2.2 Stap 32: Ontwikkeling ~~tot~~ Schetsontwerp (SO) en voorontwerp (VO) ~~in overleg~~ met Klankbordgroep

Op basis van ~~de in~~ stap 1 ~~verkregen voorkeursvarianten zullen~~ worden in overleg met een ~~op te richten~~ klankbordgroep SO's ~~worden~~ opgesteld. ~~Eerst worden de resultaten van de website binnen de projectteam besproken. Daarna wordt deze informatie met de klankbordgroep gedeeld en besproken.~~ Het doel van de eerste bijeenkomst is:

- ...

Na de eerste bijeenkomst werkt de gemeente schetsontwerpen uit. Het projectteam stemt deze eerst intern af. Daarna worden de schetsontwerpen met de klankbordgroep gedeeld. Dit gebeurt tijdens een tweede bijeenkomst. Het doel van de tweede bijeenkomst is:

.....

De opmerkingen worden waar het kan verwerkt. Als hiervan wordt afgeweken, dan legt de gemeente uit waarom dit zo is. Dit wordt meegenomen in de derde klankbordgroep. Eerst werkt het projectteam een voorontwerp uit en stemt deze intern af. Daarna wordt het voorontwerp voorgelegd tijdens een derde klankbordgroep. Het doel van de derde bijeenkomst is:

In totaal drie bijeenkomsten met de leden van de klankbordgroep, zie 2.2, dient er Na de bijeenkomsten blijft er uiteindelijk één VO. Deze wordt over te blijven wat, na de officiële inspraakprocedure, ter goedkeuring vaststelling aan de gemeenteraad zal worden aangeboden voorgelegd. Na een vaststelling van het voorontwerp wordt Daarna wordt het project overgedragen aan de Dienst Stadsbeheer (DSB). Daarna wordt om het VO te laten uitwerken uitgewerkt tot een uiteindelijk DO.

5. Aandachtspunten en risico's

Aan de Kranenburgweg is nu de mogelijkheid tot haaks parkeren. Dit is in 2017 in overleg met de omwonenden gerealiseerd om de leefbaarheid in het Geuzenkwartier te vergroten. Zie RIS(???)

Bij de nieuwe ontwerpen lijkt er geen ruimte te zijn om het haaksparkeren te handhaven. Dit zou niet alleen tot een reductie in het aantal beschikbare parkeerplaatsen leiden, maar dus ook tot een reductie in de leefbaarheid van het gebied. De onder 2.2 genoemde bewonersorganisaties hebben allen aangegeven dat het reduceren van het aantal parkeerplaatsen onbespreekbaar is.

Indien de onder 4.2.1 genoemde website alle varianten toont zonder het behoud van haaks parkeren, is er een risico dat de reacties niet inhoudelijk zullen zijn maar alleen gaan over het feit dat 'de gemeente niet luistert naar bewoners en al het parkeren weghaalt'. De bereidheid om deel te nemen aan een klankbordgroep kan zou hierdoor tevens onder druk kunnen komen te staan. Hierdoor kan waardoor het participatieproces zou stoppen of onderbroken zou worden.

De belangrijkste redenen om het haaks-parkeren te laten vervallen vallen, is min of meer uiteen. Belangrijkste reden is vanuit verkeersveiligheid. Het haaksparkeren op een fietstraat zorgt voor onveilige verkeerssituaties. De automobilist heeft minder tot geen zicht op de aankomende fietsers bij het in-of uitparkeren. Daarnaast zijn er meerdere wensen die niet allemaal in het wegprofiel passen. Hierin moeten keuzen gemaakt worden die invloed hebben op de aantal parkeerplekken. In 2017 waren er voldoende redenen om het toch te doen en kijkend naar de dwarsprofielen zou een reductie van het trottoir aan de gevelzijde mogelijk wel degelijk ruimte bieden aan het behoud van haaksparkeren.

Het laten vervallen van het haaksparkeren levert is volgens het gemeentelijk beleid. meer ruimte op om te kunnen vergroenen maar om Dit kan wel nadelige gevolgen hebben voor het participatieproces. Het risico is dat we geen draagvlak krijgen van diverse bewonersorganisaties in en rondom het Geuzenkwartier. Het participatieproces komt hiermee onder druk te staan. te laten zien dat het sentiment van de omwonenden serieus wordt genomen, om draagvlak te creëren, om het participatieproces recht te doen en om. Zoals hierboven is benoemd kan de focus van het project verschuiven naar het niet willen opheffen van parkeerplekken. En daarmee niet mee willen werken aan het project. Dit kan een uiteindelijk een weloverwogen afweging te kunnen maken (ook op bestuurlijk!) niveau lastiger maken. Vanuit omgevingsmanagement wordt aangeraden om een variant waarbij het haaksparkeren (deels) gehandhaafd blijft men te nemen in stap 1 en 2 (zie 4.2). Vanuit het projectteam, waar verkeerskundige en stedenbouwkundige vertegenwoordigers aan deelnemen, is het advies om dit niet te doen.

Communicatie

Communicatiedoel

De communicatie is gericht op het participeren door en informeren van inwoners. Het communicatiedoel is dat de buurt en fietsers weten dat we de Kranenburgweg gaan aanpassen en waarom. Ze weten per fase hoe ze input kunnen leveren.

Het doel en de boodschap van de communicatie verschilt per fase. Het project is opgedeeld in de volgende fasen en doelen:

- Initiatiefase (DSO)
 - o Deel 1: We gaan de Kranenburgweg aanpassen. Dit zijn de uitgangspunten. Welke ideeën heeft u voor de Kranenburgweg?
 - o Deel 2: Dit zijn de onderzochte opties. Welke indeling van de weg vindt u het beste in de straat passen? Benoem per variant voor-en nadelen.
- SO-fase (DSO)
Dit zijn de schetsen. Deel uw mening en geef aan welke u het beste vindt.
- VO-fase (DSO)
Dit is het ontwerp. U kunt voor de laatste keer uw mening geven.
- DO-fase (DSB) *Uitvoeringsfase*
We gaan aan het werk. Dit gaat u ervan merken.

Communicatiedoelgroep

De hoofddoelgroep zijn de omwonenden van de Kranenburgweg, gelegen in het Geuzenkwartier. Over het Geuzen- en Statenkwartier:

- In de wijk wonen 15.133 mensen
- Mondige wijk
- De gemiddelde leeftijd in de wijk is 41,8 jaar, tegenover 39,2 voor heel Den Haag.
- De wijkbewoners zijn meer dan de helft hoogopgeleid.
- Bijna de helft van de inwoners is een eenpersoonshuishouden. De andere helft bestaat voor de helft uit samenwonend zonder kinderen, de andere helft samenwonend met kinderen. Een klein percentage is eenoudergezin.
- In deze wijk wonen veel expats.
- Het autobezit is 0,69 en iets gestegen t.o.v. andere jaren.
- Ca. 13 minuten fietsen naar de binnenstad, 15 minuten naar Scheveningen, 18 min. naar Kijkduin.
- 79,5% is frequente fietser in stadsdeel Scheveningen. Meeste verplaatsingen te voet of op fiets.
- Uit de gegevens komt dat in Scheveningen (stadsdeel waar Geuzen en Statenkwartier onder valt) en Haagse Hout procentueel gezien (qua verhouding in de wijk) de minste 'niet-frequente fietsers' wonen. Dit zie je ook terug in de modal split. Veel verplaatsingen gaan lopend of per fiets (tov gemiddeld in den haag), weinig anders dan dat.
- Verder wonen in Geuzen en Statenkwartier naar verhouding met de rest in Den Haag veel mensen met de mobiliteitsstijlen Kosmopolieten (22%) en Postmoderne Hedonisten (17%) en Nieuw Conservatieven (13% > in verhouding wat hoger, maar wel maar 4^e groep in deze wijk dus niet heel sterk vertegenwoordigd). In iets mindere mate dan gemiddeld maar wel als 3^e groep vertegenwoordigd Opwaarts Mobielen (14%).

De subdoelgroep zijn de fietsers rondom de Kranenburgweg. Zij kunnen straks sneller, comfortabeler en veiliger fietsen over de Kranenburgweg.

Keuzes communicatie n.a.v. doelgroep:

- Taalniveau B1
- Het zijn frequente fietsers. Veel mensen in de wijk kunnen gebruik maken van de prettigere fietsroute.
- Heldere en eerlijke communicatie. Neem de omwonenden mee in de denkwijze.
- Nederlands. Belangrijke dingen vertaald naar Engels.
- Geen plenaire bijeenkomsten meer.

Communicatieboodschappen

Kernboodschap

Er wonen en werken steeds meer mensen in Den Haag. De gemeente wil dat Den Haag leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Als inwoners meer gaan fietsen, draagt dit bij aan een bereikbare stad. Fietsen is gezond, schoon en gemakkelijk. Daarom krijgt de fiets meer ruimte in Den Haag. Met het uitvoeringsprogramma *Ruim baan voor de fiets 2020- 2025* stimuleert de gemeente inwoners om (meer) te fietsen. Bijvoorbeeld door het maken van snelle, comfortabele en veilige fietsroutes, voldoende fietsparkeerplekken en het geven van fietslessen. De aanpassing van de straat sluit aan bij het thema *verkeer en buitenruimte* uit de Wijkagenda Havenkwartier en wijkagenda Geuzen- en Statenkwartier.

De Kranenburgweg hoort bij een belangrijke fietsroute van het centrum tot Scheveningen Haven, de [Sterfietsroute Scheveningen Haven](#). Op een sterfietsroute verbetert de gemeente onoverzichtelijke plekken of legt ontbrekende stukjes fietspad aan. Zodat fietsers sneller, veiliger en comfortabeler kunnen doorfietsen. De Kranenburgweg is een van de laatste gedeeltes op de route dat aangepast moet worden. De gemeente kijkt direct hoe er meer groen aan de straat toegevoegd kan worden.

Communicatieboodschap voorwaarden/eisen project

Voor het inrichten van een straat zijn kaders en voorwaarden. De Kranenburgweg wordt aangepast omdat deze onderdeel is van een sterfietsroute. Daarom moet de inrichting ervoor zorgen dat de straat fietsvriendelijker wordt. De route is snel, veilig en comfortabel voor de fietser. De gekozen wegindeling voldoet aan de daaraan gestelde kaders.

Vanuit de [Kadernota Openbare Ruimte](#) houdt de gemeente zich bij een (her)inrichting aan het principe 'groen tenzij...'. Hiermee moedigt de gemeente aan tot ontmoeten en spelen, zorgt dit ervoor dat de stad groen blijft en groener wordt en er rekening wordt gehouden met klimaatverandering. De gemeente kijkt hoe we de hoofdboom- en ecologische structuur kunnen verbeteren om daarmee onder andere hittestress te verminderen. Volgens de [Parkeerstrategie 2021-2023](#) is parkeerdruk niet meer leidend wanneer ruimte wordt gecreëerd voor bijvoorbeeld fietsen of het toevoegen van groen. De gemeente houdt rekening met het beschermd stadszicht door de herinrichting uit te voeren in residentiekwaliteit volgens het [Handboek Openbare Ruimte \(HOR\)](#). Daarnaast maakt de herinrichting een eventuele toekomstige tramverbinding naar het Norfolk terrein niet onmogelijk, door geen gebouwen te plaatsen. Binnen de herinrichting wordt er een goede aansluiting gemaakt op de kruispunten aan het begin en eind van de Kranenburgweg.

Commented [812]: 30?

Communicatieboodschap Sterfietsroutes

De gemeente werkt aan snelle, veilige en comfortabele fietsroutes. Sterfietsroutes zijn bestaande routes van het centrum naar belangrijke plekken in de stad. Om fietsen aantrekkelijk te maken lopen de routes vooral langs rustige straten, groen, water en woonwijken. Op een sterfietsroute verbetert de gemeente onoverzichtelijke plekken of legt ontbrekende stukjes fietspad aan.

Communicatieboodschap meer groen

Volgens de Kadernota Openbare Ruimte wil de gemeente een groene, toekomstbestendige en leefbare stad worden. De gemeente wil in 2030 5 procent groei van het groen- of wateroppervlak. Dit betekent dat we bij het inrichten van openbare ruimte het principe 'Groen, tenzij...' aanhouden. De huidige inrichting van de Kranenburgweg bestaat vooral uit verharding. Dit biedt ruimte om hier meer groen toe te voegen. Bijvoorbeeld door het versterken van de *Stedelijke Groene hoofdstructuur*. De Stedelijke Groene Hoofdstructuur ligt nu langs het verversingskanaal. De weg kan versmald worden, zodat er meer ruimte ontstaat voor groen. Dit is toegezegd in de beantwoording van de afdoening van de motie "versterking Stedelijke Groene Hoofdstructuur" (RIS307454). Ook kijkt de gemeente of het mogelijk is om het hek te vervangen door een groenere oplossing, zoals een haag.

In de *Nota stadsbomen* (RIS307827) is de Kranenburgweg onderdeel van de hoofdboomstructuur. Dat betekent dat er bomen aan de straat toegevoegd moeten worden om de aan de hoofdboomstructuur te voldoen. Dit wordt in de herinrichting meegenomen.

Communicatieboodschap meer verkoeling

Vanuit de wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744) weten we dat Den Haag op veel plekken kwetsbaar is voor hittestress, droogte en wateroverlast. Door klimaatverandering komen hittestress, droogte en wateroverlast vaker voor. De [Haagse Klimaatatlas](#) laat zien dat op de Kranenburgweg de hittestress hoog is. Vooral aan de kant van de bebouwing, waar de temperaturen in de zomer nu hoog oplopen. De herinrichting van de straat biedt kansen om deze hittestress te verminderen door het toevoegen van groen, waaronder bomen. Ook regenwater kan hierdoor beter infiltreren. Door te vergroenen en de verblijfskwaliteit te verhogen ontstaan koele plekken in het groen.

In de *Nota stadsbomen* (RIS307827) is de Kranenburgweg onderdeel van de hoofdboomstructuur. Een doorgaande boomstructuur zorgt voor meer verkoeling. Bij de keuze voor de grootte van bomen, houdt de gemeente bovengronds rekening genoeg afstand tot de gevel en ondergronds ruimte voor de wortels.

Communicatieboodschap kansen voor ecologie

Het verversingskanaal langs de Kranenburgweg behoort tot de ecologische hoofdstructuur. Door de Kranenburgweg hierop aan te sluiten, kan deze hoofdstructuur worden versterkt en de ecologische structuur verbreedt. De planten en bomen die hier komen, moeten bestand zijn tegen de invloed van zout en wind, omdat de zee dichtbij is.

Communicatieboodschap fietspad aan de Houtrustweg

Aan de overzijde van het kanaal ligt een fietspad op de Houtrustweg. Met de vaststelling van het voorontwerp voor de sterfietssterroute centrum – Scheveningen is besloten om de route over de Kranenburgweg te laten lopen (RIS289283). De Houtrustweg is een stedelijke hoofdweg waar meer

autoverkeer overheen gaat en waar weinig overgangsruimte is tussen de drukke weg en het fietspad. Daarbij wordt de route langs de Houtrustweg als sociaal onveiliger gezien, omdat er in het gebied 's avonds geen (woon)activiteiten plaatsvinden.

Communicatieboodschap Parkeren

De wegindelingen die er nu liggen zijn allemaal ingedeeld als een fietsstraat. Hiervoor geldt het principe dat fietsers voorrang hebben, en automobilisten te gast zijn. Het verkeer op een fietsstraat heeft voorrang op verkeer uit zijstraten. In een fietsstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt er geen haaksparkeren toegepast. Bij haaksparkeren is het zicht op de rijweg minder en zijn er veel stekende bewegingen op de rijweg. Dat is onveilig voor de fietser. Daarom worden de aanwezige plekken omgevormd naar langsparkerplekken. Bij langsparkeren zijn bij het in- en uitparkeren minder stekende bewegingen nodig en daarbij is er voldoende zicht op de fietsers.

In 2009 meer parkeerplekken gemaakt. Waarom nu weer minder?

Er zijn in 2009 extra parkeerplaatsen gemaakt op de Kranenburgweg, door het aanleggen van haaksparkerplekken. De aanleg van deze parkeerplekken was onderdeel van het programma PRI-parkeren. Het programma PRI-parkeren had als doelstelling het verbeteren van de leefbaarheid door het toevoegen van parkeerplaatsen in delen van de stad Den Haag waar de parkeerdruk volgens de nota "Buurtanalyse aanpak parkeren woongebieden" (RIS 151896) groot is. Inmiddels is het verkeers- en parkeerbeleid van de gemeente veranderd. Via de Mobiliteitstransitie wordt meer ingezet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, en minder op autogebruik. De Parkeerstrategie 2021-2023 biedt daarvoor ook de ruimte: de parkeerdruk is niet meer leidend wanneer ruimte wordt gecreëerd voor bijvoorbeeld fietsen of het toevoegen van groen.

Hoe is de parkeerdruk?

In 2022 is een parkeerdrukmeting in het Geuzenkwartier uitgevoerd. De hoogst gemeten parkeerdruk is 88%, dit betekent dat er 1256 van de 1470 parkeerplekken in het Geuzenkwartier bezet zijn. Op de Kranenburgweg ligt de parkeerdruk met 67,5% lager dan op buurtniveau.

Communicatieboodschap eventuele tramverbinding Norfolk-terrein

Er worden met dit project geen concrete stappen gezet voor de aanleg van een tramverbinding naar het Norfolk-terrein. Voor dit project wordt in het ontwerp rekening gehouden met het niet onmogelijk maken van een tramlijn aan de kant van het verversingskanaal. Dit betekent niet dat deze tramverbinding hier ook echt komt. In een strook van zeven meter vanaf het hek van het verversingskanaal plaatst de gemeente geen 'onomkeerbare objecten'. Dat zijn bijvoorbeeld gebouwen of objecten met monumentale status die niet meer verwijderd of verplaatst kunnen worden.

Op een later moment komt er een nieuw onderzoek of het wenselijk is om Scheveningen Haven (Norfolk) met een tram te verbinden. Het traject van voorbereiden, onderzoek en realisatie van een tramverbinding is een langdurig traject van ongeveer 10 jaar. Bewoners worden bij dit traject betrokken indien dit gaat beginnen.

Overzicht mogelijkheden communicatiemiddelen

	Online	Offline
Gemeentelijke kanalen		
	E-mail	
		Brief
	Denhaag.nl/Denhaag.com	
	Participatietool Haags Samen ­ spel	
	Projectwebsite (bereikbaarestad.denhaag.nl)	
	Social mediakanalen gemeente	
		Stadskrant
	Digitale nieuwsbrief Statenkwartier	
	Muurkrant	
	Bijeenkomst (inloop, participatiebijeenkomst)	
		Huis-aan-huis verspreiding
Media		
	Persbericht	
		Adverteren lokale krant
		Buurtkrant – Scheveninger, Rond de Haven
	Hoplr	

Communicatieplanning

Periode/Datum	Actie	Gekozen middel	Doel
- 3 weken voor start	Opzet tekst middel afstemmen	Advies: h-a-h Flyer A5 dubbelzijdig. Klein blok engels	
19 tot en met 23 februari	Middel maken Vullen contentbriefing HS	Afstemmen flyer of nieuwsbrief	
4 tot en met 8 maart	Middel naar Print & Verzend Testen website HS		
11 maart – 1 april	Mening buurt ophalen	Website Haags Samenspel	Dwarsprofielen aan de wijk voorleggen
		H-a-h flyer	
		Social media ad?	
		Fysiek de buurt in?	
		Scheveninger 12 maart, 7 maart aanleveren Nieuwsbrief Statenkwartier, 25 maart Wijkblad Rond de Haven 27 feb,	
	Mening fietsers Kranenburgweg ophalen	Oproep Stadskrant van 13 maart, deadline 28 feb – 60 woorden Social media ad Voorstel fysieke oproep	Fiets u regelmatig over de Kranenburgweg/ van het centrum naar Scheveningen-Haven? Geef uw mening hoe we de Kranenburg fietsvriendelijk maken
8 – 12 april	Terugkoppeling na mening buurt	Website Haags Samenspel E-mail stakeholders E-mail indieners (toestemming geven HS-site?)	Dit zijn de dwarsprofielen met de meeste stemmen. We gaan deze verder onderzoeken.
April	Op locatie resultaten website delen	Bijeenkomst 1	
April - Mei	Uitwerken naar SO's	Intern	Intern

-Mei – Juni	Uitgewerkte SO's voorleggen aan klankbordgroep. (SO's begrijpelijk voor klankbord?)	Bijeenkomst 2	Deze schetsen zijn uitgewerkt n.a.v. input buurt op dwarsprofielen.
-Mei-Juni	Verslag versturen klankbordgroep 1 en 2	Deelnemers klankbordgroep	
-Juni-Juli	Uitwerken gekozen SO naar VO	Intern	-
Juni-Juli	VO naar begrijpbaar beeld	Afbeelding	-
Juli	VO met klankbord 3 bespreken	Bijeenkomst 3	Dit is de schets van het ontwerp.
September- Oktober	VO naar college, start vrijgave. Na publicatie op het RIS en gemeentebld start vrijgave van inspraak. Dit is meestal 2 dagen of een werkweek na de collegebehandeling.	College	-
- 3 weken voor inspraak	Tekst middel bekendmaking VO		
- 2 weken voor inspraak	Middel opmaken Multimedia	Advies: nieuwsbrief A4 dubbelzijdig	
- 2 weken voor inspraak	Opzet tekst bereikbare stad		
Op de dag van inspraak	Bereikbare stad live	Bereikbare stad	
September	Buurt informeren vrijgave VO (FOCUS NIET OP INSpraak)	Advies: nieuwsbrief	Dit is het ontwerp. Hier kunt u het ontwerp bekijken. Heeft u vragen? Kom naar de bijeenkomst.
Oktober – November	Inspraakperiode	Intern	
December 2024- Januari 2025	Beantwoorden zienswijzen	Intern	
Tussen inspraak en NvB	Update indieners NvB – verwachting terugkoppeling		
Februari	College NvB, vaststelling ontwerp	College	

Aparte Q&A woordvoering nodig? Of hierboven voldoende?

Tram

In de afgelopen jaren en meerdere colleges van B&W stond een 'tram naar Scheveningen – Haven' veel op de agenda, met grote betrokkenheid vanuit de stad. Een tramverbinding naar de haven is opgenomen in de Schaalsprong Openbaar Vervoer ([RIS299181](#)). Naar dit tramtracé is uitgebreid onderzoek gedaan en er is een intensief participatieproces gevoerd. In dit proces zijn diverse tracés onderzocht en besproken met een brede klankbordgroep ([RIS293461](#) en [RIS296049](#)). Voor het verbinden van Scheveningen – Haven (Norfolk) met een tram zijn slechts een paar mogelijkheden. De Kranenburgweg is daar één van. Uit de onderzoeken en gesprekken kwam een voorkeustracé voor een tram naar Norfolk via de Westduinweg. Daarna heeft het college van Burgemeester en Wethouders een voorkeur uitgesproken voor het tracé via de Westduinweg. Vervolgens is in 2018 een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de Westduinweg ([RIS297143](#)). Hierover besloot het toenmalig college het volgende: 'Voor de ontsluiting van het Norfolkterrein kiezen we niet voor een tram over de Westduinweg, maar kijken we naar alternatieve tracés'. Dit staat ook in het coalitieakkoord 'Stad van kansen en ambities' ([RIS299794](#)).



Aanwezig

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

VERSLAG

Projectgroep SFR
Kranenburgweg

Afdeling

Portefeuille Projecten

Auteur

5.1.2.e

Verslag d.d.

20 januari 2023

Overlegdatum

17 januari 2023

1. Opening en mededelingen

5.1.2.e opent de vergadering. 5.1.2.e neemt de rol over van 5.1.2.e en zal het aanspreekpunt worden voor dit project. Er volgt een kort voorstelrondje.

2. Agenda vaststellen

De agenda moest opnieuw worden vastgesteld. IbDH wil namelijk varianten toelichten voor invulling wegprofiel Kranenburgweg. De nieuwe volgorde is:

- Punt 3 en 4: Presenteren en bespreken vergroeningsvisie Kranenburgweg;
- Punt 5 en 6: Presenteren en bespreken communicatie-en participatieplan;
- Punt 7: Planning en acties verdelen.

3. Presenteren vergroeningsvisie Kranenburgweg

- 5.1.2.e laat de varianten voor het invullen van het wegprofiel zien. Uit het PvE is naar voren gekomen om uit te gaan van het STOMP-principe.
- Belangrijkste is dat de route aantrekkelijk, veilig is en voldoende doorstroming heeft voor de fietsers. Daarnaast spelen groen, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit/ leefbaarheid en bereikbaarheid een belangrijke rol.
- Variant 2 ecologie heeft de beste score. Dit is met de groene strook als 'reservering voor een mogelijke trambaan'.

4. Bespreken vergroeningsvisie

- 5.1.2.e geeft aan dat vanuit de parkeerdruk wellicht gekeken kan worden naar de hoeveelheid bomen tussen de parkeerplekken aan gevelzijde. Dit geldt niet voor de gehele Kranenburgweg.
- 5.1.2.e geeft aan het aantal parkeerplekken te hebben doorgegeven. Hoopt snel van 5.1.2.e te horen wat het standpunt is vanuit mobiliteit voor opheffen aantal parkeerplekken. (**Actie** 5.1.2.e)
- Het moet per variant inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplekken er over blijven. (**Actie** 5.1.2.e / 5.1.2.e).
- Verder is er een opsplitsing met het ene deel van de Kranenburgweg en het andere deel voorgesteld. Deze opsplitsing is niet wenselijk voor de doorgang van de Kranenburgweg. Dit gaat dus niet aangepast worden.
- Bij variant 4 moet nog gekeken worden naar het aantal aansluitingen op de zijwegen (**Actie** 5.1.2.e / 5.1.2.e)
- Belangrijk voor de SFR is om de continuïteit van de fietssteroute te waarborgen. Voorkeur gaat dus uit naar de aansluiting op de Conradkade, een fietsstraat.
- 5.1.2.e gaat bij opdrachtgever en 5.1.2.e ophalen in hoeverre de fietsstraat een harde eis is o.b.v. beleid afdeling mobiliteit. (**Actie** 5.1.2.e)

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

- Tweerichtingsverkeer voor auto's op een fietsstraat is negatief beoordeeld. Deze variant zal niet aan de bewoners voorgelegd worden.
- Besloten moet worden welke varianten er wel aan de bewoners voorgelegd zal worden. Deze ideeën kunnen in een open gesprek met de buurt voorgelegd worden. Dit gebeurt nadat de opmerkingen van het projectteam zijn opgehaald en verwerkt door 5.12.e (Actie 5.12.e).
- 5.12.e zegt dat er moet worden uitgegaan van nieuwe nota fietsstraat. Belangrijk is om ook een check te doen op de maatvoering o.b.v. HOR. 5.12.e stuurt dit per mail naar 5.12.e (5.12.e).

Afgesproken is dat er gereageerd kan worden op de aangepaste versies van 5.12.e Deze stuurt 5.12.e naar het projectteam met de vraag of er nog correcties/aanvullingen zijn. (Actie 5.12.e).

3. Presenteren communicatie- participatieplan

- 5.12.e en 5.12.e presenteren het communicatie- en participatieplan. De presentatie en het definitieve plan staan ook op de SharePoint onder 2023 > communicatie.
- Bewoners van het Geuzen-en Statenkwartier en Havenkwartier worden geïnformeerd én betrokken bij dit project. Participatie is alleen gericht op de wijk Statenkwartier, daar ligt de Kranenburgweg.
- De communicatieboodschap is als volgt: "De gemeente gaat de Kranenburgweg herinrichten. Deze straat is onderdeel van de Sterfietsroute 'Binnenstad-Scheveningen Haven'. We maken de straat fietsvriendelijk, groener en toekomstbestendig. Deze herinrichting past bij de ambitie van de gemeente Den Haag om het fietsgebruik in de stad te stimuleren". Toekomstbestendig is de link naar de reservering voor een mogelijke tramlijn in de toekomst.
- De volgende communicatiemiddelen zullen worden gebruikt: kranten, wijkverenigingen, huis aan huis, website, social media, buurtapp etc. De **communicatie kan starten nadat de** bestuursadviseur van wethouder Mulder akkoord heeft gegeven op het plan. Daarna bespreken de communicatie adviseur, projectleider en omgevingsmanager de voorbereidingen. Hiervoor wordt een afspraak gepland. (Actie 5.12.e)
- Participatie is nu ingestoken op verdiepen en inventariseren. Co-creatie leent zich niet voor dit project. Er zijn namelijk kaders waaraan de gemeente zich moet houden. De presentatie eindigt met een vraag van de omgevingsmanager richting het projectteam. Welke kaders moeten er meegegeven worden aan de buurt en wat kunnen de bewoners er zelf nog van vinden?

3. Bespreken communicatie- participatieplan

- Vanuit verkeerskundig perspectief: kijk naar het doel van het project. 5.12.e geeft aan dat je de rode loper voor de fietser moet uitrollen. Alles wat binnen het kader sterfietsroutes past, is mogelijk om bewoners te laten participeren. Er zijn ook zorgen geuit over het opheffen van aantal parkeerplekken voor groen. Hoe ga je om met de mogelijke weerstand tegen opheffen p-plekken?
- Vanuit beleid(safdeling) groen: mogelijkheden om type groen uit te laten kiezen. Dit moet wel aansluiten op de vegetatie en ecologische zone van omliggend gebied Kranenburgweg. Opheffen parkeerplekken kan eventueel minder door parkeerplaatsen te sparen aan kant van Verversingskanaal. Aan deze kant komen slecht een paar bomen, aan de kant van Gevelzijde daar kan het beste de hoofdboomstructuur versterkt worden.
- Vanuit verblijfskwaliteit: de 7m brede strook aan kant Verversingskanaal biedt mogelijkheden. Willen bewoners daar een wandelpad, bankjes of alleen groen? Vanuit verblijfskwaliteit zijn er ook een paar randvoorwaarden om rekening mee te houden.
- Aanvullingen op stakeholders:
 - o Fietsersbond meenemen, parallel laten lopen aan participatie/communicatie bewoners.
 - o De AVN net zo belangrijke stakeholder , hoe nemen we deze mee in het project?

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

- Minder Grijs Meer Groen is een bewonersinitiatief uit Scheveningen Dorp. Zij zijn actief bij vergroenen in omgeving. Deze meenemen in het project?

7. Planning en acties verdelen

Zie verslag met **(acties)**

8. Rondvraag en sluiting

Het verzoek van 5.12a een 5.12a om PVA aan te vullen met wat het niet onmogelijk maken van de tramlijn inhoudt. De definitie staat overigens ook in de memo die destijds aan de staf mobiliteit is voorgelegd. 5.12e checkt het PVA en past dit uiterlijk volgende week aan waar nodig **(Actie 5.12e)**

5.12a dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.



Aanwezig

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

VERSLAG
Projectgroep SFR
Kranenburgweg

Afdeling
Portefeuille Projecten
Auteur

5.1.2.e

Verslag d.d.
23 februari 2023
Overlegdatum
21 februari 2023

1. Opening en mededelingen

5.1.2.e opent de vergadering.

5.1.2.e verzoekt allen het bijgewerkte PvA te bekijken en correcties uiterlijk 7 maart toe te voegen via wijzigingen bijhouden. Het PvA staat onder deze map: [1. Projectdocumenten](#) > **Actie projectteam**

2. Agenda vaststellen

De agenda is vastgesteld.

3. Presentatie twee voorkeursvarianten in platte vak en groenvisie

5.1.2.e presenteert de voorkeursvarianten. 5.1.2.e zal de presentatie uploaden op het MS-teams kanaal onder deze map [8. IbDH](#) > **Actie** 5.1.2.e

De Sterfietsroute Centrum-Scheveningen Haven start bij de Torenstraat. De meeste delen van de route bestaan uit fietsstraten met daaraan parallel een bomenstructuur.

De belangrijkste eisen staan benoemd in de presentatie. Het gehele projectteam moet achter deze selectie aan eisen staan. Het verzoek om uiterlijk 7 maart nodige correcties met onderbouwing door te geven aan 5.1.2.e > **Actie projectteam**

De variantenstudie is voorzien van input door het projectteam. Dit is verwerkt. Voorkeur hebben varianten 1 en 2. Deze scores het hoogst met als voorkeur om het profiel met éénrichtingsverkeer in te richten. De eerste 2 varianten zijn in concept verder uitgewerkt.

- Variant 1: wegprofiel zonder bomenstructuur. groenstrook tot 2 meter aan de gevelzijde en 1,5 m groen met stukje uitstapstrook. In het wegprofiel geen bomen. Parkeerbalans is 213. Voordeel is een sterke bomenstructuur wat niet ten koste gaat van parkeren, 3 meter aan trottoir gevelzijde. De rest is toebedeeld aan de ecologische zone.
- Variant 2: wegprofiel met bomenstructuur. Dit gaat wel ten koste van het parkeren. Parkeerbalans 183. Bomen aan beide kanten van het wegprofiel.

Vervolg: in de SO en VO fase worden de hoofdbomenstructuur en de ecologische waarden aan kant Verversingskanaal verder uitgewerkt.

Conclusie: variant 1 meer kansen voor bomen aan gevelzijde (aan de kant van woningen), biedt meer schaduw en houdt meer ruimte over voor parkeren. Inpassen van de tram gaat in variant 1 ten koste van parkeerplaatsen. Variant 2 is een laan met dubbelzijdige bomenstructuur. Bij deze variant is het niet zeker of

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

de bomen aan de kant van Verversingskanaal te dicht bij de tram komen en dus in de toekomst behouden kunnen blijven.

5.1.2.e vraagt wat er gebeurt met de andere varianten. Waarom niet alleen de variant één en twee meenemen in participatie? De varianten staan nog niet vast, er volgt nog participatie tijdens de SO-fase.

Variant 1 en 2 zal 5.1.2.e de gevolgen voor de parkeerdruk onderzoeken in Geuzekwartier >Actie 5.1.2.e
De parkeerdruk is hoog, daardoor moet er onderzocht worden of variant twee nog wenselijk is aangezien dit ontwerp minder parkeerplekken heeft.

5.1.2.e vindt beiden varianten acceptabel voor fiets en groen. Vraagt voor beiden varianten te kijken naar de kruisingen, wellicht daar meer kans voor vergroening.

De vraag na de presentatie is, wat gaan we naar buiten brengen? Donderdag 23 februari is het eerste gesprek met voorzitter wijkoverleg Statenkwartier geweest. Daarna zal 5.1.2.e de verkennende gesprekken met de buurt uitbreiden. Tijdens het gesprek van afgelopen donderdag zijn de randvoorwaarden besproken, zoals in de communicatieboodschap staat. Zie voor het communicatie-en participatieplan [5. Communicatie](#)

4. Voorstel verkeersrichting

5.1.2.e legt het volgende aan de opdrachtgever voor: alle varianten in SO-fase voorleggen of alleen de 2 varianten met eenrichtingsverkeer. 5.1.2.e vraagt eerst advies van de omgevingsmanager, 5.1.2.b was namelijk afwezig tijdens het teamoverleg >Actie 5.1.2.e

De voorkeur vanuit de projectgroep is éénrichtingsverkeer. 5.1.2.e stemt het genomen besluit vóór het volgend teamoverleg af met 5.1.2.e en 5.1.2.b >Actie 5.1.2.e

5.1.2.e zal de voor- en nadelen éénrichtingsverkeer delen met 5.1.2.a 5.1.2.e neemt dit mee naar gesprek met opdrachtgever >Actie 5.1.2.e

5. Besluit over verkeersrichting

Zie punt 4

6. Planning en acties verdelen

Afgelopen donderdag was het eerste gesprek met de wijk. Inhoudelijke vragen over het niet onmogelijk maken van een toekomstige tramlijn worden beantwoord vanuit afdeling mobiliteit en/of aangevuld door team OV.

Verdere uitwerking van de varianten/ concept schetsontwerpen / vergroeningsvisie staan ON HOLD tot en met de volgende projectgroep van 23 maart.

5.1.2.e dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.

Op basis aantallen parkeerdrukmeting

	Aantal parkeerplaatsen Kranenburgweg	Te verwijderen parkeerplaatsen	Parkeerdruk: buurt (nacht)	Vershil (%)	Parkeerdruk: straat (nacht)	Vershil (%)
Huidig	246	-	88%	-	67%	-
Variant 1: bomen in groenstroken	213	33	90%	2,1%	78%	10,5%
Variant 2: bomen in parkeerstroken	177	69	92%	4,4%	94%	26,6%

Op basis aantallen 51124

	Aantal parkeerplaatsen Kranenburgweg	Te verwijderen parkeerplaatsen	Parkeerdruk: buurt (nacht)	Vershil (%)	Parkeerdruk: straat (nacht)	Vershil (%)
Huidig	224	-	89%	-	74%	-
Variant 1: bomen in groenstroken	213	11	89%	0,0%	78%	3,9%
Variant 2: bomen in parkeerstroken	177	47	91%	2,3%	94%	19,9%



Den Haag

OFFERTE UITVOERING

Participatietool Sterfietsroute Kranenburgweg

Door 5.12.e

Team Haags Samenspel

20 maart 2023

Versie 1.1



1

Context van dit project

Achtergrond

De gemeente gaat de Kranenburgweg herinrichten. Deze straat is onderdeel van de Sterfiets route 'Binnenstad-Scheveningen Haven'. De gemeente wil de straat fietsvriendelijk, groener en toekomstbestendig maken. Deze herinrichting past bij de ambitie van de gemeente Den Haag om het fietsgebruik in de stad te stimuleren.

Het project raakt aan de discussie over de reservering voor een trambaan in de toekomst over de Kranenburgweg. De gemeente wil de mogelijkheid voor een trambaan in de toekomst openhouden. De gemeente wil hier transparant over communiceren, maar de aandacht ligt op het verbeteren van de fietsroute en het vergroenen van de straat.

De gemeente wil bewoners, ondernemers, organisaties en gebruikers betrekken bij de herinrichting in de initiatieffase, bij het schetsontwerp en bij het voorontwerp.

Opdracht

Een digitale participatietool ontwerpen en ontwikkelen voor het schetsontwerp. De tool staat live van 23 juni t/m 7 juli 2023.

Let op, geen onderdeel van deze opdracht is:

- Het uitvoeren van fysieke participatie en communicatie (bewoners en ondernemers uitnodigen om mee te denken).
- Het publiceren van informatie over inhoud en proces van het project. Het projectteam maakt zelf een projectpagina aan op scheveningen.denhaag.nl.
- Het ontwerpen en ontwikkelen van een digitale participatietool voor het voorontwerp. Het projectteam laat nog weten of voor deze fase een digitale participatietool gewenst is.

Resultaten

Binnen de opdracht leveren we het volgende op:

- **Digitale participatietool** zodat bewoners, ondernemers en gebruikers hun mening kunnen geven door te stemmen (peiling) op en inhoudelijk te reageren op 3 varianten voor het schetsontwerp.
- **Webredactie** om content voor de digitale participatietool te creëren, redigeren en publiceren.
- **Back-office ondersteuning** bij technische problemen op de website.

2

Aanpak

We voeren de volgende activiteiten uit om tot de resultaten te komen.

1

Ontwerpen

We maken een ontwerp van de participatietool.

We valideren het ontwerp tijdens een validatiesessie met het projectteam. In die validatiesessie stellen we ook een planning vast tot aan livegang.

Op basis van de feedback passen we het ontwerp van de participatietool aan.

Resultaat: gevalideerd ontwerp van de participatietool.

2

Ontwikkelen

We maken voor de participatietool een contentbriefing die we met jullie delen.

Jullie vullen de contentbriefing met inhoud (teksten beeld).

Wij redigeren en publiceren de content in de participatietool. We ontwikkelen en testen de tool.

Resultaat: een gewulde en werkende participatietool.

3

Live

We zetten de participatietool live op doemee.denhaag.nl/kranenburgweg

Na afloop delen we de resultaten (stemmen en reacties) met het projectteam.

Resultaat: mensen kunnen hun mening geven door te stemmen (peiling) op en inhoudelijk te reageren op 3 varianten voor het schetsontwerp.

3

Financiering

Binnen deze opdracht worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd met bijbehorende uren en kosten.

Werkzaamheden	Wie	Uren	Kosten
Participatietool schetsontwerp			
Participatiewebsite ontwerpen en valideren	Participatieadviseur/webredacteur	8	€ 780
Content creatie/redactie	Participatieadviseur/webredacteur	7	€ 660
Participatiewebsite ontwikkelen	Participatieadviseur/webredacteur	4	€ 360
Participatiewebsite intern testen	Participatieadviseur/webredacteur	1	€ 90
Back-office ondersteuning	Webredacteur	1	€ 90
Output participatietool verwerken	Participatieadviseur	2	€ 220
Technisch development participatiewebsite/tools	Internetbureau Draad (inhuur)		€ 350
Doorberekening hosting, certificaat, onderhoud, beheer en archivering participatiewebsite	I&A		€ 200
Projectmanagement (10% op totale uren)	Participatieadviseur	10%	€ 220
	Totaal	25	€ 2.970

4

Opdrachtbevestiging

Voor de opdrachtbevestiging is een akkoord nodig van de opdrachtgever (budgethouder) op dit voorstel en over de wijze van facturatie.

De opdrachtbevestiging kun je geven door ons een mail te sturen met jouw akkoord. Bijgevoegd aan deze mail voeg je dit voorstel toe, zodat we weten dat het om dit voorstel gaat.

Wijze van facturatie

Na de opdrachtbevestiging wordt de facturatie via een interne verrekening in gang gezet. Het bedrag wordt geboekt op het project- en taaknummer van de opdrachtgever. De verrekening vindt plaats als 100% van het totale bedrag aan uren en kosten is bereikt.

Alleen daadwerkelijk gemaakte uren en kosten worden verrekend.

Belangrijke gegevens

Gemeente Den Haag
Dienst Publiekszaken, sector Stadsdelen & Wijken
Programma Haags Samenspel
Postbus 12600
2500 DJ Den Haag

Programmamanager/budgethouder: 5.1.2e
Kostendrager: K626101
Projectnummer: 7005424

Colofon

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag.

STERFTIJSROUTE 1: BINNENSTAD - SCHEVENINGEN



Open
kruisstraat die
(invalide,
bezet worden
navigatie van
kennel)

Begin King's
dit in de
invalide van
grote gebied
kennel

1/14 niet
halve
100/100
100/100

Bomen
planten!

Bomen aan
kennel
van de
kennel

aan
kennel
van de
kennel

ecologische
kennel
van de
kennel

Speelruimte
voor
kennel

in: te
kennel
van de
kennel

aan
kennel
van de
kennel

extra
kennel
van de
kennel

Plantjes op
kennel
van de
kennel

Speelruimte voor
kennel
van de
kennel

aan
kennel
van de
kennel

open
kennel
van de
kennel

aan
kennel
van de
kennel

aan
kennel
van de
kennel

aan
kennel
van de
kennel

Bomen aan
voorzijde
vrij baan

ecologischere
met natuur
= speelplek
zoude het
met bomen

Speelplek /
voor
kinderen

ru: te breed
profiel
het ligt wel
aan landingsbaan
= veranderder

→ groen
P-punt
groen
3m-2

Bankopkanten
een
aan
aan
aan

lever
langsparkeeren
dan
darsparkeeren

Speelplek voor
kinderen
(als niet heeft
asfalt behouden)
→ straten/rijbaan

Plantjes op
koppen straten
mee-urichten
(groen/spelen)

extra groen
maken
lpr brede
rijbaan

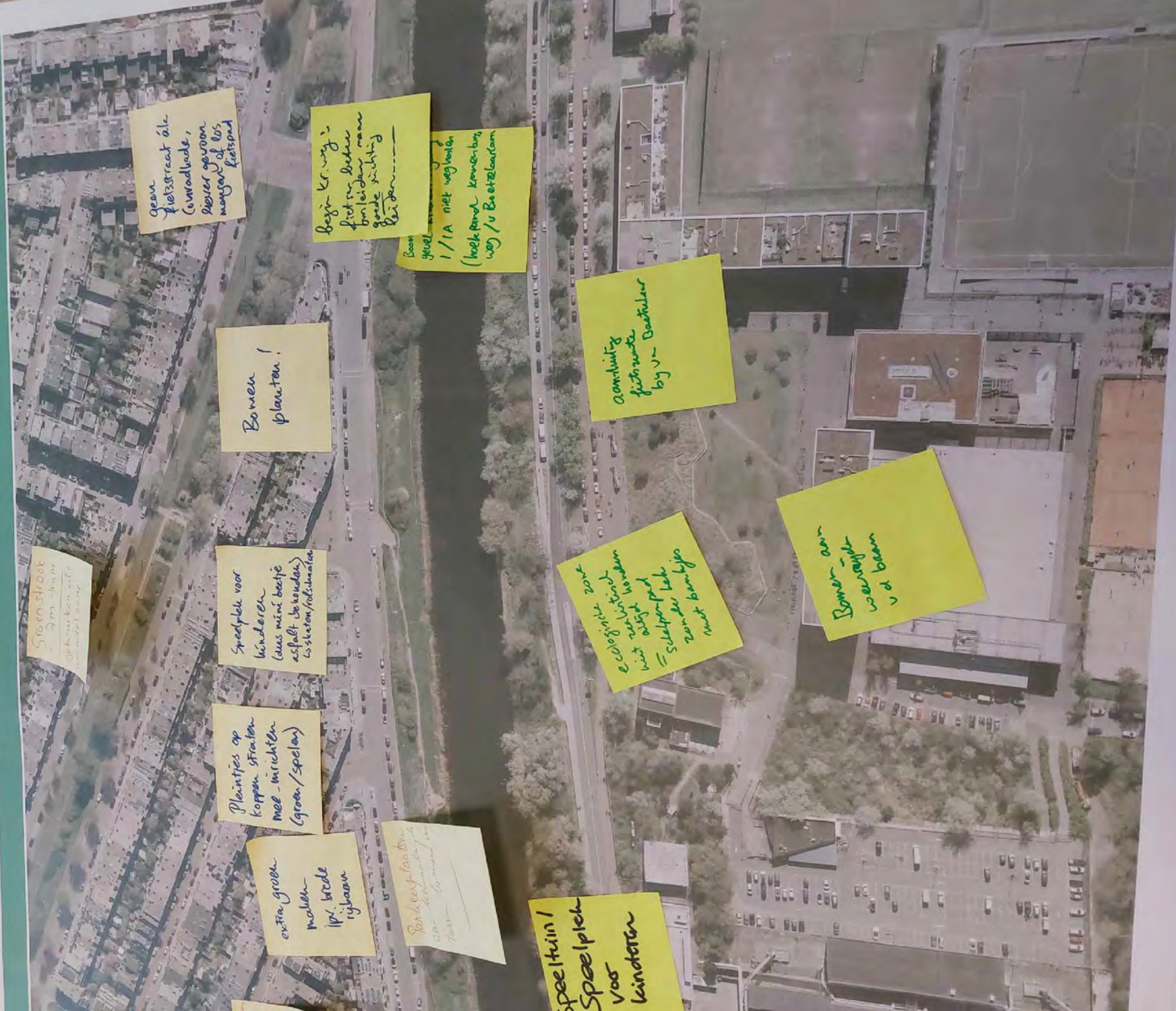
geen hoge bomen
will graag
voldoende
nat/wat
behouden

geen bomen
i.v.m. zon
verlies

Groenstrook
= 2m
openbaar
verkeer

ING KRANENBURGWEG

Route 1: binnenstad - Scheveningen



Slangenstraat
3m - 10m
Slangensteen
Slangensteen

geen
fietsstraat als
Conradslade,
diever gevoel
margen of los
fietspad

Begin Kr. weg is
fietser die
binnen de
goede richting
kijken

Boon
gevel
1/1A niet weglozen
(hoek pand komen bij
weg / v Boonlaan)

Bomen
planteren!

Speelplek voor
kinderen
(aus met beestje
asfalt te houden)
↳ station / politiebureau

Plein op
koppelen straten
mee - mrichten
(groen / spelen)

extra groen
malen
1px brede
rijbaan

Plant een plant
100-150cm
100-150cm

speelplek /
Speelplek
voor
kinderen

ecologische
zont
e cologische
zont
wilt
= schakel
zont
zont

aanbouw
fietsroute
by v Boonlaan

Bomen
aan
aanbouw
v d baan

RICHTING KRANENBURG

Stadsroute 1: binnenstad

Spaarse opbouw
natuur met veel
groen, grasland, bomen
steppen, grasland, bomen

Raamplan
van de
handelaars
(van de
bouw) op
opbouw

meer kopan-
trij met
natuur
natuur
natuur

Laagste
laagste
laagste

LUCHTFOTO



Op een op
plein bij
plein dan
Kranenburgweg
4-6-26
11-11-11

BREDE STOEP
MET RIJNTE
VOOR GEVEL
TUNINGES

ALS HET KAN
MEER BOMEN
MET RIJNTE

MEER RIJNTE
VOOR GEVEL
TUNINGES
SOORT DIE NIJ
TOEGESTAN IS

Het huis
blijft
veel aan
kies - aan
met
opbouw

Voorstel
bos?
8 witbomen
in het
struik
knuden

Toevoegen
bomen aan de
Kanaalkant
b.v. linden

Toevoegen
Inheemse
soorten
die aansluiten
op de
omgeving
en biodiversiteit
verder

Wat
Parkeer-
mogelijk-
heid
behouden

Inheems +
biologische
bij vriendelijke
struiken, bloemen

Een
groot
straatbeeld
ligt me
aan

Meer
gelen
is goed! Niet
te veel
van gemak.
functioneel

KRANENBURGWEG IN BEELDEN



Aansluiting Duindorpdam



Uitzicht Verversingskanaal



Vergroening versteende pleinen



Overmaats trottoir + haaksparkeren



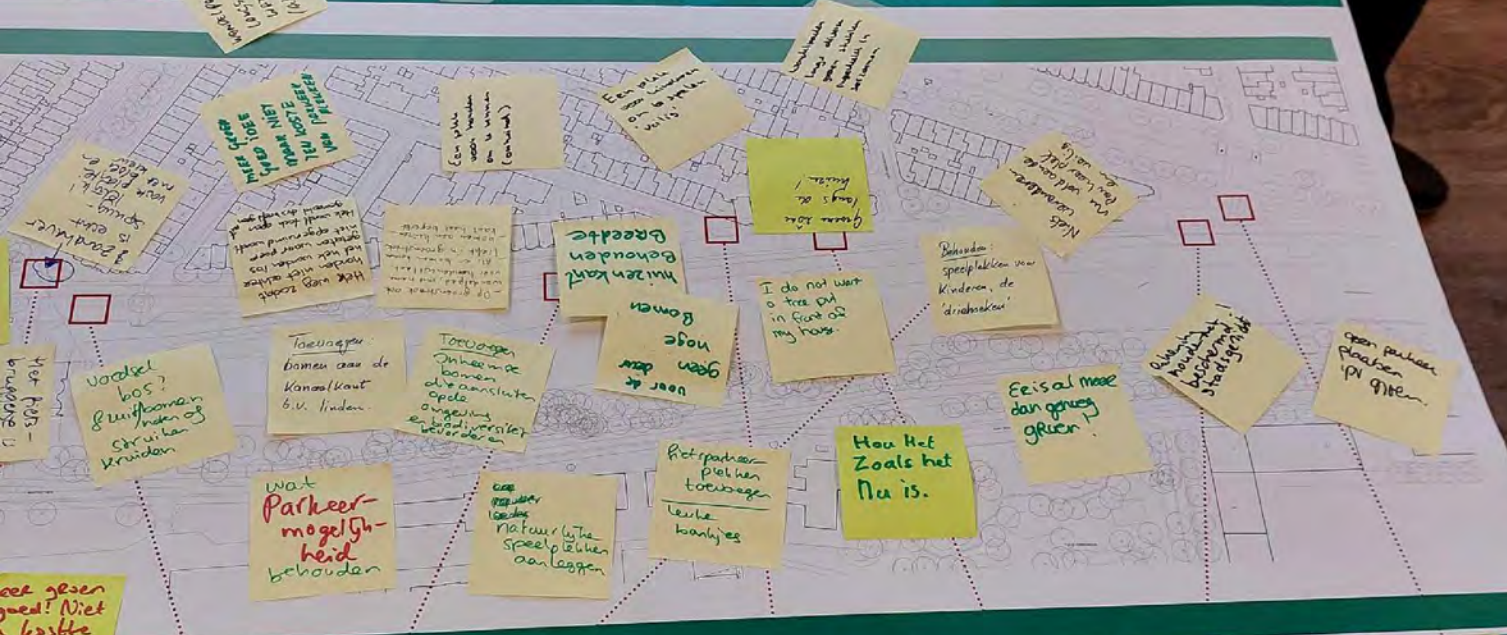
Ecologische ver

TER INSPIRATIE



RICHTING KRANENBURGWEG

Stadsroute 1: binnenstad - Scheveningen



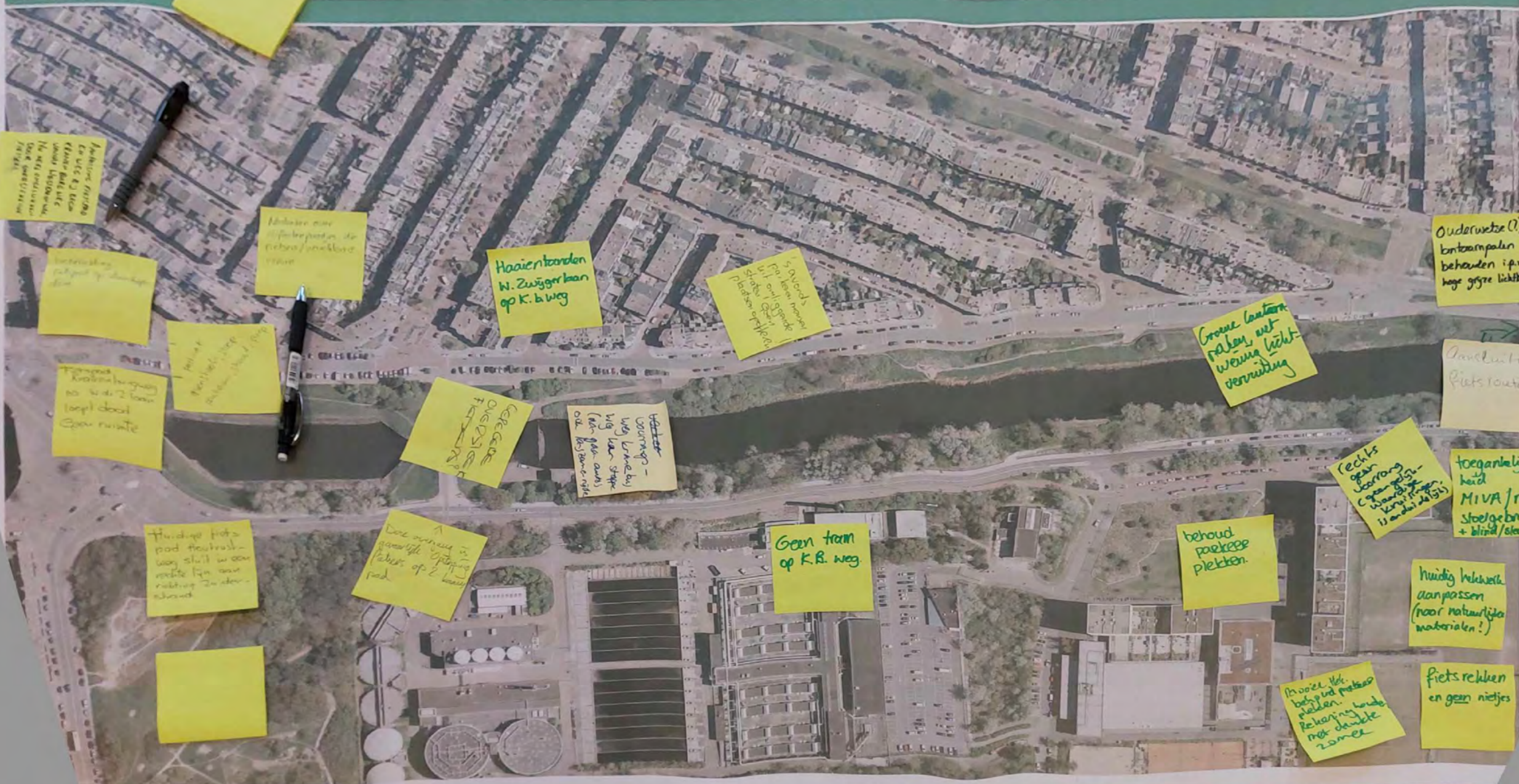


Den Haag

HERINRICHTING KRANENBURGWEG

Sterfietsroute 1: binnenstad - Scheveningen

LUCHTFOTO



Handwritten note: In 1970-75 was er een park met een speeltuin. Het werd omgevormd tot een woonwijk.

Handwritten note: In 1970-75 was er een park met een speeltuin. Het werd omgevormd tot een woonwijk.

Handwritten note: In 1970-75 was er een park met een speeltuin. Het werd omgevormd tot een woonwijk.

Handwritten note: In 1970-75 was er een park met een speeltuin. Het werd omgevormd tot een woonwijk.

Handwritten note: Handwritten note about a path.

Blank handwritten note.

Handwritten note: Handwritten note about a path.

Handwritten note: Haaienstanden W. Zwijgerlaan op K. b. weg

Handwritten note: Oude fietsroute

Handwritten note: Handwritten note about a path.

Handwritten note: Geen tram op K.R. weg

Handwritten note: Handwritten note about a path.

Handwritten note: Groene lanternen, met weinig lichtvermindering

Handwritten note: behoud parkje plekken

Handwritten note: Rechts gear Jorranng Copan gelyk Waardweg Kanaalweg 11 andal de 1515

Handwritten note: huidige bebouwing aanpassen (naar natuurlijke materialen!)

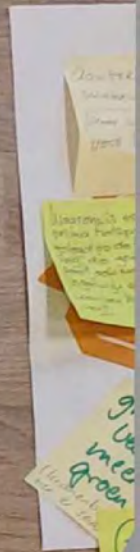
Handwritten note: Handwritten note about a path.

Handwritten note: Fiets rekken en geen nietjes

Handwritten note: Ouderwetse (?) bonteampalen behouden i.p.v. hoge grijze lichtbuis

Handwritten note: Amekuiting Fiets route

Handwritten note: toegankelijkheid MIVA / rolstoelgebruikers + blind / slechtziende



Handwritten note: g... mee... groen...

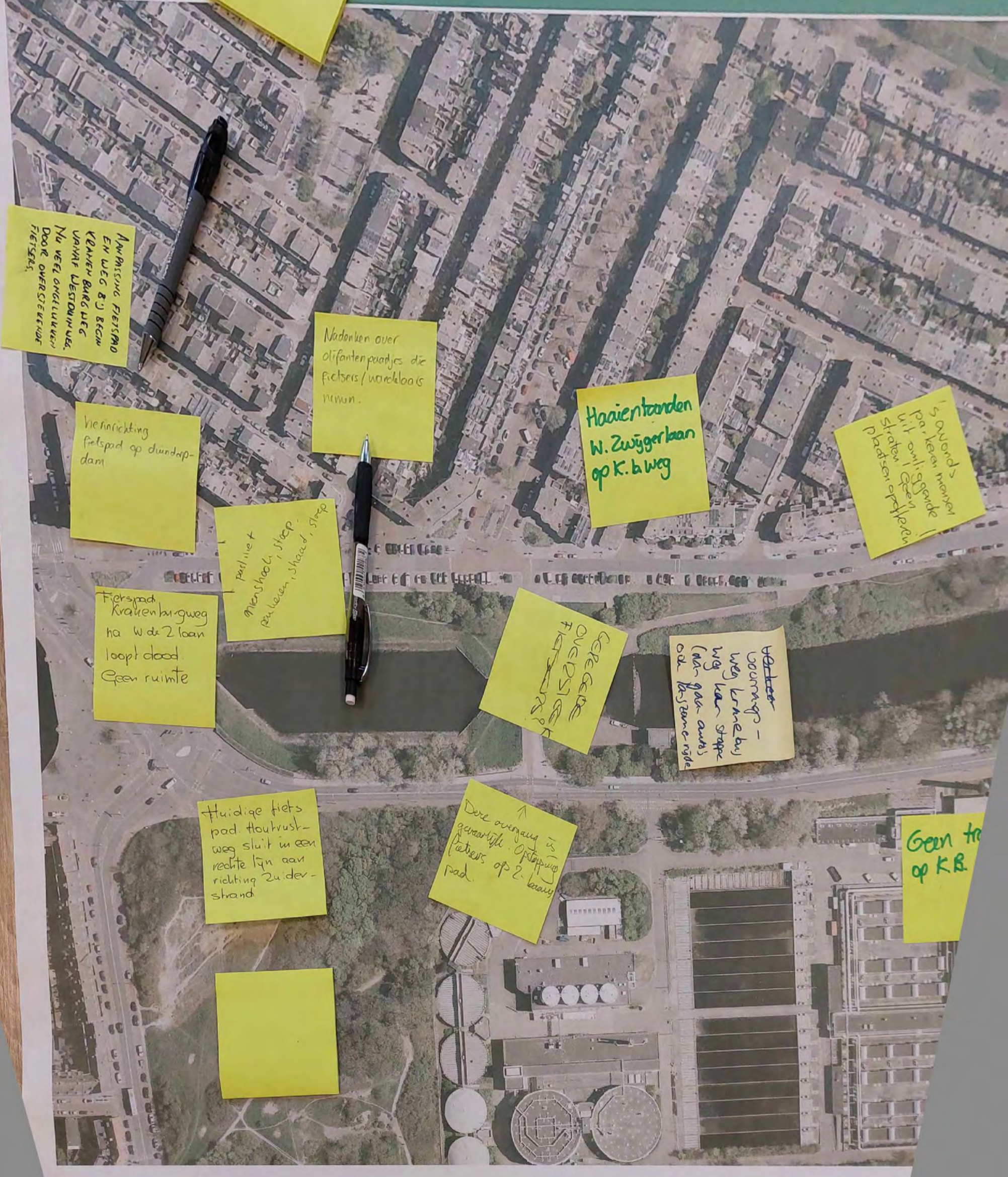


VREDE EN RECHT
Den Haag

HERINRICHTING KI

Sterfietsroute 1: binn

LUCHTFOTO



Afwissende fietsstro
en weg B & J BICW
vanuit de zuidw. weg
Nu veel onduidelijk
door oversteekw
fietsers.

Herinrichting
fietspad op dijkdij-
dam

pad met
menshooi, stop,
ruilen, haard, stop

Fietspad
Kraaienv. weg
na w de 2 baan
loopt dood
Geen ruimte

Huidige fiets
pad Houbruk-
weg sluit in een
rechte lijn aan
richting Zuider-
strand

Dere overgang is
gemakkelijk. Opstopping
fietsers op 2- baan
pad.

Nadonken over
olifantenpaadjes die
fietsers/wandelaars
nemen.

Haaienvanden
W. Zwijgerbaan
op K. b. weg

Gegeede
overstap
fietsers

Verkeer -
voornamelijk
weg kruis bij
weg van stap
(aan gas-
aans)
ook busse-
rijde

5 avonds
pa-keer man
uit omringende
Straten. Bicy
Plaatsen op fietsers

Geen tra
op K.B.

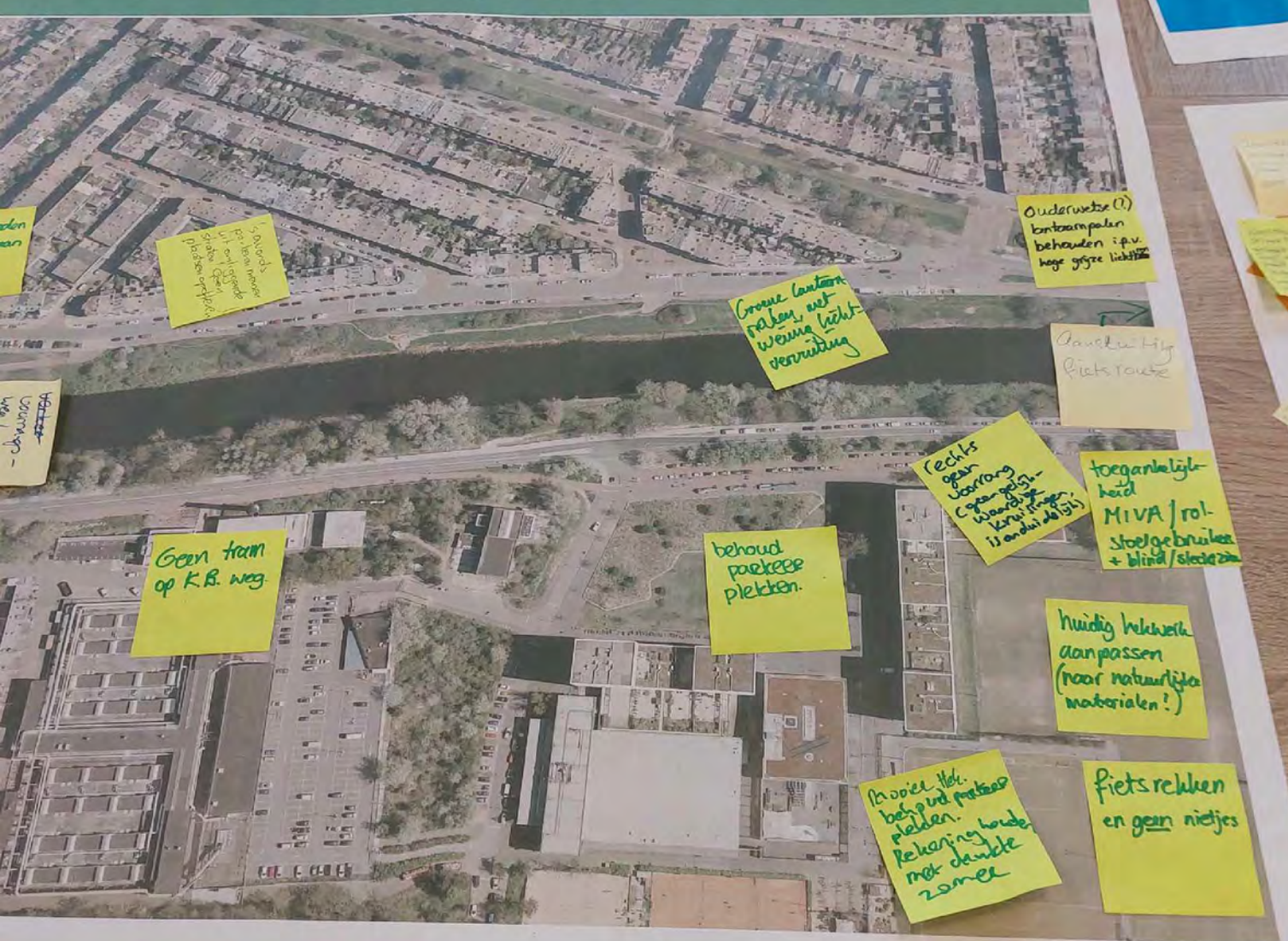


RICHTING KRANENBURGWEG

Sterfietsroute 1: binnenstad - Scheveningen

Den Haag

Tafel 3
Indeling van



Schaarvonds
voor een nieuwe
in een bestaande
straten open
plaatsen of
plekken

Ouderwete (1)
buitenvaarten
behouden i.p.v.
hoge grijze licht

Groene lantaarn
reken, met
weinig licht
verruiming

aanpak bij
fiets route

rechts
geen
voertuig
Copa-gebruik
waarschijnlijk
Kruislingen
is anders de lijn

toegankelijk-
heid
MIVA / rol-
stoelgebruikers
+ blind / sleedstoel

Geen tram
op K.B. weg

behoud
poetse
plekken.

huidig lekke
aanpassen
(naar natuurlijke
materialen?)

Probeer het
beleg met poetse
plekken.
Rekening houdend
met de wijk
zameer

fiets reken
en geen nietjes

den
aan

den
aan

Handwritten notes on a separate sheet of paper, including a list of items and a small diagram.

Handwritten notes on a separate sheet of paper, including a list of items and a small diagram.



Tafel 3 Indeling van de straat

Aantrekkelijke
maken hek
Maar waa opandig
voor handen

Groenstrook van
7 meter opde
Kranenburg is
totale oriëntie plan
van centrum lijn is
ook anders

Kranenburg
stopt niet bij
lam, maar loopt
er naar oude
kolle terrein
elektrische is ook
verlenging met de
Kranenburg

Houtrust brug 1/5
Opstel plaats voor
fietsers bij stoplicht
is gevaarlijk en
chaotisch

Wat gaat er ge-
beulen met de
instel parker plat
sen, de lamen dan
= verballen
- onliggenste
- met alle bacheluws
- hebben die men maken

Waarna is er een
prima fietspad aan-
gelegd op de Houtrust
weg, die op de functie
voert ook naar de
Vogelwijk en de
Laan van Weeder-
vaart

eranderen
weg is.....
door fiets pad
aan de zee zijde
van de Kranenburg
weg

veilig
geen parkeer
plaatsen wil beho-
Kranenburgweg
... omdat....

Geen bankjes
Wan
hangjongeren

geen
plaatsen
als er 7
straat
afgezet

veel
inheemse
bomen

graag
veel
meer
groen
(Kranenburg
zie e. saa)

Geen groenstrook
nodig
groen genoeg
aan de
overkant
Moest
handteurt!!

in
Verandering!
Alles goed!

gezellige
bankjes
picknick
tafels

GROEN
bio + inheems

Veilige
kruispunt
Willem de
Zwijgerlaan

Ik zou heel graag
een hekje / bolder
willen stroep t.h.v.
75/cafè ium
fietsers en scooters
op de stroep

SPEELSE
INDELING
GROEN

2 kanten
stoer
2 kanten
parkeren



Voor
Ordn
kruis

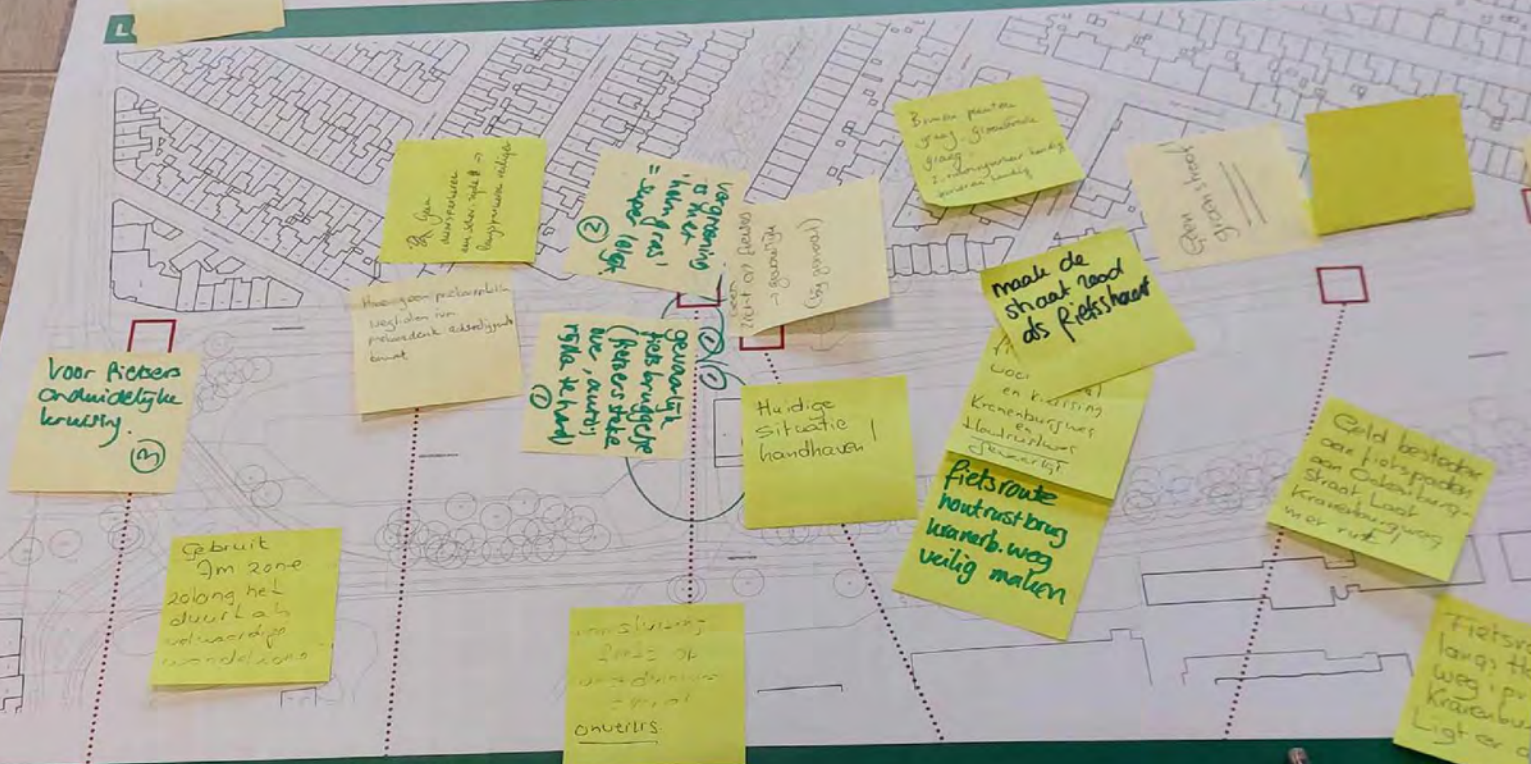


HERINRICHTING KRANENBURG

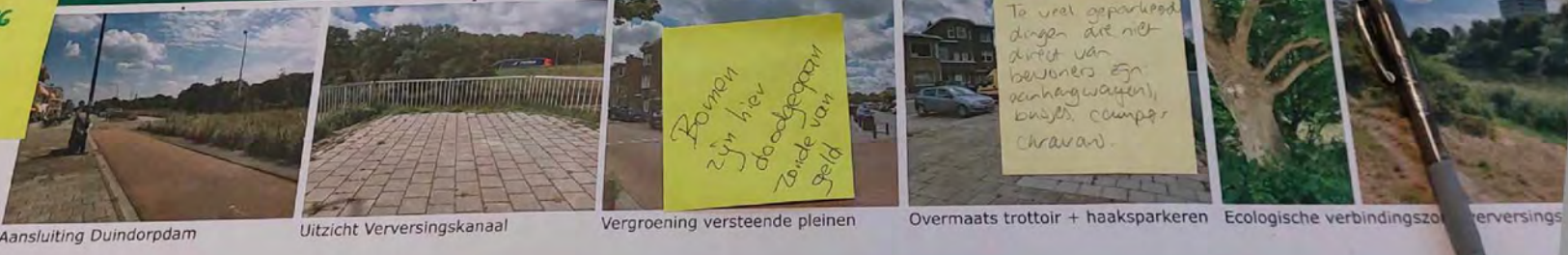
Sterfietsroute 1: binnenstad - Soesterburg

2 kanten
steer
2 kanten
parkeeren

Handwritten notes on a small yellow sticky note.



KRANENBURGWEG IN BEELDEN

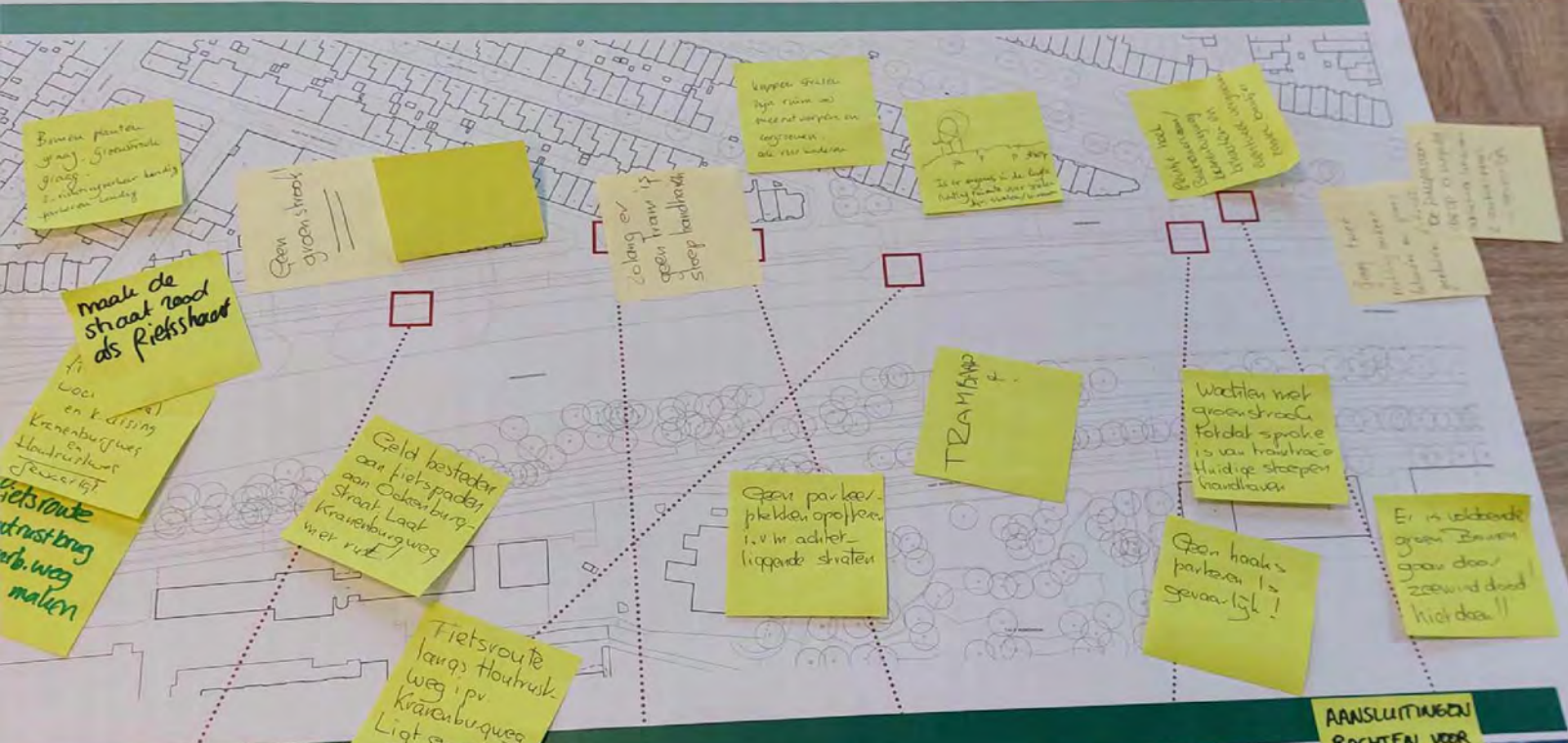


TER INSPIRATIE



RICHTING KRANENBURGWEG

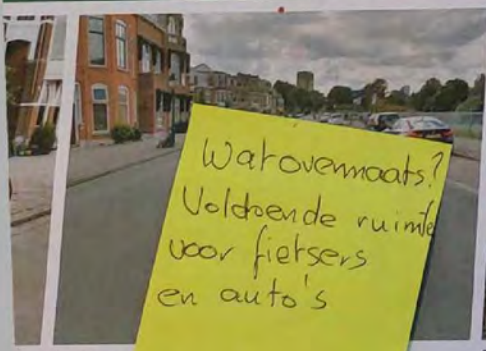
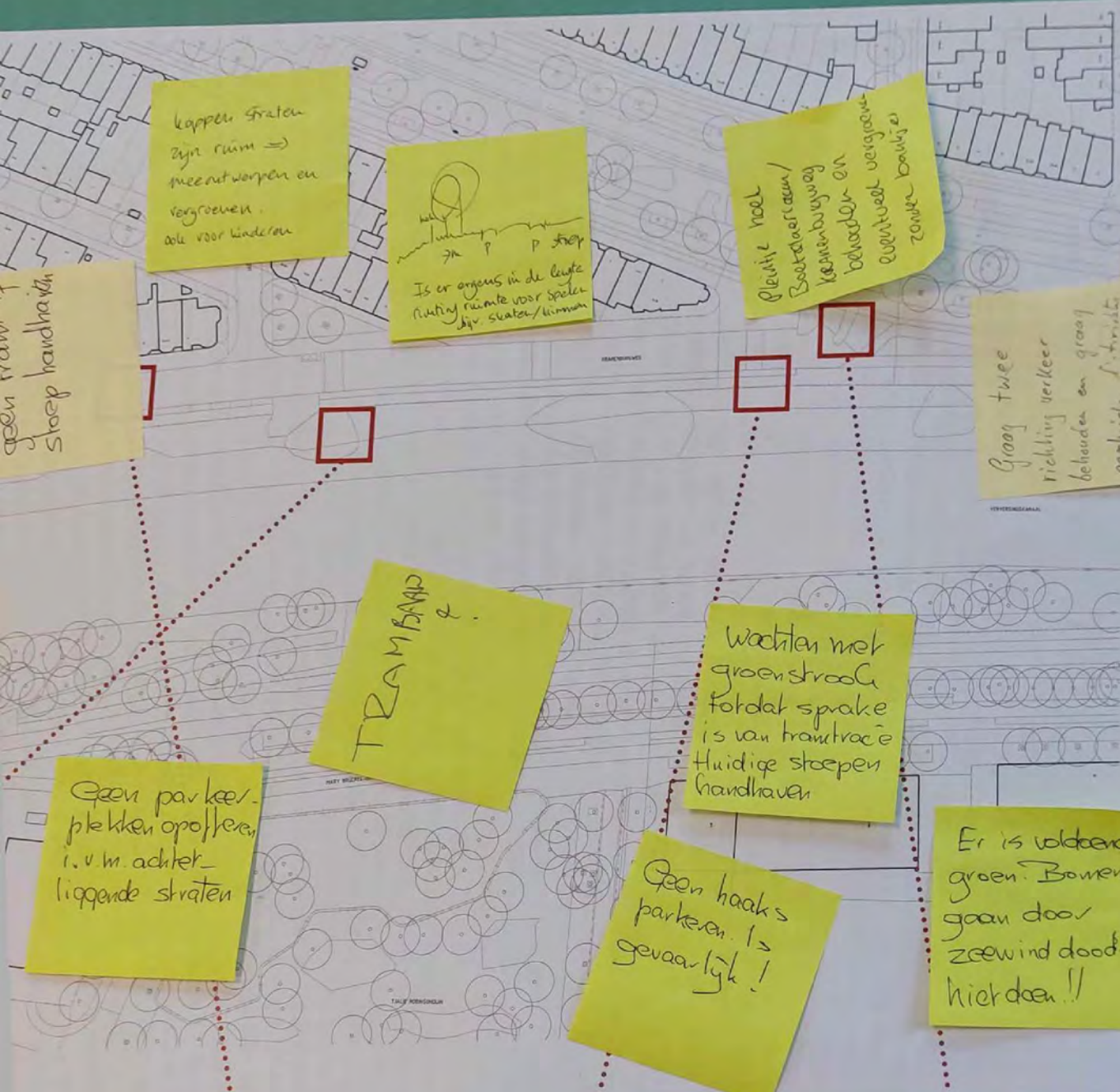
erfietsroute 1: binnenstad - Scheveningen



ENBURGW

- Scheveningen

ZIE AANROEP VAN
ADVIES GROEP
TRANSTRACE
NO-FOLK.
(VOORAF VERLEEN IN
T 13 VAN
WESTMINSTER)



Overma

Wat overmaats? Voldoende ruimte voor fietsers en auto's



Fysieke scheiding eco-zone



Aansluiting Van Boetzelaerlaan

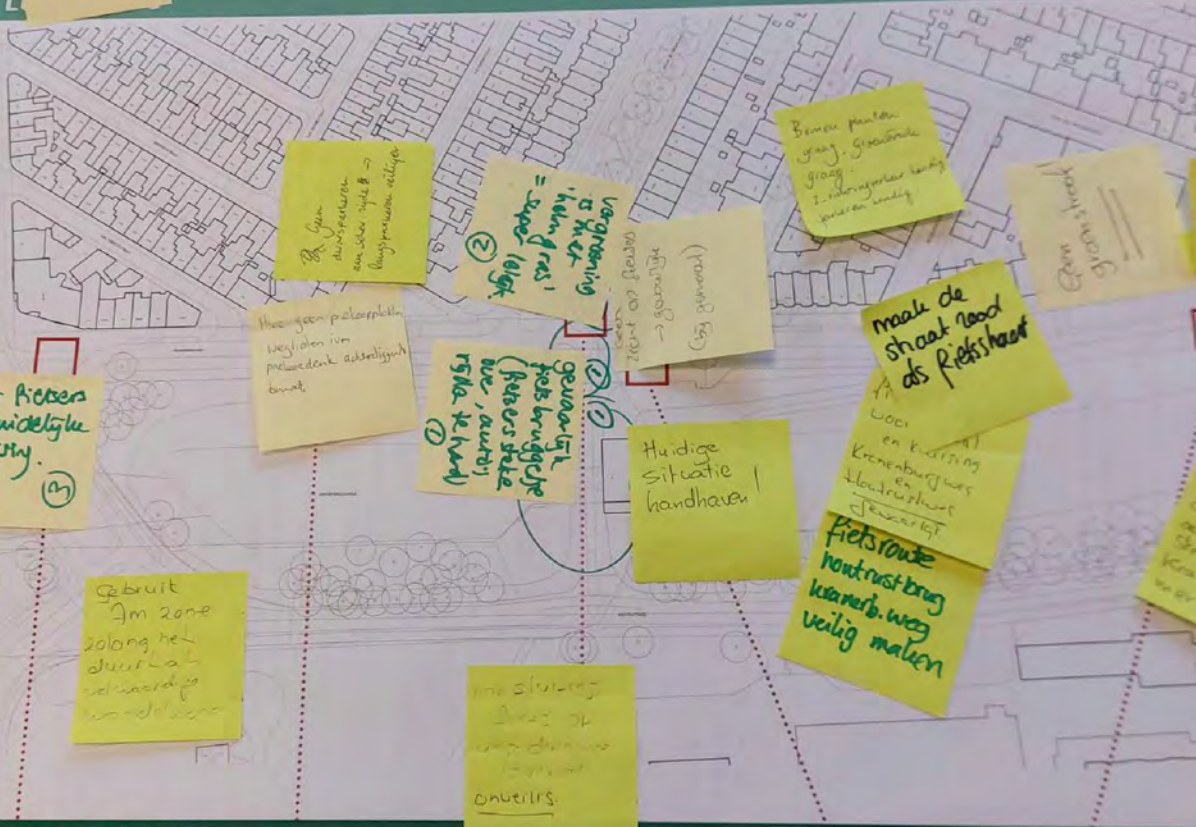
AANSLUITINGEN BOCHTEN VOOR FIETSER
(niet zoals herinrichting Statenlaan)

HERINRICHTING KRA

Sterfietsroute 1: binne

2 kanten stoer
2 kanten parkeren

Handwritten notes on a small yellow sticky note, partially obscured.



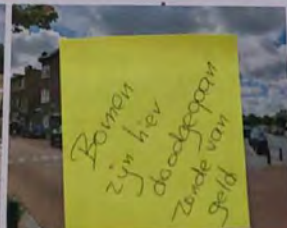
KRANENBURGWEG IN BEELDEN



uiting Duindorpdam



Uitzicht Verversingskanaal



Vergroening versteende pleinen



Overmaats trottoir + haaksparkeren



Ecologische verbinding

Bomen zijn hier dooddoempaar zonde van geld

To veel overmaat dromen met met dromen met bewoners zijn overheden waaraan knipje oompe chavon

R INSPIRATIE



Notities projectteamoverleg sterfietsroute Kranenburgweg

Datum overleg:

12-06-2023

Aanwezig:

5.1.2.e

5.1.2.e en 5.1.2.e

1. Opening en mededelingen

- Vragen van bewoners/ondernemers/organisaties naar 5.1.2.e via Kranenburgweg mail. Door de bijeenkomst van 11 mei 5.1.2.e / 5.1.2.e druk geweest met beantwoorden vragen van buurtbewoners over groenreservering.
- Na de zomervakantie weer de buurt/klankbordgroep informeren. We nemen meerdere ontwerpen mee terug naar de buurt zodat de verschillende opties inzichtelijk zijn.
- Deze varianten met toelichting worden van tevoren gedeeld met de projectgroep

2. Schetsontwerpen

- Discussie over verschillende varianten. Ruimtelijk zijn de verschillen niet zo groot behalve dan de breedte van de rijweg.
- Voorstel is om inzicht te geven hoe de criteria vanuit de bijeenkomst tot stand zijn gekomen. De criteria intern-extern zou zelfde criteria moeten aanhouden om valide analyse te doen. 5.1.2.e stemt nog af met 5.1.2.e hoe de tabel er uiteindelijk uit komt te zien.
- 5.1.2.e zet op de mail naar 5.1.2.e wat de opdrachtvraag is voor visualisaties. 5.1.2.e zal navragen wat voor een beeldmateriaal nog gemaakt kan worden. Rnderings, 3-d artist impressions en/of een walkthrough-filmpje voor de voorkeursvariant maar mogelijk ook voor andere varianten. Zij gaat inventariseren hoelang het duurt om dat te maken en wat dat kost.
- De tekeningen tonen nu de Kranenburgweg als éénrichtingsweg. Er wordt nog een variant uitgewerkt met tweerichtingsverkeer.
- Verder is vooralsnog alleen 30-straat ingetekend en dat betekent volgens het HOR klinkerverharding. Omdat dit een sterfietsroute wordt (mogelijk 'auto-te-gast-straat') moet in alle ontwerpen een fietsstraat met asfalt komen.

3. Scope

- Het groene gedeelte, het talud achter het hek naar het Verversingskanaal hoort NIET bij de scope van het plan. Voor de buurt vormt het één geheel dus het zou goed zijn als we er vanuit dit project wel wat over zeggen.
- De aansluiting met de Cornelis de Wittlaan kan niet worden meegenomen, valt buiten de scope. 5.1.2.e heeft een motivering daarvoor.
- 5.1.2.e scopeverbreding Duindorpdam niet mogelijk.
- Basis is: omdat dit een sterfietsroute wordt MOET vanwege verkeersveiligheid het haaks parkeren worden opgeheven. Dat kost parkeerplaatsen.
- De buurt is erg gevallen over de groenreservering en wil graag een ontwerp zien zonder groenreservering. Dat is veranderd na het gesprek tussen 5.1.2.e opdrachtgever en 5.1.2.e op 13 juni. Hierover volgt nog een update via 5.1.2.e

- Binnen dit project wordt rekening gehouden met een goede aansluiting met de Duindorpdam. Zodra project Duindorpdam start zoekt projectleider contact met **5.1.2a** om aansluiting af te stemmen.
- De driehoeken bij de kruispunten aan de kranenburgweg zouden vergroend kunnen worden en worden voorzien van een 'speelplek'. **5.1.2a** gaat onderzoeken of die kunnen worden opgenomen in de scope van het project.
- **5.1.2a** suggereert om te kijken of de driehoekjes kunnen meeprofiten van de 'pleinenaanpak'. Hij zal de projectgroep daarover informeren.

4. Voorstel participatieproces

- o Memo over bewonersavond opgesteld. De avond heeft veel losgemaakt. Randvoorwaarde groenreservering voor niet onmogelijk maken toekomstige tramlijn kwam als een verrassing. Heeft geleid tot aanpassing participatie. De voorgestelde communicatieboodschap heeft niet gewerkt.
- o Participatiemogelijkheden:
 - Plenair: weinig kans van slagen, gezien hoe vorige bijeenkomst verliep.
 - Inloopavond: tekeningen ophangen en informeel karakter;
 - Klankbordgroep
 - Online via website.
- **5.1.2a** geeft aan in ieder geval graag een online tool te gebruiken. Daarnaast ook de klankbordgroep.
- De WJP'er (**5.1.2a**) en communicatieadviseur Scheveningen (**5.1.2a**) worden betrokken.

5. Vervolgstappen en planning

- Nu inventariseren opties participatie, voorstel vervolg verder uitwerken – **5.1.2a**
- 5 juli schetsontwerpen bespreken, eerder naar projectteam – ontwerpers.
- Ook dan scherp hebben wat scope is – **5.1.2a**
- De ACOR reageert ook op meerdere varianten. Waarschijnlijk tijdens of na zomer langs ACOR.
- September eerste klankbordgroep meeting.
- Acties in planbord zetten – **5.1.2a**



Aanwezig

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

VERSLAG

Projectgroep SFR
Kranenburgweg

Afdeling
Portefeuille Projecten

Auteur

5.1.2e

Verslag d.d.

7 juli 2023

Overlegdatum

4 juli 2023

1. Opening en mededelingen

5.1.2e opent de vergadering. Belangrijkste punt is dat de randvoorwaarde voor niet onmogelijk maken toekomstige tramlijn breder is. In de 7m kan meer dan alleen groen en recreatie. Denk aan speeltoestellen, parkeervakken behouden. Dit is o.b.v. wensen bewoners Kranenburgweg.

5.1.2e geeft aan dat er meer stakeholders zijn voor de klankbordgroep. AVN, minder grijs en meer groen, wijkoverleg Statenkwartier. 5.1.2e checkt of deze in klankbordgroep zitten. (Actie 5.1.2e)

2. Agenda vaststellen

De agenda is vastgesteld.

3. Presentatie schetsontwerpen

5.1.2e presenteert de schetsontwerpen.

Algemene opmerkingen meenemen in ontwerpen (Actie 5.1.2e / 5.1.2e) s

- De scope ligt van gevelzijde tot het hek. De strook achter het hek zal lichter op de tekening getekend worden met een lijn waar de projectgrens ligt. Het hek zelf wordt als haag opgenomen, deze ligt op de grens tussen kanaalzone en Kranenburgweg
- De hoeveelheid bomen aangeven bij de uitwerking van de schetsen. Bijvoorbeeld scenario light, medium en high in aantal bomen. Met veel bomen aan kant Verversingskanaal maken we mogelijke komst tramlijn alsnog onmogelijk.
- Er staan nu klinkers in de ontwerpen, zijn niet volgens standaardprincipes fietsstraten en fietsvriendelijke stadsstraten. Fietsvoorziening aanpassen naar rood asfalt en juiste maatvoering.
- Een check op de mogelijkheid van de bomen en andere objecten o.b.v. posities kabels en leidingen.
- Op het laatste deel van de Kranenburgweg, bij de aansluiting op de Westduinweg, is een overmaat aan verharding. Kijk hier naar inpassing van robuuste beplantingsvakken, die de nabijheid van het duinlandschap beleefbaar maken.
- Fietsoversteek gemaal wordt als gevaarlijk ervaren, graag aandacht aan besteden in ontwerp. Daarnaast is er een overmaat aan verharding ter hoogte van het gemaal. Kan hier aanleiding zijn voor een verblijfsplek?
- Verschillen in intensiteit en verkeersveiligheid opsommen.
- Namen van de varianten moeten zo feitelijk mogelijk benoemd worden.
- De tabel en de schetsontwerpen zullen naast elkaar gelegd worden. Er zal een overzicht gemaakt worden vanuit de tabel aangegeven in groen, oranje, rood wat wel en niet is verwerkt in de schetsontwerpen en waarom niet. Aanvullend: waarom kunnen sommige wensen vanuit de bewoners niet in het schetsontwerp verwerkt worden.

Schetsontwerp 1: klimaatadaptatie

Opmerkingen/vragen

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

- Vraag: Het groen langs het kanaal ligt nu achter de geparkeerde auto's. Kan het groen op een aantal plekken, ter hoogte van de zijstraten tot de rijbaan doorlopen?
- Vraag: De maat van het slingerpad lijkt erg minimaal; een breedte van 1,80 meter is de ondergrens vanuit toegankelijkheid. Is er daadwerkelijk ruimte voor zo'n pad in deze variant? Als dat er niet is, dan ook niet zo tekenen.
- Vraag: Ter hoogte van de Ruychaverstraat zit een knip in het profiel; slinger voetpad gaat over in een recht trottoir. Waarom is hiervoor gekozen. Het wordt sterker als de Kranenburgweg over de gehele lengte een eenduidig profiel krijgt.

Toelichting

- Meer parkeren door de bomenrij in de parkeerstroken te plaatsen.
- De middenstrook is 5 meter groen en 2 meter parkeren.
- Hoofdbomenstructuur is aan de gevelzijde dicht. Vergroening in de strook moet nog verder over nagedacht worden. Invulling strook zal met de klankbordgroep besproken worden.
- Uitgangspunt is 1 richtingsverkeer
- Verkeerskundig zijn er een aantal drempels en plateau's ingetekend. Na duidelijkheid of het een fietsstraat wordt of een 30 km/u weg kan er verder ontworpen worden. **5.1.2.e** sluit weer aan en samen met hem zal er gekeken worden naar de mogelijkheden.

Schetsontwerp 2: ecologie

Opmerkingen/vragen

- Vraag: Deze variant geeft de meest robuuste groenstructuur aan de zijde van het kanaal. Je hebt hier ook sterke groenbeleving aan de woningzijde van het hek. Kunnen jullie laten zien wat de ruimtelijke winst is van deze varianten met eenrichtingsverkeer?
- Vraag: hier is gekozen voor een wat hoekiger vormgegeven pad aan de zijde van het kanaal. Waarom is hier niet gekozen voor een wat informeler slingerpad (zoals in variant 1, maar dan is er in deze variant wel voldoende maat voor zo'n pad. Misschien op een paar plekken ook een verblijfsplek opnemen.
- Vraag: Tussen de Westduinweg en de Ruychaverstraat lijkt het trottoir aan de zijde van het kanaal wel erg royaal. Waarom is dit zo?
- Aan de zijde van het kanaal moet langs de parkeerplaatsen een uitstapstrook aanwezig zijn.

Toelichting

- Bomen los tussen de parkeerplaatsen geplaatst. Dit gaat ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Wel is er een continuïteit in de bomenstructuur.
- Uitgangspunt 1 richtingsverkeer.
- Reservering van de middenstrook van 8,5 meter.
- Er zal een check gedaan moeten worden wat betreft de rijbaan/ fietsstraat van 4 of 4,5 meter
- De tram zou in de 7-meter reservering kunnen passen.

Schetsontwerp 3: 2 richting verkeer

Toelichting

- 5,5 meter rijweg. Dit gaat ten koste van het groen in vergelijking met schetsontwerp 2 maar de reservering van 7 meter blijft.
- Parkeren en bomenstructuur blijven hetzelfde als in schetsontwerp 2.
- Uitgangspunt 2 richting verkeer.

4. Planning

- Deze zomer zullen de schetsontwerpen aangepast worden met de wensen en behoeften uit de buurt daarin verwerkt (**Actie 5.1.2.e**). **5.1.2.e** deelt wensen en eisen van externe partijen (enquête bewoners Kranenburgweg, gesprek AVN (?)) met **5.1.2.e** (**Actie 5.1.2.e**)

Agenda

Projectgroep SFR Kranenburgweg

- 5.1.2.e vraagt om akkoord 3D tekening (**Actie 5.1.2.e**)
- Onderzoek kabels en leidingen **met spoed** uitzetten (**Actie 5.1.2.e**)
- Streven 23 augustus behandeld worden in ACOR, 5 september is het volgende projectteam overleg en midden september zullen de schetsontwerpen gereed zijn. Streven is om in week 19 september de eerste klankbordgroep te organiseren. Deze wordt gevolgd door een 2^e klankbordgroep in oktober. Tijdens het eerste overleg zullen de schetsen getoond worden. Uiteindelijk zal er met 1 definitief ontwerp naar het VOV en ACOR gegaan worden. Dit is naar verwachting in november.

5. Rondje langs de velden

- 5.1.2.e De punten vanuit de bewoners moeten verwerkt worden in de schetsontwerpen. Met de tabel kan je visueel laten zien wat haalbaar is en wat vooral niet. (**Actie 5.1.2.e / 5.1.2.e**)
- Ab: een extra check doen om wat technisch haalbaar is, het is zonde als daar naar wordt gekeken wanneer het project al van start is. (**Actie 5.1.2.e**)

6. Acties in MS-Teams

De acties zullen in MS-Teams gezet worden.

5.1.2.e dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.

1. Opening en mededelingen

5.1.2.e opent de vergadering. Belangrijkste punten worden benoemd;

- Kabels en leidingen
- Presentatie dwarsprofielen

Mededeling vooraf, er is een wisseling geweest van de omgevingsmanager, 5.1.2.e stelt zichzelf even voor.

2. Agenda vaststellen

De agenda is vastgesteld.

3. Kabels en leidingen Kranenburgweg

5.1.2.e start met de resultaten uit het onderzoek naar de kabels en leidingen onder Kranenburgweg. Tijdens het laatste overleg in juli kwam naar voren dat dit niet was gedaan. Deze check hoort aan het begin van het project gedaan te worden. Het onderzoek is tijdens de zomervakantie uitgezocht. Hierin kwam naar voren dat langs het Verversingskanaal, ondergrondse infrastructuur ligt (riolering en hogedruk gasleiding). Het is vastgesteld dat je hierboven vrijwel niks 'kan plaatsen'. De resultaten van het onderzoek zijn meegenomen in de dwarsprofielen die zijn gemaakt. (Actie 5.1.2.e **controleren of dit klopt**). Hierin staat aangegeven in welke zone wat wel en niet mogelijk is betreft groen. Aan de gevelzijde van de huizen kan nog steeds wél kwalitatief groen geplaatst worden.

Het wordt duidelijk dat er geen bomen en struiken geplaatst kunnen worden in het 7-meter gebied. Hier zou, gezien de ondergrondse infra, nog wel gras toegevoegd kunnen worden. Dit is minder als waar vooraf op werd gehoopt. 5.1.2.e vraagt zich af in welke mate dit besluit juridisch vast staat? 5.1.2.e en 5.1.2.e geven aan dat dit geschreven staat, en je hierin niet zomaar zelf een beslissing mag nemen.

Er is onduidelijkheid over wat er nu precies wel of niet in het 7-meter gebied kan. 5.1.2.e geeft aan hierover gerichtere vragen te stellen en het volgende terug te koppelen:

- Hoe diep liggen de leidingen?
- Is het technisch mogelijk om bomen te plaatsen? Op welk criterium/aspect spreekt het handboek dit tegen?
- Hoe kan het dat elders in de stad langs het Verversingskanaal in dezelfde zone wel bomen staan?

4. 5.1.2.e presenteert de dwarsprofielen;

- In de verschillende dwarsprofielen komt naar voren dat het moeilijk is om de wensen en behoeften van de buurtbewoners te verwerken in het wegprofiel. In elk profiel wordt duidelijk dat 1 of meerdere wensen niet haalbaar zijn. Verder zijn de profielen vanuit verkeerskundig perspectief onwenselijk.
- De variant die het beste past is de variant waarin er een trottoir versmalling is toegepast. Dit gaat tegen één van de wensen in van de bewoners maar de andere wensen kunnen hierdoor wel worden gerealiseerd. (Actie: aanvulling 5.1.2.e / 5.1.2.e **welke wensen er dan wel gerealiseerd kunnen worden**).

5.1.2.e vraag of er in het document met de profielen in tekst kan worden toegevoegd wat wel en niet mogelijk is. Zo kan er met onderbouwing een duidelijk en sterk verhaal gedeeld worden met de bewoners. Met niet mogelijk gaat het over de punten die niet volgens het PvE gehaald kunnen worden. De verkeerskundige en planoloog vanuit

afdeling mobiliteit maken een apart document/tekst waarin de onderbouwing staat mbt niet verkeersveilige situaties.

5. Rondje langs de velden

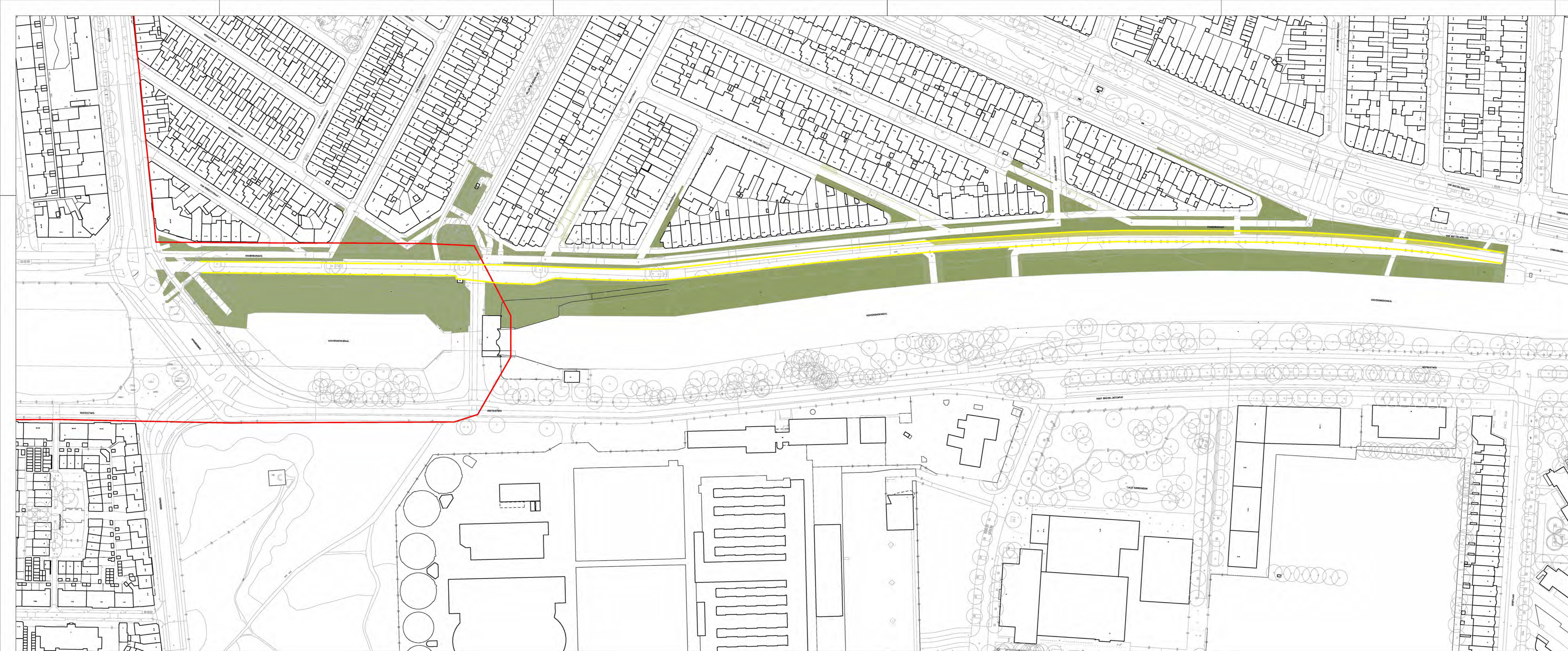
5.1.2e licht de volgende stap toe na een aantal vragen over hoe we verder gaan. Wat wordt er voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de Kranenburgweg? Aan de hand van de dwarsprofielen met de juiste tekst kan je open het gesprek voeren met de vertegenwoordigers. Dit sluit aan bij het verzoek van de opdrachtgever om de randvoorwaarde van de 7-m reservering soepeler te hanteren. Vanwege de weerstand van buurtbewoners – onder andere door een woo-verzoek, brief aan de wethouder, verstoren de bewonersbijeenkomst- is besloten om meer ruimte te bieden voor wensen en behoeften van de buurt. De vraag die hieruit volgde was of IbDH een stap terug kon doen en drie extra dwarsprofielen kon maken.

5.1.2e vraagt zich af of het project doorgaat als de tramreservering meer onmogelijk wordt gemaakt door de wensen en eisen van bewoners in te tekenen. 5.1.2e geeft aan dat de tramreservering door kan gaan, ook als er onderbrekingen in de 7-meter brede strook zitten. Daarbij is dit de opdracht vanuit de opdrachtgever én de wens vanuit de buurt om te weten wat er mogelijk is in de straat zonder rekening te houden met de reservering. De randvoorwaarde 'niet onmogelijk maken van' wordt niet losgelaten, mogelijk wel versoepeld.

6. Acties en planning

- De dwarsprofielen moeten opgeleverd worden met de besproken wijzigingen en gedeeld worden met het gehele projectteam. 5.1.2e zorgt hiervoor en 5.1.2e plaatst het om het MS-teams kanaal/Sharepoint.
- Deze maand (eind september) vindt het gesprek met de vertegenwoordigers van Kranenburgweg plaats. De communicatie adviseur en omgevingsmanager bereiden dit voor en informeren het projectteam, voordat het gesprek plaatsvindt.
- Tegelijkertijd wordt een herstart gemaakt voor de communicatie en participatie van het project. Na het gesprek met de vertegenwoordigers gaan we de focus verbreden naar de andere stakeholders van het project.
- Eind november willen we de schetsontwerpen laten zien aan de klankbordgroep. Deze moeten dan tegen die tijd klaar zijn. Dit betekent dat in oktober tot begin november de schetsontwerpen worden gemaakt en afgestemd met ACOR en projectteam.
- Daarna volgt een definitief schetsontwerpen en deze voorkeursvariant laat je zien aan de omgeving.
- De planning en acties zijn bijgewerkt op het MS-teams onder [Planning sterfietsroute Kranenburgweg](#)

5.1.2e dankt allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.



- Ruimte voor bomen en struiken
- Ruimte voor struiken
- Ruimte voor groen binnen tramruimte
- Ruimte reservering Tram

- Delflandse legger
- Werkgrens



Den Haag

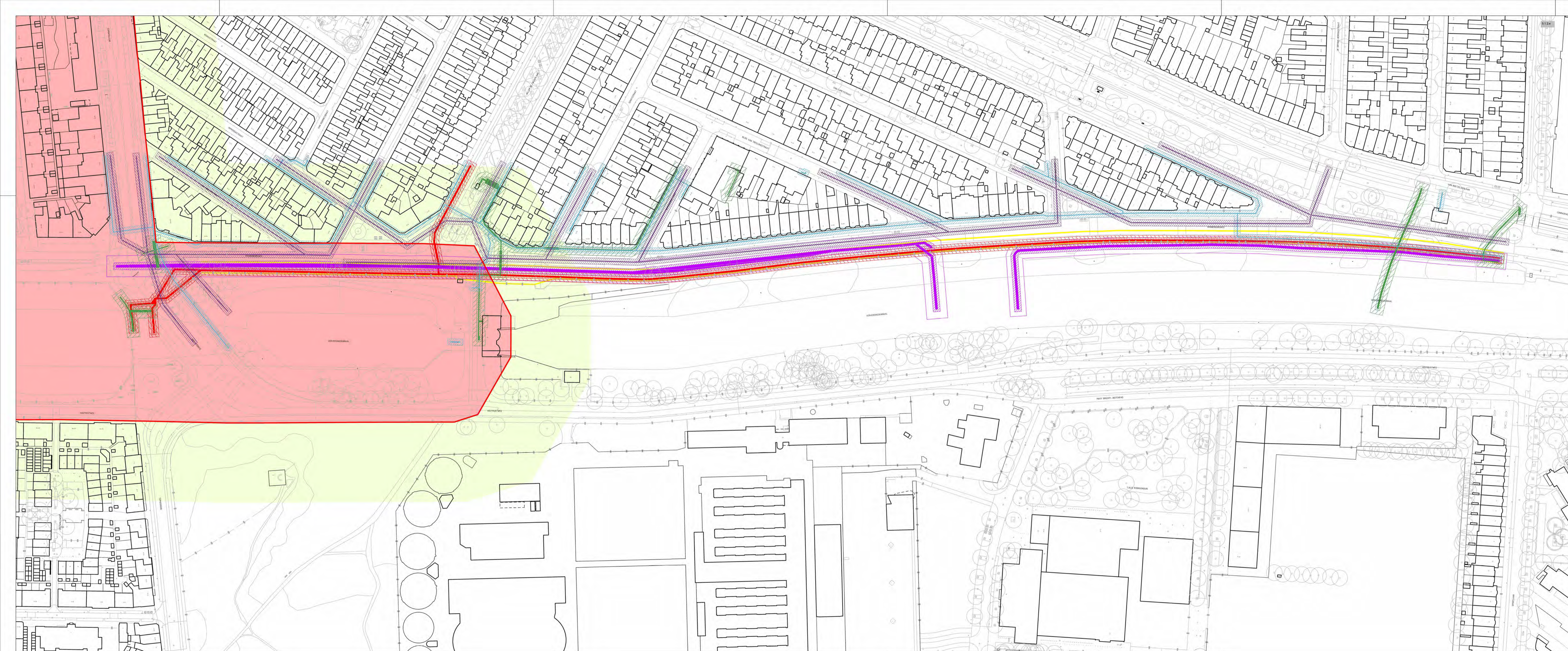
KRANENBURGWEG STERFIETSROUTE

Bovengrondse ruimte

Schetsontwerp

Afdeling	Blad	Wijz.
LAN	2 / 3	0

Opdrachtgever: GDH DSO PmDH	Besteknummer:	Afdeling
Project e.v.:	Schaal: 1:1000	Blad
Projectleider:	Formaat: A2 x2	Wijz.
Ontwerper:	Maten in: m	
Tekenaar:	Hoogtematen in meters t.o.v.N.A.P.	
Projectnummer: 7005265	Documentnummer: 7005265-KRNBSF-LAN-SO-001	



-  Delfluent
-  Riolering
-  Dunea
-  Gas Hogedruk
-  Hoogspanning/middenspanning
-  Ruimte reservering Tram
-  Beschermingszone Delflandse legger
-  Zeekering haven



KRANENBURGWEG STERFIETSROUTE
 Ondergrondse ruimte
 Schetsontwerp

Oprachtgever: GDH DSO PmDH

Project e.v.:
 Projectleider: 
 Ontwerper: 
 Tekenaar: 
 Projectnummer: 7005265
 Documentnummer: 7005265-KRNBSF-LAN-SO-001

Besteknummer:
 Schaal: 1:1000
 Formaat: A2 x2
 Maten in: m
 Hoogtematen in meters t.o.v.N.A.P.

Afdeling	Blad	Wijz.
LAN	1 / 2	0

Nieuw project op bereikbarestad.denhaag.nl

In dit document leggen we uit hoe je de content voor nieuwe projecten aan moet leveren, zodat deze op de website bereikbarestad.denhaag.nl vermeld kan worden. Vul het document zo volledig mogelijk in, anders kunnen wij het project niet online zetten.

Heb je vragen of opmerkingen? Mail deze naar 512a@denhaag.nl. Binnen 3 werkdagen ontvang je een reactie van de redactie.

Opzet projectpagina

Iedere werkzaamheid op bereikbarestad.denhaag.nl bestaat uit een overkoepelende werkzaamhedenpagina met daaronder vijf subpagina's:

- werkzaamheden -> nieuwe titel: plan
- planning
- omleidingsroutes -> nvt
- veelgestelde vragen -> nvt
- contact

Om het project op de website te kunnen zetten hebben we voor iedere pagina informatie nodig. Deze informatie lever je aan door dit format in te vullen. **Vul dus op alle 7 pagina's de gevraagd informatie in bij de geel gearceerde stukken.** Geef het ook aan als bepaalde informatie nog niet bekend is (bv planning, omleidingen/kaart) en later volgt.

Achtergrondinformatie voor de redactie

Communicatieadviseur:

5.1.2.e

Stadsdeel (incl. omliggende stadsdelen die overlast kunnen ervaren):

Scheveningen

Fase (voorbereiding, uitvoering of straks):

voorbereiding

Communicatieklasse:

middel (waarschijnlijk)

Wanneer (data, bijv. jan tot mei 2023):

Start planvorming april 2023, uitvoering 2025

Eventuele extra info (valt het project onder MJK, asfalt, etc.):

Sterfietsroute binnenstad – Scheveningen Haven (Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets)

Overkoepelende pagina

De overkoepelende pagina bestaat uit een headerfoto, titel (naam werkzaamheden, beginnend met de locatie), inleiding en zes tegels: werkzaamheden, planning, hoogtepunten, omleidingsroutes, veelgestelde vragen en contact. Voor de zes tegels hoeft alleen de tegel 'hoogtepunten' ingevuld te worden. Graag ontvangen we de volgende informatie:

Headerfoto + omschrijving + naam fotograaf

Foto minimaal 1920x1280 pixels groot

Als je meerdere foto's van de omgeving hebt, deze dan graag allemaal aanleveren. Mocht je geen extra beeld hebben dan komt op iedere pagina dezelfde headerfoto.

Er is geen beeld van de Kranenburgweg in de beeldbank dus heb ik een foto van de conradkade met fietsers. Dit is onderdeel van dezelfde route en straat een beetje de sfeer uit

Titel (naam werkzaamheden, beginnend met de locatie):

Herinrichting Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug en de Van Boetzelaerlaan

Inleiding (50 – 70 woorden):

De Kranenburgweg is onderdeel van de sterfietsroute Binnenstad – Scheveningen Haven. Dit is een bestaande fietsroute die beter gemaakt wordt. Op de route zijn bijvoorbeeld onoverzichtelijke plekken om over te steken of er mist een stuk fietspad. Daarom gaat de gemeente de Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug en de Van Boetzelaerlaan fietsvriendelijker maken. Tegelijk maken we de straat groener en toekomstbestendiger.

Hoogtepunten van het project (min. 2, max. 4):

Een hoogtepunt is een positief 'resultaat' dat wordt gerealiseerd door het project uit te voeren. Het zijn korte zinnen met een positieve boodschap. Bvb '... komen vrijliggende fietspaden.' of 'Het ... Heinplein wordt een gebied voor langzaam verkeer'.

- Afronden sterfietsroute Binnenstad – Scheveningen Haven
- Verkeersveilige en fijne straat voor bewoners
- Meer groenvoorzieningen

Werkzaamheden -> afgesproken nieuw format voor planfase dus dit wordt plan

Op de pagina werkzaamheden vindt de lezer meer informatie over de werkzaamheden. Het belangrijkste is om op deze pagina de vragen wie, wat, waar, waarom en hoe te beantwoorden. (Wanneer staat op de pagina planning.)

Maak er een lopend verhaal van met tussenkoppen en witregels. Foto's, video's en linkjes kunnen ook worden geplaatst. Een video van YouTube erop? Lever het linkje van de video op YouTube ook aan.

Inleiding

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 in de stad. De Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug en de Van Boetzelaerlaan is onderdeel van de sterfietsroute Binnenstad – Scheveningen. Daarom wil de gemeente dit deel van de Kranenburgweg fietsvriendelijker en groener maken. Tegelijk houden we rekening met toekomstige ontwikkelingen in de straat.

De route loopt van het centrum naar Scheveningen Haven via de Torenstraat, Noordwal, De Constant Rebecquestraat, Suezkade, Conradkade, stukje Van Boetzelaerlaan, de Kranenburgweg en de Houtrustweg tot aan strandafslag 12. Het stukje Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug/Van Boetzelaerlaan is het laatste stuk van deze route dat nog verbeterd moet worden.

Stappen van plan tot ontwerp

De gemeente gaat in 2023 aan de slag met het uitwerken van de plannen voor de Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug en de Van Boetzelaerlaan. Dit doen we in een aantal stappen. Op verschillende momenten kunnen bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden meepraten over de uitwerking van de plannen. U kunt dan uw ideeën inbrengen of uw mening te geven.

Stap 1: ophalen wensen en ideeën bij bewoners en ondernemers

Voordat de gemeente het plan gaat uitwerken, halen wij ideeën op bij bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. Waar moet de gemeente bij het maken van het ontwerp rekening mee houden? De gemeente gebruikt de opgehaalde reacties voor het maken van een schetsontwerp voor de nieuwe inrichting.

Wilt u meedenken? Kom dan naar de bijeenkomst op 11 mei 2023 van 19.00 tot 21.00 uur in wijk- en dienstencentrum De Mallemok, 5.1.2e 5.1.2e Den Haag

Waarover kunt u meedenken?

Inrichting van de straat:

- Indeling van de straat
- Vergroening
- Verkeersmaatregelen

Welke dingen zijn al besloten?

- Er komen aanpassingen aan de weg
- De Kranenburgweg moet als onderdeel de sterfietsroute Binnenstad – Scheveningen Haven fietsvriendelijker worden
- In de indeling moeten we rekening houden met toekomstige ontwikkelingen in de stad. Hiervoor houden we een groenstrook langs het Verversingskanaal vrij.
- Het project loopt van gevel tot en met hek langs het kanaal.

Stap 2: Schetsontwerp

De gemeente maakt een schetsontwerp. Dit is de eerste uitwerking van het plan. Hierin zijn ideeën van de bewoners, maar ook de wensen, eisen en kaders van de gemeente verwerkt. Als het schetsontwerp is gemaakt, kunnen omwonenden, ondernemers en belangenorganisatie hun mening hierop geven. De gemeente organiseert dan ook een wijkbijeenkomst om de ontwerpen te bespreken. Hierna gaan de ontwerpers van de gemeente aan de slag met een verdere uitwerking van het ontwerp.

Stap 3: Ontwerp

In het voorontwerp wordt de inrichting van de straat verder uitgewerkt. Hierin staan meer details, zoals indeling van de weg, plek van bomen, fietsnietjes en straatverlichting.

In deze fase kunt u uw mening over het voorontwerp geven. De gemeente nodigt bewoners en ondernemers uit voor een wijkbijeenkomst om het ontwerp toe te lichten.

De laatste stap is een formele inspraakperiode. U kunt dan een inspraakreactie op het voorontwerp geven. Deze reactie noemen we een zienswijze. Dit is de laatste keer dat u een reactie op het ontwerp van de Kranenburgweg kunt geven voordat deze voor goedkeuring aan het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad wordt voorgelegd. De gemeente beoordeelt de binnengekomen reacties (zienswijze) op het ontwerp en bekijkt of deze meegenomen kunnen worden in het ontwerp.

Zodra het ontwerp door de gemeenteraad is goedgekeurd, is het ontwerp definitief en worden de werkzaamheden aan de Kranenburgweg voorbereid.

Stap 4: uitvoering

De gemeente zorgt ervoor dat u tijdig informatie krijgt over de planning van de werkzaamheden, wat deze voor u betekenen en eventuele omleidingsroutes

Planning

Op de pagina planning staat meer informatie over wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd. Probeer de planning zo uitgebreid mogelijk te omschrijven, zodat de bewoner/lezer weet wat hem/haar te wachten staat. Afbeeldingen/kaarten, video's, tabellen en linkjes kunnen ook worden geplaatst.

11 mei 2023, eerste wijkbijeenkomst

Op 11 mei 2023 van 19.00 tot 21.00 uur is de eerste wijkbijeenkomst in wijk- en dienstencentrum De Mallemok, Westduinweg 38d. Naast informatie over de plannen om de Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug en de Van Boetzelaerlaan anders in te richten, haalt de gemeente deze avond ook ideeën en wensen op van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Dit gebruikt de gemeente bij het uitwerken van het ontwerp.

2023: Schetsontwerp

De gemeente maakt een schetsontwerp. Dit is een eerste schets van hoe de straat eruit kan komen te zien. Daarop kunnen omwonenden reageren.

2023- 2024: Uitwerking voorontwerp

Het ontwerp wordt verder uitgewerkt. Als het voorontwerp klaar is, volgt een inspraakperiode. Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden kunnen dan een zienswijze indienen.

2024: Akkoord op ontwerp

Het ontwerp gaat eerst voor akkoord naar het college van burgemeester en wethouders. Daarna geeft de gemeenteraad akkoord. Hierna is het ontwerp definitief.

2025: Werkzaamheden herinrichting

De werkzaamheden starten naar verwachting in 2025.

Een uitgebreide uitleg van de stappen van plan naar ontwerp vindt u op de pagina Het plan.

Omlidingsroutes -> NVT in deze fase laten vervallen

Op de pagina omlidingsroutes geven we informatie over de omlidingsroutes en/of verkeershindering met eventueel een omlidingskaart. Mochten er daarnaast nog andere maatregelen zijn, dan kun je deze hier ook vermelden. (Zoals parkeren, afval, eenrichtingsverkeer, etc.)

Inleiding



Omlidingsroutes (andere tussenkop mag ook)



Eventuele andere maatregelen (denk aan parkeren, vuilnis, eenrichtingsverkeer, etc.)



Veelgestelde vragen -> nu nog niet

Op de pagina veelgestelde vragen geven we antwoord op 5 veelgestelde vragen. Dit is een standaard format, waar nodig, vanaf geweken kan worden. (Mochten er bijvoorbeeld via het KCC veel andere veelgestelde vragen binnenkomen of jij als communicatieadviseur merken dat vragen iedere keer weer terugkomen. Dan kunnen die ook worden toegevoegd.)

Inleiding

Hieronder vindt u antwoord op 5 veelgestelde vragen over het project

Waarom zijn er werkzaamheden aan (titel)?



Hoelang duren de werkzaamheden aan (titel)?



Waar vinden de werkzaamheden aan (titel) plaats? (Graag alle straten benoemen waar werkzaamheden binnen het project plaatsvinden plus alle omliggende straten die hier hinder van ondervinden. Zoals door omlleidingen, vuilnis, afsluitingen, etc.)



Waar kan ik terecht met vragen, klachten of opmerkingen over de werkzaamheden aan (titel)?



Hoe moet ik rijden tijdens de werkzaamheden aan (titel)?



Contact

Op de pagina contact vermelden we de contactgegevens van de gemeente en (als deze bekend zijn) die van de aannemer. We vermelden altijd een mailadres, maar het liefst vermelden we een naam van een contactpersoon met telefoonnummer (gemeente en/of aannemer).

Inleiding

Heeft u vragen over de herinrichting van de Kranenburgweg? Neem dan contact op met de via @den Haag.nl.



Den Haag

HERINRICHTING KRANENBURGWEG

Sterfietsroute 1: binnenstad - Scheveningen

LUCHTFOTO



HERINRICHTING KRANENBURGWEG

Sterfietsroute 1: binnenstad - Scheveningen

LUCHTFOTO



KRANENBURGWEG IN BELDEN



Aansluiting Duindorpdam



Uitzicht Verversingskanaal



Vergroening versteende pleinen



Overmaats trottoir + haaksparkeren



Ecologische verbindingzone verversingskanaal



Vraag en aanbod fietsparkeren



Overmaatse rijweg in asfalt

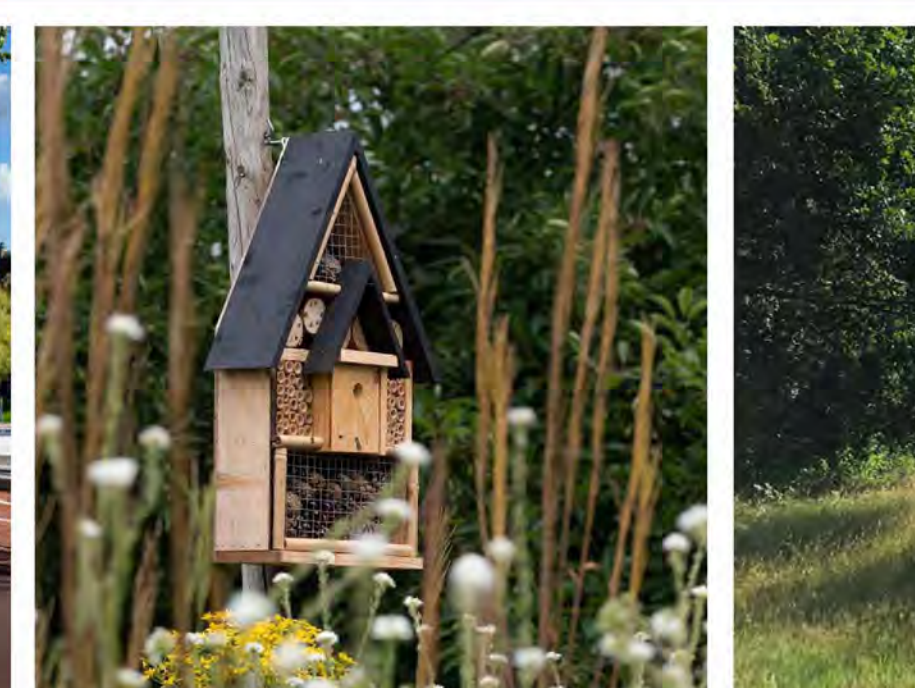


Fysieke scheiding eco-zone



Aansluiting Van Boetzelaerlaan

TER INSPIRATIE



Retouradres Postbus 12655, 2500 DP Den Haag

aan de bewoner(s) van dit pand

Ons kenmerk

223911

Contactpersoon

5.1.2.e

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

E-mailadres

5.1.2.e @denhaag.nl

Datum

13 april 2023

Onderwerp

Uitnodiging wijkbijeenkomst herinrichting Kranenburgweg

Beste bewoner(s),

De gemeente Den Haag wil de Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug/Van Boetzelaerlaan en de Westduinweg fietsvriendelijk, groener en toekomstbestendig inrichten. Daarom nodigen wij u uit voor een wijkbijeenkomst op donderdag 11 mei van 19.00 tot 21.00 uur.

Programma informatiebijeenkomst

Dit is de eerste wijkbijeenkomst over het plan om de Kranenburgweg anders in te richten. Medewerkers van de gemeente vertellen u meer over de te doorlopen stappen om tot een plan te komen. Ook kunt u vragen stellen. Daarna gaan wij graag met u in gesprek over uw ideeën. Dit helpt de gemeente bij het maken van het plan voor de herinrichting van de straat.

- **Waar:** wijk- en dienstencentrum De Mallemok, Westduinweg 38d, 2583 EH, Den Haag
- **Wanneer:** 11 mei van 19.00 tot 21.00 uur. Ontvangst met koffie en thee vanaf 18.45 uur.
- **Aanmelden:** stuur voor 9 mei een e-mail naar 5.1.2.e @denhaag.nl met daarin uw naam, straatnaam en met hoeveel personen u komt.

Sterfietsroute binnenstad -Scheveningen

De gemeente werkt aan snelle, veilige en comfortabele fietsroutes. De sterfietsroutes zijn bestaande routes die de gemeente verbetert. Ze vormen de belangrijkste doorgaande verbindingen binnen het fietsnetwerk in de stad. De fietsroute tussen de binnenstad en Scheveningen Haven is één van de routes waaraan gewerkt wordt.

De route loopt van het centrum naar Scheveningen Haven via de Torenstraat, Noordwal, De Constant Rebecquestraat, Suezkade, Conradkade, stukje Van Boetzelaerlaan, de Kranenburgweg en de Houtrustweg tot aan strandafslag 12. Het stukje Kranenburgweg tussen de Houtrustbrug/Van Boetzelaerlaan ontbreekt nog.

Vragen of meer informatie

Voor meer informatie over de herinrichting ga naar www.denhaag.nl/kranenburgweg. Meer informatie over sterfietsroutes vindt u op www.denhaag.nl/fiets. Heeft u een vraag? Stel deze dan per e-mail:

5.1.2.e @denhaag.nl.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk 223911

Met vriendelijke groet,

5 1 2 e

5 1 2 e

Stadsdeeldirecteur Scheveningen

Invitation to neighbourhood consultation on new layout Kranenburgweg

The Municipality of The Hague aims to make the Kranenburgweg between Houtrustbrug/Van Boetzelaerlaan and the Westduinweg bike friendly, greener and futureproof. On 11 May, from 19.00 - 21.00, the municipality is organising the first neighbourhood consultation about the plan to change the layout of Kranenburgweg. The Municipality of The Hague invites you to attend this meeting.

Where: wijk- en dienstencentrum De Mallemok, Westduinweg 38d, 2583 EH The Hague

When: 11 May from 19.00 to 21.00. Reception with coffee and tea from 18.45.

Registration: please send an e-mail to 5 1 2 e @denhaag.nl giving your name and informing us how many people will be joining you. The consultation will be in Dutch.

More information about the plans for the new layout of the Kranenburgweg is available at:

www.denhaag.nl/kranenburgweg. Do you have any questions? Please send an email to

5 1 2 e

@denhaag.nl.