

**datum**  
20 december 2017

**Registratienummer**  
DSO/2017.1150  
RIS298737

## **Voorstel van het college inzake Vaststelling Voorontwerp Knelpuntenaanpak Segbroeklaan**

### **Samenvatting**

Voor de Noordwestelijke Hoofdroute (NWHR) wordt een knelpuntenaanpak gevolgd. Dit raadsvoorstel heeft betrekking op deeltraject 2 van de NWHR: de Segbroeklaan.

De knelpuntenaanpak is erop gericht de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Segbroeklaan te verbeteren, met behoud van de doorstroming van het doorgaande autoverkeer. De rijbanen van de Segbroeklaan worden versmald, waardoor er meer ruimte is voor het groen, fietsers en voetgangers. De omgeving wordt met dit ontwerp niet alleen aantrekkelijker gemaakt voor fietsers en voetgangers, maar er wordt ook een bijdrage geleverd aan het verminderen van het aantal m2 asfalt, door asfalt te vervangen door groen.

In de periode april 2014 tot begin 2015 heeft de gemeente samen met drie denktanks de knelpunten op de gehele Noordwestelijke Hoofdroute geïnventariseerd en mogelijke oplossingen voor de knelpunten onderzocht. Vervolgens is een voorkeurspakket aan maatregelen samengesteld. De projectorganisatie heeft de adviezen van de denktank gebruikt bij de uitwerking van het voorontwerp. In dit ontwerp is tevens de nieuwe aansluiting van de Goudsbloemlaan op de Segbroeklaan opgenomen, dat een gevolg is van het herinrichtingsontwerp van Noordwestelijke Hoofdroute-deeltraject 1 Machiel Vrijenhoeklaan - Sportlaan.

De investeringskosten voor deeltraject 2 zijn geraamd op €3.350.780. De totale investeringskosten worden vanuit verschillende bronnen gefinancierd.

De start van de uitvoering van de maatregelen is op dit moment voorzien rond de zomer 2018. De fasering van de uitvoering is in volledige afstemming met deeltraject 1. Voor beide projecten is dezelfde projectorganisatie actief.

## 1. Inleiding en achtergrond

### Van Internationale Ring naar Knelpuntenaanpak Noordwestelijke Hoofdroute

Naar aanleiding van de Verkenning Internationale Ring-West heeft de gemeenteraad op 19 september 2013 besloten om afscheid te nemen van het concept 'Internationale Ring'. Het concept riep bij veel bewoners het beeld op van een vierbaans snelweg: een eenvormig beeld van verkeerswegen met grote stromen doorgaand verkeer, inclusief bijbehorende omgevingshinder en barrièrewerking. Het concept 'Internationale Ring' maakte plaats voor een nieuw concept, afkomstig uit de MIRT Verkenning Haaglanden: 'Poorten en Inprikkers'<sup>1</sup>. Voor de Noordwestelijke Hoofdroute houdt dit in dat de wegen die daar deel van uitmaken hun functie van stedelijke hoofdweg behouden. De doorstroming van het autoverkeer op de Noordwestelijke Hoofdroute dient minimaal op het huidige niveau te blijven. Het huidige niveau voldoet aan de doorstromingseisen zoals opgenomen in de Haagse Nota Mobiliteit.

De Knelpuntenaanpak Noordwestelijk Hoofdroute is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de kadernota Straten, Wegen, Lanen (SWL). Deze kadernota is een afgeleide van de Haagse Nota Mobiliteit. Het verkeersbeleid is gericht op:

- meer mensen op de fiets en in het OV;
- het autoverkeer bundelen op hoofdroutes;
- de leefbaarheid/het milieu in de wijken verbeteren.

De huidige verkeersproblematiek van de Segbroeklaan wordt voornamelijk veroorzaakt door de beperkte mate van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De raad heeft daarom voor de Noordwestelijke hoofdroute besloten om uit te gaan van een knelpuntenaanpak, waarbij met name de aandacht is uitgegaan naar:

- het oplossen van de lokale knelpunten op het gebied van oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en de inpassing in de omgeving;
- het treffen van maatregelen voor het versterken van de groenzone.

De uitgangspunten zijn meegenomen in het schetsontwerp van de Noordwestelijke Hoofdroute. Voor het opstellen van het schetsontwerp is een uitgebreid participatietraject opgezet. Drie denktanks hebben samen met de gemeente de knelpunten op de gehele Noordwestelijke Hoofdroute geïnventariseerd en mogelijke oplossingen voor de knelpunten onderzocht. Vervolgens is een voorkeurspakket aan maatregelen samengesteld. Dit voorkeurspakket is uitgewerkt tot het voorliggende voorontwerp van de Segbroeklaan (zie bijlage 1 voor de Plantoelichting en bijlage 2 voor de voorontwerptekening).

### Drie deeltrajecten van de Noordwestelijke Hoofdroute

De Noordwestelijke Hoofdroute bestaat uit drie deeltrajecten (figuur 1):

1. Machiel Vrijenhoeklaan – Sportlaan (tot en met de aansluiting op de Kwartellaan);
2. Segbroeklaan;
3. Houtrustbrug - President Kennedylaan – Johan de Wittlaan – Prof. B.M. Teldersweg (tot en met de aansluiting op de Van Stolkweg).

<sup>1</sup> Voor nadere uitleg en details over deze achtergronden wordt verwezen naar het raadsbesluit Uitkomsten Verkenning Internationale Ring-West en voorstel gewijzigde terminologie hoofdwegenstructuur van Den Haag (RIS 260892 / RV 117, september 2013) en de Voortgangsbrief Knelpuntenaanpak Noordwestelijke Hoofdroute - RIS 283345 (juni 2015).



*Figuur 1 Deeltrajecten Noordwestelijke Hoofdroute*

Dit raadsvoorstel heeft betrekking op deeltraject 2. De scope van deeltraject 2 is inclusief de herinrichting van de kruising Segbroeklaan/Ieplaan en de nieuwe aansluiting van de Goudsbloemlaan op de Segbroeklaan maar exclusief de herinrichting van de Houtrustbrug (deze valt onder deeltraject 3). Met het ontwerpen van de nieuwe inrichting van de groen- en waterpartij van de Haagse Beek nabij de aansluiting van de Goudsbloemlaan wordt gestart zodra hiervoor financiering beschikbaar komt.

## 2. Verkeersmaatregelen

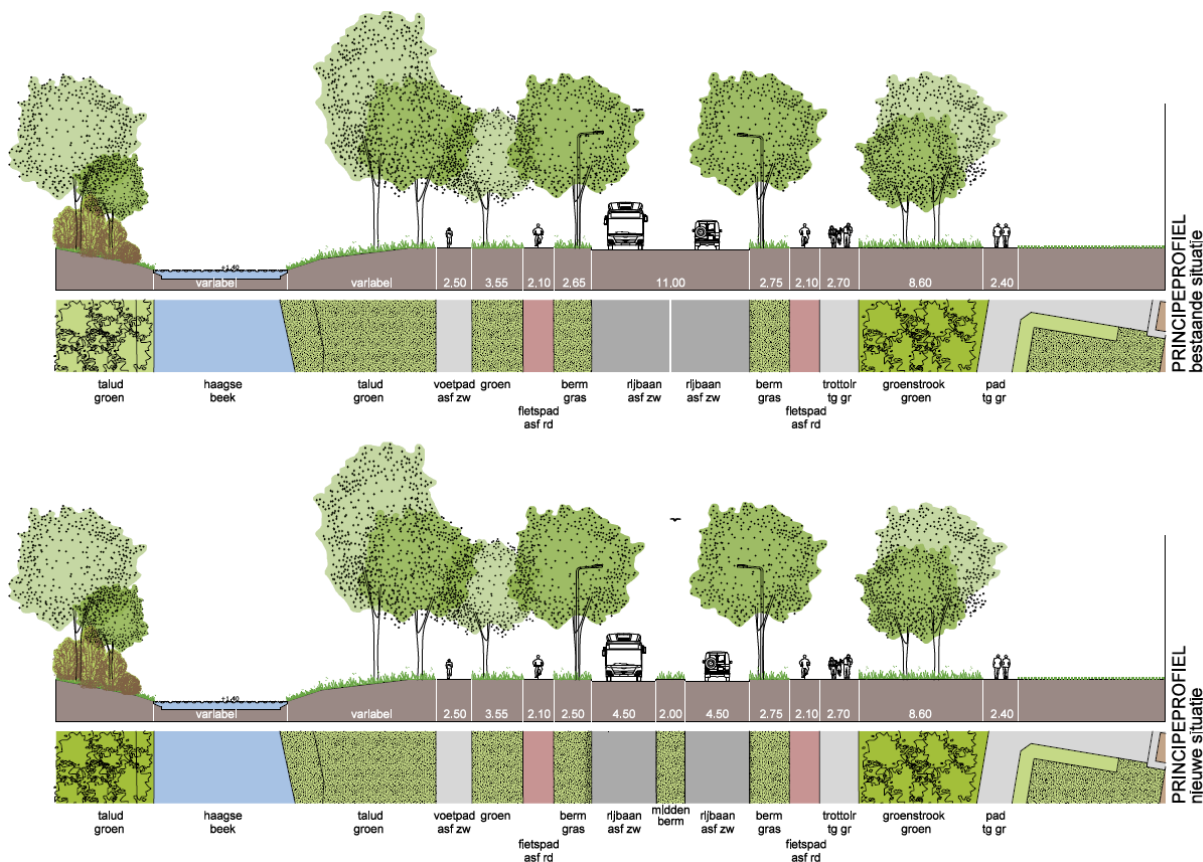
Om de veiligheid en de oversteekbaarheid van de Segbroeklaan te verbeteren en om voldoende doorstroming van het autoverkeer te behouden, worden diverse verkeersmaatregelen genomen (zie figuur 2 voor het principeprofiel of dwarsdoorsnede van de huidige en de nieuwe situatie):

- De rijbanen van de Segbroeklaan worden versmald van 2x1½ rijstrook (5,50 meter breed per rijrichting) naar 2x1 rijstrook, van elk 4,50 meter breed.
- Tussen de rijbanen komt een verhoogde middenberm van 2,00 meter breed. De bermbreedte varieert ter hoogte van de opstelvakken, met een minimumbreedte van 1,50 meter. Deze middenberm wordt voorzien van een gras/kruidenmengsel met bloembollen.
- Ten behoeve van het op peil houden van de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt de middenberm ter hoogte van een aantal zijstraten doorgetrokken. Het autoverkeer kan deze straten bereiken via het “rechts in, rechts uit principe”: komende vanaf de Segbroeklaan rijdt het verkeer deze zijstraten rechts in, en komende vanuit de zijstraten rechts uit.
- Ter hoogte van de kruisingen wordt ruimte gemaakt voor voldoende opstelstroken. Deze zijn nodig om de verkeerslichtenregeling af te stemmen op de opstelcapaciteit van de verschillende voorsorteervakken en om daarmee de doorstroming op minimaal het huidige peil te houden. Daarvoor worden de middenberm en zijbermen aangepast.
- Ter hoogte van de voetpaden tussen de voetgangersroute uit de wijken en de groenzone rondom de Haagse Beek wordt de middenberm verlaagd en verhard om het oversteken te vergemakkelijken.
- In de Goudenregenstraat wordt voor tussen de Hanenburglaan en de kruising met de Segbroeklaan een fietsstrook aangelegd.
- Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt bij de kruising met de Ieplaan ruimte gemaakt voor de fietsers en voetgangers. Voor het autoverkeer dat vanaf de Houtrustlaan linksaf de Ieplaan wil inrijden, wordt een aparte opstelstrook gemaakt. Het is niet meer mogelijk om met de auto vanaf de Ieplaan linksaf de Segbroeklaan op te rijden. Deze beweging kan niet verkeersveilig worden aangelegd.

De kruispunten van de Segbroeklaan met de Goudenregenstraat en Fahrenheitstraat worden in het ontwerp zo min mogelijk aangepast, omdat deze reeds in 2015 opnieuw zijn geasfalteerd. Over grote lengtes blijven de zijbermen liggen. Daar worden alleen de rijbanen opnieuw geasfalteerd en wordt de middenberm aangelegd.

Door de voorgestelde maatregelen zal het autoverkeer in een aantal gevallen een andere route moeten kiezen om een wijk in- of uit te kunnen rijden. Bij het afwegen van de verkeersmaatregelen is gekeken naar de gevolgen en de alternatieven. De gevolgen van de in het ontwerp opgenomen maatregelen wegen op tegen de doelstellingen van de herinrichting van de Segbroeklaan, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid met behoud van de doorstroming van de Segbroeklaan en het versterken van de groenzone.

Voor een uitgebreide toelichting op de verkeersmaatregelen wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van de plantoelichting (bijlage 2 van dit raadsvoorstel).



Figuur 2 Principeprofiel (dwarsdoorsnede) van de huidige en de nieuwe situatie

### Parkeerbalans

In het ontwerp komen ter hoogte van de kruisingen Larixstraat, Goudenregenstraat en de Ieplan in totaal 12 parkeerplaatsen te vervallen. Dit is noodzakelijk om het verkeer bij die kruisingen goed te laten doorstromen (daarvoor zijn langere opstelstroken nodig) en om de oversteken voor fietsers en voetgangers veiliger te kunnen maken. In de nabije omgeving is geen ruimte gevonden om de vervallen parkeerplaatsen te compenseren. Het aanleggen van parkeerplaatsen langs de Segbroeklaan is niet gewenst, vanwege de verkeersveiligheid, het behouden van voldoende doorstroming van het autoverkeer en het zo veel mogelijk in stand houden van de bestaande rij bomen in de zijberm.

### 3. Versterking van de groenzone

De Haagse Beek is een belangrijke ecologische zone voor de stad. Er worden maatregelen getroffen om de boomstructuur en de kwaliteit van de groenzones rond de Segbroeklaan te versterken. Het water en de twee kunstwerken worden zichtbaar gemaakt door ongewenste begroeiing onder struiken en bomen weg te halen. Dit met behoud van de ecologisch waardevolle zoomvegetatie (grassen, kruiden en struiken die groeien in het overgangsgedebied tussen bos en grasland) en het tot hun recht laten komen van mooie bomen. Ook worden struiken en planten bij geplant. Door de herinrichting van de Segbroeklaan moeten bomen worden gekapt. De vervangende nieuwe bomensoorten van verschillende inheemse geslachten (zoals iep, linde, eik etc.) worden op plekken gezet die de bestaande boomstructuur van de Segbroeklaan versterken. De beek zelf wordt in het voorliggende ontwerp van de Segbroeklaan niet aangepast.

## Groenbalans

De bomenbalans in het ontwerp is neutraal:

- Te kappen bomen: 24
- Nieuwe te planten bomen: 24
- Te verplanten bomen: 9

Uit de zogenaamde boomeffectrapportage moet nog blijken of vijf bomen die nu dicht langs de rand van de Segbroeklaan staan, door het treffen van speciale maatregelen tijdens de uitvoeringswerkzaamheden kunnen blijven staan. Indien dat niet het geval is, moeten deze bomen alsnog worden gekapt. Deze bomen worden dan allemaal binnen het plangebied vervangen door nieuwe bomen.

Het op orde houden van de doorstroming van het verkeer en het maken van veilige oversteken voor fietsers en voetgangers gaat in dit ontwerp per saldo te koste van 350 m<sup>2</sup> ecologische verbindingzone (de Haagse Beek). Door met name het verlengen van opstelstroken en de nieuwe aansluiting en van de Goudsbloemlaan op de Segbroeklaan gaat groen verloren maar er komen ook m<sup>2</sup> groen bij doordat bijvoorbeeld het voetpad langs de Segbroeklaan ter hoogte van de Goudsbloemlaan en de Haagse Beek wordt opgeheven. De nieuwe groene middenberm is niet alleen voor het uitzicht aantrekkelijk, maar is ook nuttig voor het opvangen van regenwater en de insecten die op het gras, de kruiden en de bloembollen afkomen. De middenberm maakt echter geen deel uit van de ecologische verbindingzone, die bevindt zich aan de zijde van de Haagse Beek. Bewoners hebben aangegeven belang te hechten aan het zo veel mogelijk handhaven van het groen rondom de Segbroeklaan. Instandhouding van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, zoals geformuleerd bij het vaststellen van de Agenda Groen voor de Stad, is hier alleen mogelijk door de huidige ligging van de Goudsbloemlaan aan te passen. In de groen- en waterzone nabij de nieuwe aansluiting van de Goudsbloemlaan (daar waar de laan en de beek een bocht maken), is het mogelijk de 350 m<sup>2</sup> verloren ecologische verbindingzone te compenseren. Daarbij is het doel de huidige barrière tussen twee delen van de ecologische verbindingzone zo veel mogelijk op te heffen. Verharding kan worden omgezet in groen en water. Het ontwerpen van dit herinrichtingsvoorstel wordt ter hand genomen zodra hiervoor financiering beschikbaar komt.

Voor een uitgebreide toelichting op de groenmaatregelen wordt verwezen naar paragraaf 2.4 en 2.5 van de plantoelichting (bijlage 2 van dit raadsvoorstel).

## 4. Toetsing en advies

Het ontwerp van de Segbroeklaan is besproken in het Vooroverleg over Verkeerszaken (VOV) en met de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR). Zowel het VOV als de ACOR hebben met in acht name van een aantal opmerkingen voor de verdere uitwerking van het ontwerp, positief geadviseerd.

Het voorontwerp is aan de gemeentelijke afdeling Stedelijk Beheer voorgelegd voor een zogeheten beheerderstoets. De verschillende vakdisciplines van Stedelijk Beheer (bodem, constructies en installaties, openbare verlichting, riolering, wegen) zijn akkoord met het voorontwerp.

## 5. Participatie en communicatie

In de periode april 2014 tot begin 2015 heeft de gemeente samen met drie klankbordgroepen (denktanks) de knelpunten op de Noordwestelijke Hoofdroute geïnventariseerd en mogelijke oplossingen voor de knelpunten onderzocht. De participatiefase werd afgesloten met een finaal advies over het voorkeurspakket van de denktanks. Dit advies werd op 14 april 2015 overhandigd aan wethouder De Bruijn.<sup>2</sup> Het advies gaat uitgebreid in op de wensen en ideeën van de denktanks, die kunnen worden verwerkt bij de nadere detaillering van het ontwerpen. De projectorganisatie heeft, net als bij trajectdeel 1 Machiel Vrijenhoeklaan-Sportlaan, het advies gebruikt bij de uitwerking van het schetsontwerp tot voorontwerp van het trajectdeel 2 Segbroeklaan (zie bijlage 4 van dit raadsvoorstel: “Reactie op de adviezen Denktank 2 Segbroeklaan”).

Op 28 juni 2017 heeft in het Segbroekcollege de inloopbijeenkomst voor het schetsontwerp plaatsgevonden. Voor het bespreken van het ontwerp van de herinrichting van de Segbroeklaan met omwonenden en andere belanghebbenden, is gekozen voor een inloopbijeenkomst in plaats van een inspraakprocedure. Dit omdat voor het schetsontwerp van de gehele Noordwestelijke Hoofdroute een uitgebreid participatieproces met denktanks heeft plaatsgevonden.

De reacties van omwonenden en andere belanghebbenden op het voorontwerp zijn verdeeld. Men is bezorgd over de bereikbaarheid van de wijken, de versmalling van de rijbanen in relatie tot de spitsdrukte, de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. De voorgestelde maatregelen voor het groen zijn positief ontvangen. Wel zijn er zorgen over het aantal te kappen bomen.

De voorgestelde verbeter suggesties zijn zorgvuldig afgewogen. Het kunnen verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid en het versterken van de groenzone wegen echter zwaarder dan de verminderde of gewijzigde bereikbaarheid van de wijken. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is rekening gehouden met het zo veel mogelijk behouden van bestaande bomen en struiken en is gehoor gegeven aan de wens voor meer variatie in het groen zoals het toevoegen van bloemen, kruiden en een fruitboom.

Alle reacties op het schetsontwerp zijn nauwkeurig bestudeerd en van een antwoord voorzien. In de bijlage van dit raadsvoorstel is de reactienota opgenomen (bijlage 3), waarin antwoord op de vragen wordt gegeven en waarin is aangegeven wat er met de suggesties in het ontwerp is gedaan. Na het besluit van het college van burgemeester en wethouders om het raadsvoorstel door te sturen naar de raad, wordt de reactienota verstuurd naar iedereen die op het ontwerp heeft gereageerd.

## 6. Milieu: lucht, geluid en bodem

### Luchtkwaliteit en geluidsoverlast

In haar beleid (zie o.a. de Haagse Nota Mobiliteit) streeft de gemeente naar het bundelen van het verkeer op de hoofdroutes, om zodoende de leefbaarheid in de wijken te verbeteren.

Door het versmallen van de rijbanen van de Segbroeklaan verandert de hoeveelheid wegverkeer niet. Daardoor kan worden aangenomen dat de luchtkwaliteit op hetzelfde niveau blijft als in de huidige situatie zonder wegversmalling. In de bestaande situatie wordt ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden gebleven.

<sup>2</sup> Zie ook de Voortgangsbrief Knelpuntenaanpak van juni 2015 (RIS 283345).

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat de geluidbelasting van de woningen langs de Segbroeklaan in de huidige situatie door de gemeente niet als knelpunt in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaaai wordt aangemerkt. Ook is gebleken dat de wegaanpassing niet tot een waarneembare toename van de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande geluidbelasting leidt.

### **Bodemonderzoek**

Uit onderzoek zijn geen verdachte locaties van bodemverontreiniging naar voren gekomen. In verband met de aanwezigheid van een voormalig verdedigingswerk (voormalige tankgracht) wordt door het bevoegd gezag wel om aanvullend bodemonderzoek gevraagd.

Er is geen archeologisch onderzoek verplicht. Vanwege minimale verstoringen van de bodem zal onderzoek hier te weinig kenniswinst opleveren.

Het projectgebied Segbroeklaan is aangemerkt als verdacht op de aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven (NGE). Het nadere onderzoek zal voorafgaand aan de realisatie uitgevoerd worden om detectiewerkzaamheden tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken.

## **7. Duurzaamheid**

Het ontwerp van de Noordwestelijke Hoofdroute Segbroeklaan is een uitwerking van de duurzaamheidsuitgangspunten uit de kadernota Straten, Wegen en Lanen. Door de Segbroeklaan te versmallen, wordt het aantal m<sup>2</sup> asfalt verminderd en wordt meer groen toegevoegd. Dat heeft als positief gevolg dat er meer regenwater in de groenvakken wordt opgevangen en niet via kolken in het riool verdwijnt. Ook in het contract met de aannemer worden duurzaamheidseisen opgenomen, zoals ten aanzien van uitstoot, de gemeentelijke milieuzone en het volgens de landelijk geldende en getoetste kwaliteitsnormen toepassen van gerecyclede materialen.

## **8. Juridisch- planologische consequenties**

### **Omgevingsvergunning**

De nieuwe aansluiting van de Goudsbloemlaan op de Segbroeklaan valt binnen het bestemmingsplan “Bloemenbuurt” (O4-01-2011). Voor deze weg, die in de bestemming Natuur-Ecologische verbinding (stedelijke hoofdstructuur) komt te liggen, is geen bestemmingsplanwijziging nodig, maar wel een omgevingsvergunning: voor de aanleg zelf, het gebruik ervan en voor het kappen van de bomen.

### **Kadastrale situatie**

Het projectgebied inclusief de beoogde uitbreiding die volgt uit de herinrichtingsplannen is in eigendom bij de gemeente Den Haag. De herinrichtingsmaatregelen hebben geen invloed op de bestaande eigendomssituatie.

## **9. Planning**

De start van de uitvoering van de werkzaamheden aan de Segbroeklaan is gepland rond de zomer 2018 en het werk zal in het voorjaar 2019 zijn afgerond. Een meer gedetailleerde planning wordt in de komende maanden uitgewerkt. Daarbij wordt rekening gehouden met werkzaamheden op parallel gelegen weggedeelten. Ook wordt rekening gehouden met het badseizoen en evenementen.



Ruim voorafgaand aan de start van de werkzaamheden worden omwonenden op de hoogte gebracht van de planning en de omleidingsroutes. De fasering van de uitvoering wordt afgestemd met de werkzaamheden op de Noordwestelijke Hoofdroute deeltraject 1 Machiel Vrijenhoeklaan - Sportlaan. Voor beide projecten is dezelfde projectorganisatie actief.

## 10. Risicoreservering

Voor het in beeld brengen van de risico's en de te treffen beheersmaatregelen, is door het projectmanagement een risico-analyse gedaan.

Voor niet-gesprongen explosieven en bodemsanering is in de kostenraming een risicoreservering opgenomen van € 30.000. Dit is naast 5% op de voorziene kosten voor objectoverstijgende risico's ad. € 140.780 en de gebruikelijke reserveringen voor onvoorziene objectrisico's.

## 11. Financiën

### Investeringskosten en financiering

De investeringskosten voor NWHR deeltraject 2 Segbroeklaan zijn geraamd op €3.350.780 (incl. VAT en onvoorzien)<sup>3</sup>.

De werkzaamheden aan de Noordwestelijke Hoofdroute zijn in de hindercategorie "zeer hoog" ingedeeld. In het bovengenoemde investeringsbedrag voor de Noordwestelijke Hoofdroute trajectdeel 2 Segbroeklaan is budget €150.000 gereserveerd voor communicatie en €150.000 voor het treffen van verkeersmanagementmaatregelen voorafgaand en tijdens de uitvoering. Het gaat om activiteiten als:

- het organiseren van informatiebijeenkomsten;
- het verspreiden van brieven;
- het maken en beheren van de website;
- het inzetten van sociale media;
- het reageren op en het monitoren van reacties uit de omgeving;
- het inzetten van verkeerregelaars, etc.

De kosten van het participatietraject met de denktanks maken geen deel uit van deze raming. Deze zijn reeds verrekend met het besluit op het voorontwerp trajectdeel 1 Machiel Vrijenhoeklaan-Sportlaan in 2016.

Vanuit diverse bronnen is financiering aanwezig voor de uitvoering van de maatregelen op deeltraject 2 van de NWHR Segbroeklaan.

• Investeringskrediet Noordwestelijke Hoofdroute (Meerjareninvesteringsplan DSB)	€ 1.951.000
• DSB Stedelijk Beheer (product 210.2.01 Onderhoud Straten, Wegen, Pleinen)	€ 525.000
• Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) MRDH	€ 500.000
• Product 210.2.02 Aanleg Straten, Wegen en Pleinen	€ 307.000
• Algemene Middelen DSO 2017	€ 67.780
	€ 3.350.780

<sup>3</sup> alle bedragen in dit hoofdstuk exclusief BTW

Indien zich een financiële meevaller voordoet voor trajectdeel 2 Segbroeklaan, dan komt deze ten goede aan de financiering van trajectdeel 3 en/of de realisatie van de herinrichting van de groen-/waterpartij nabij de aansluiting van de Goudsbloemlaan.

De financieringsconstructie zoals hierboven is weergegeven dient nog te worden aangepast in verband met het verplicht activeren van investeringen met een maatschappelijk nut van meer dan € 2,5 mln., vanwege de invoering van het nieuwe Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) per 1-1-2017. Dit houdt concreet in dat bij de meerjarenbegroting 2019-2022 en het halfjaarbericht 2018 de gemeentelijke bijdragen worden toegevoegd aan de activareserve en hiervoor een investeringskrediet wordt toegevoegd aan het Meerjareninvesteringsplan (MIP).

### **Beheerkosten en -financiering groene middenberm**

De rijbanen van de Segbroeklaan worden versmald van 5,50 meter naar 4,50 meter breedte per rijrichting. In het ontwerp is een verhoogde middenberm van 2,00 meter breedte voorzien, met een minimumbreedte van 1,50 meter ter hoogte van de opstelvakken bij de kruispunten. De middenberm wordt voorzien van een gras/kruidenmengsel en bloembollen. Het maaien gebeurt met een zogeheten rijdende afzetting, buiten de spitsuren. Hierbij wordt het maaisel afgevoerd. De strook wordt jaarlijks 6 maal gemaaid, om te voorkomen dat het groen over de weg gaat hangen.

De jaarlijkse extra beheerkosten als gevolg van de voorgestelde maatregelen in dit voorontwerp bedragen ca. €7.000. Deze worden gedekt uit de structurele begroting op product 560.1.01 (programma 10 Buitenruimte).

## **12. Besluit**

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

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 19 december 2017;

besluit:

- I. in te stemmen met het voorontwerp Knelpuntenaanpak Segbroeklaan, bestaande uit de plantoelichting en de voorontwerptekening (bijlagen 1 en 2 d.d. 30 november 2017 resp. 24 oktober 2017);
- II. in te stemmen met de reactienota's "Vragen en antwoorden Noordwestelijke Hoofdroute Segbroeklaan" en "Adviezen Denktank 2 Segbroeklaan" (beiden d.d. 30 november 2017, bijlagen 3 en 4 bij dit raadsvoorstel);
- III. in te stemmen met de verdere uitwerking van het voorontwerp tot realisatie van het project;
- IV. in te stemmen met een budget van €3.350.780 voor de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden;
- V. de voorbereidingskosten ad. €67.780 te dekken uit Algemene Middelen DSO 2017;

Ons kenmerk

DSO/2017.1150

- VI. de uitvoeringskosten van €3.200.000 (exclusief btw, inclusief VAT en onvoorzien, prijspeil 1 januari 2017) en de extra rentelasten van € 83.000 (voor de aanvullende gemeentelijke investeringsbudgetten; zie hieronder b en d) als volgt te dekken:
- |    |   |             |
|----|---|-------------|
| a) | investeringskrediet Noordwestelijke Hoofdroute<br>(Meerjareninvesteringsplan DSB) | € 1.951.000 |
| b) | DSB Stedelijk Beheer<br>(product 210.2.01 Onderhoud Straten, Wegen, Pleinen)      | € 525.000   |
| c) | investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) MRDH                              | € 500.000   |
| d) | product 210.2.02 Aanleg Straten, Wegen en Pleinen                                 | € 307.000   |
- VII. bij de meerjarenbegroting 2019-2022 en het halfjaarbericht 2018, conform nieuwe regelgeving omtrent activeren investeringen met maatschappelijk nut, de dekkingsbronnen genoemd onder besluit VI. b en d middels een begrotingswijziging toe te voegen aan de activareserve en hiervoor het investeringskrediet in het Meerjaren Investeringsplan (MIP) te verhogen;
- VIII. de extra beheer- en onderhoudskosten, ad € 7.000 per jaar te dekken uit de structurele begroting op het product 560.1.01 (programma 10 Buitenruimte).

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 19 december 2017

De griffier,

De voorzitter,