



In opdracht van:

Gemeente Den Haag / Denktanks Knelpuntenaanpak
Noordwestelijke Hoofdroute (NWHHR)

Knelpuntenaanpak NWHHR

Rapportage met de adviezen van de denktanks

13 april 2015

opgesteld door Henk Nanninga ten dienste van de denktanks

Knelpuntenaanpak NWHHR - adviesrapportage - definitief - 13042015

inno-V is een adviesbureau voor slimme mobiliteit. Gespecialiseerd in multimodaal reizen, mobiliteitsmanagement en marktwerking. We maken ons sterk voor betere bereikbaarheid en klantgericht OV door mensen te bewegen en te verbinden. Met een scherp oog voor inhoud en proces, met en voor onze klanten. Ons motto is: denken, doen en laten.

Voor meer informatie: mail@inno-V.nl of www.inno-V.nl

inno-V is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam, nr. 30177512

Inhoud

1	Advies denktanks.....	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Per knelpunt	9
1.2.1	Kruising Machiel Vrijenhoeklaan met Kijkduinsestraat (1.1)	9
1.2.2	Profiel Machiel Vrijenhoeklaan (1.2).....	9
1.2.3	Kruising Machiel Vrijenhoeklaan met Muurbloemweg (1.3).....	10
1.2.4	Kruising Machiel Vrijenhoeklaan/Sportlaan/De Sav. Lohmanlaan (1.4)	10
1.2.5	Profiel Sportlaan (1.5).....	11
1.2.6	Kruising Sportlaan met Daal en Bergselaan (1.6)	13
1.2.7	Kruising Segbroeklaan/Sportlaan/Kwartellaan/Goudsbloemlaan (1.7).....	14
1.2.8	Dwarsprofiel Segbroeklaan (2.1).....	14
1.2.9	Oversteekjes voor langzaam verkeer over de Segbroeklaan (2.2).....	15
1.2.10	Kruising met Goudenregenstraat (2.3)	16
1.2.11	Kruising met Rode Kruislaan en Larixstraat (2.4)	16
1.2.12	Kruising met Fahrenheitstraat (2.5).....	17
1.2.13	Kruising met Ieplaan (2.6)	17
1.2.14	Houtrustbrug, inclusief aanliggende kruisingen (2.7).....	18
1.2.15	Kruising met Jacob Gillesstraat en Stadhoudersplantsoen (3.1).....	20
1.2.16	Kruising met Aert van der Goesstraat en Valeriusstraat (3.2).....	20
1.2.17	Kruising met Stadhouderslaan (3.3).....	20
1.2.18	Kruising met Johan de Wittlaan (3.4).....	21
1.2.19	Kruising met Adriaan Goekooplaan (3.5).....	21
1.2.20	Kruisingen met Eisenhowerln/Rooseveltplantsoen/Scheveningsewg (3.6/3.7).....	22
1.2.21	Kruising met Van Stolkweg (3.8)	24
1.2.22	Oversteek t.h.v. het Indisch Monument (3.9).....	25
	Bijlagen.....	27
A.	Overzicht leden van de denktanks	27
B.	Bijeenkomsten van de denktanks	28
C.	Projectgebied.....	29

Colofon en bronvermelding

- Opgesteld door Henk Nanninga, inno-V onder auspiciën van de denktanks. De rapportage bevat het advies van de leden van de denktanks. Dit advies zal door de gemeente overkort en zonder aanpassingen worden verzonden aan de gemeenteraad.
- Deze rapportage is onderdeel van een integrale rapportage. Deze bevat naast het advies tevens een procesbeschrijving, een beschrijving van de knelpunten, de besproken schetsontwerpen en een toelichting op de voorgestelde maatregelen.
- De gemeente zal bij het uitwerken van het schetsontwerp tot een voorontwerp bij elk gegeven advies moeten aangeven of het wordt overgenomen of niet. Als een advies niet wordt overgenomen dan zal de gemeente dit beargumenteerd moeten doen.
- Bij het opstellen van deze rapportage is gebruik gemaakt van documenten, notities, beleidsnota's, raadsbesluiten, nieuwsbrieven, websiteteksten, ondergronden en schetsmatige ontwerpen van de gemeente, voorstellen en adviezen ingediend door de leden van de denktanks en de verslagen van de bijeenkomsten van de denktanks.

1 Advies denktanks

Onderstaande teksten zijn weliswaar in enkelvoud geformuleerd [“De denktank adviseert...”], maar het betreffen -tenzij dit specifiek is aangegeven- adviezen van de drie denktanks samen.

1.1 Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de aanvullende wensen en adviezen van de denktank beschreven, voor zover deze nog niet door de gemeente in de ontwerpen zijn overgenomen.

Dit hoofdstuk bevat de mening van de leden van de denktank en is integraal, ongewijzigd en onverkort in de rapportage overgenomen. De tekst is geschreven onder verantwoordelijkheid van de leden van de denktank.

Waardering voor het participatieproces

Allereerst spreekt de denktank haar waardering uit voor de wijze waarop de gemeente de gelegenheid heeft gegeven aan de belangengroeperingen, die betrokken zijn bij de NWHR, om mee te denken met het ontwerpproces, aan de openheid waarmee de gemeente inzicht gaf in haar overwegingen en keuzes en de constructieve vorm waarmee de discussies werden gevoerd.

De denktank voelt zich –ondanks de soms lastige keuzes die voorlagen– gehoord in de manier waarop de gemeente de reacties, bezwaren en suggesties heeft verwerkt in de voorliggende schetsontwerpen. Eén van de leden voelt zich niet volledig maar ‘veelal’ gehoord.

De denktank was daarom verbaasd dat de schetsen aanvankelijk niet waren aangeleverd zoals gevraagd en toegezegd is: met de bestaande situatie (inclusief de bomen) in een lichte lijn zichtbaar in de tekeningen, zodat de veranderingen goed afleesbaar zijn, en ook zichtbaar is welke bomen zouden moeten verdwijnen en hoe de positie van de weg verschuift ten opzichte van de huidige situatie. De denktank heeft het op prijs gesteld dat de gemeente uiteindelijk toch schetsen met daarop de huidige situatie digitaal beschikbaar heeft gesteld, zodat de leden zich toch een goed beeld konden vormen van de effecten van de schetsontwerpen ten opzichte van de huidige situatie.

De denktank is tevreden met het feit dat het er naar uitziet dat met het beschikbare budget alle voorgestelde maatregelen uitgevoerd kunnen worden.

De denktank is echter wel bezorgd over het feit dat het op trajectdeel 3 niet lukte om voor een aantal knelpunten –binnen de termijn van dit participatieproces– een binnen de gemeente gedragen schetsontwerp te ontwikkelen. De denktank gaat er vanuit dat voor deze knelpunten binnen een jaar een schetsontwerp met draagvlak binnen de gemeente kan worden ontworpen. Mocht het uiteindelijk gekozen ontwerp goedkoper zijn dan het oorspronkelijke ontwerp, dan verzoekt de denktank het vrijkomende budget te besteden aan de andere knelpunten langs de route. Mocht het uiteindelijk gekozen ontwerp duurder zijn dan het oorspronkelijke ontwerp, dan gaat de denktank er vanuit dat de gemeente elders extra gelden gaat zoeken. Een duurder ontwerp voor deze knelpunten mag in de ogen van de denktank niet ten koste gaan van de aanpak van de resterende knelpunten. Dit duurdere ontwerp mag er ook niet toe leiden dat dit knelpunt helemaal

niet wordt opgelost, omdat de omvang van het budget ten tijde van de prioritering niet bekend was.

De denktank neemt aan dat voldoende financiering is gereserveerd om de maatregelen voor knelpuntoplossingen rond het kruispunt met de Scheveningseweg, Eisenhowerlaan en Van Stolkweg maximaal één jaar later uit te voeren; met name gaat het om de door de leden aangedragen 'quick wins'. Met de gemeente is afgesproken dat denktank 3 nog doorgaat tot zij advies heeft uitgebracht ten aanzien van de nog voor te leggen schetsontwerpen voor deze resterende knelpunten .

De denktank heeft nog wel een aantal resterende punten. Het gaat bijv. om locaties waar de gemeente in het schetsontwerp keuzes heeft gemaakt die niet overeenkomen met de wensen van de denktank of aspecten die in de schetsontwerpen onderbelicht zijn gebleven. Deze adviezen zijn in dit hoofdstuk beschreven.

De denktank spreekt zijn hoop uit dat de gemeente de adviezen van de denktank ter harte neemt en overneemt bij het verdere ontwerpproces.

Leefbaarheid

Bewoners verstaan onder leefbaarheid: minder luchtvervuiling en lawaai, betere oversteekbaarheid, in standhouden van het groen, bereikbaarheid en geen barrièrewerking van de NWHR tussen de wijken. Al deze punten bij elkaar vormen de leefbaarheid voor bewoners en gaan boven doorstroming.

Het uitvoeren van quick wins op knelpunten wil niet zeggen dat de leefbaarheid voor bewoners volledig verbetert. De maatregelen vormen geen structurele oplossing. De denktank vraagt daarom om naast de knelpuntenoplossingen ook een gericht openbaar vervoerbeleid te voeren.

O.a. door het gericht stimuleren van voldoende en frequent openbaar vervoer op de NWHR, evenwijdig aan de zee kan het autogebruik op termijn wellicht afnemen.

Voor de bewoners heeft de leefbaarheid topprioriteit. Daarbij valt te denken aan de veilige oversteekbaarheid van de weg, ook voor kwetsbare groepen als kinderen en ouderen, goede bereikbaarheid van de woonwijken, het verminderen van luchtvervuiling en het voorkomen van sluijperverkeer door de wijken. De denktank verzoekt de gemeente verbetering van de leefbaarheid -zoals hierboven omschreven- voorop te stellen, dus boven de door de gemeente genoemde doorstroming.

Het verbeteren van de doorstroming zal wellicht tijdelijk helpen voor de leefbaarheid m.b.t. de vermindering van de fijnstofuitstoot bij Zorgvliet en de wijken aan de Pres. Kennedylaan. Het is nog maar de vraag of dit -nadat de nieuwbouw in Scheveningen Haven is voltooid- zo blijft. Het gedeelte van de NWHR vanaf de Houtrustbrug t/m de Prof. B.M. Teldersweg blijft een erg drukke weg met 2x2 rijstroken. De andere hierboven genoemde items voor leefbaarheid van bewoners worden daarmee niet opgelost. Om daar adequate maatregelen voor de lange termijn voor te nemen is meer geld dan 10 of 14 miljoen nodig.

Verbetering van de natuurkwaliteit

De NWHR is niet alleen een stedelijke hoofdroute maar ook een Parklaan, ecologische verbindingzone, beschermd stadsgezicht, loop van de Haagse Beek, buurt- en stadspark

(Meer en Bos, Rode Kruisplantsoen en Scheveningse Bosjes). In de voorliggende oplossingen is een aantal forse ingrepen opgenomen, waarbij veel bomen gekapt gaan worden en de bestaande laanstructuur en groene randen flinke wijzigingen ondergaan. De denktank ziet de mogelijkheden voor het goed samenwerken van verkeer en natuur in het plan, maar die kunnen alleen gerealiseerd worden als de ecologische en ruimtelijke kwaliteit als volwaardig deel van de opgave wordt meegegeven aan de uitwerking, met bijbehorend budget en ontwerpaandacht.

De denktank vraagt om een inventarisatie van de waardevolle bomen langs het traject, vraagt ook dat bij de uitwerking van het inrichtingsplan gepoogd wordt om de bomen zo goed en zo vaak als mogelijk in te passen, en vraagt dat landschapsonwerper, ecooloog en beheerder nauw samen kunnen werken en dat bij de uitwerking van het inrichtingsplan landschappelijke en ecologische overwegingen volwaardig meegewogen worden. De denktank wijst op het belang van bomen voor de klimaatbestendigheid en luchtkwaliteit van de stad en de mogelijke noodzaak van extra beschikbaarheid van financiën hiervoor.

Van Ring naar Inprikkers: opgaven buiten het kader van de knelpuntenaanpak

De denktank is blij te horen dat de gemeente niet meer uitgaat van de in 2003 geformuleerde groei, maar alleen van een autonome groei van 1 tot 1,5% per jaar.

De denktank is verheugd over het uitgangspunt van de gemeente dat het model van de Ringweg is verlaten en het model van de inprikkers is omarmd. Het betekent dat er niet langer uitgegaan wordt van het principe dat de NWHR in 2x2 rijstroken uitgevoerd moet zijn, maar dat 2x1 rijstroken voor een groot deel van het traject voldoet. Alleen voor het deel vanaf de Prof. B.M. Teldersweg tot aan de Houtrustbrug blijft een weg van 2x2 rijstroken vanwege de aldaar geconstateerde verkeersintensiteiten noodzakelijk.

Uitgangspunt blijft dat de doorstroming niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie, de weg blijft een stedelijke hoofdroute. Maar de denktank vindt dat een bijstelling van het model ook verplichtingen schept. Zoals het in juiste banen leiden van de groei van de automobiliteit door het structureel verbeteren van het openbaar vervoer en de infrastructuur voor fietsers. En door geen maatregelen in andere delen van de stad te nemen die tot een toename van de belasting op de NWHR leiden. Deze opdracht valt duidelijk buiten de Knelpuntenaanpak, maar hoort bij het bijstellen van het stedelijk verkeersmodel en bij de taak van de gemeente.

Aandacht voor de barrièrevorming

De denktank begrijpt dat het verkeer op de NWHR moet kunnen doorstromen. De denktank onderschrijft de randvoorwaarde dat op de NWHR als geheel de doorstroming niet zou moeten verslechteren. Aan de andere kant vormt de NWHR juist bij een goede doorstroming een barrière voor verkeer in dwarsrichting. De denktank brengt in dit verband in herinnering wat er in de opdrachtomschrijving staat: "In het bijzonder zal er aandacht zijn voor de oversteekbaarheid van het lokaal (langzaam) verkeer". De denktank adviseert de gemeente derhalve te zorgen voor voldoende lange groentijden voor het (kruisende) verkeer van en naar de zijstraten.

Borden met verwijzing naar de "Ring" zijn onjuist en verwarrend

Tevens verzoekt de denktank de gemeente de borden "Ring" naar en langs de NWHR te verwijderen. Als de term "Ring" immers niet meer wordt gebezigd moeten automobilisten

ook niet meer ten onrechte worden gelokt met dergelijke verkeersborden. Er is geen Ring, dus het is verwarrend om automobilisten ernaar te verwijzen. Het volstaat om de hoofdbestemmingen aan te geven (Scheveningen, Kijkduin, Centrum, Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, enz.) of eventueel de nummers van snelwegen (A4, A12, A13), zoals op bijgaande foto te zien is. Eén van de leden verzoekt om ook de verwijzingen naar de snelwegen weg te halen. Het is immers een stedelijke hoofdweg, dus de borden moeten niet suggereren dat men zich (bijv. op de Teldersweg) op een autosnelweg bevindt.



VERKEERSBORD OP DE STADHOUDERSLAAN MET VERWIJZING NAAR DE NIET MEER BESTAANDE "RING".



ENKELE VOORBEELDEN VAN VERWIJZINGEN NAAR AUTOSNELWEGEN ELDERS IN NEDERLAND ZONDER DAT HET WOORD "RING" OP DE BORDEN NODIG BLIJKT TE ZIJN. LINKS AMERSFOORT, RECHTS LEIDEN. BEIDE FOTO'S ZIJN GEMAAKT BINNEN DE BEBOUWDE KOM LANGS STEDELIJKE HOOFDWEGEN.

Links- en rechtsafslaan niet overal toegestaan

Linksafslaan vanaf de NWHR is bij een aantal kruisingen op de trajectdelen 2 en 3 niet mogelijk. Ook rechtsafslaan is op een enkele locatie niet toegestaan. Met name voor automobilisten die ter plekke onbekend zijn kan dit voor onduidelijke of zelfs gevaarlijke situaties zorgen. Ook voor de bereikbaarheid van de aanliggende wijken is het volgens een aantal leden wenselijk om linksafslaan op meer plekken te faciliteren, in het bijzonder ook op de kruising van de Scheveningseweg met de Prof. B.M. Teldersweg (linksaf voor het verkeer op de Scheveningseweg komende vanaf de zeezijde). De denktank vraagt de gemeente om deze zorg ter harte te nemen.

Deze wens wordt niet door alle leden gedeeld. De keerzijde van deze wens is namelijk dat door het links- of rechtsaf afslaan toe te staan al gauw gevaren ontstaan voor andere verkeersdeelnemers. Ook gaat het toevoegen van een extra verkeersbeweging in een verkeersregeling ten koste van de groentijd van de overige richtingen. Een uur heeft immers 3600 seconden: meer groen voor richting A betekent automatisch minder groen voor richting B. Het toestaan van een linksafbeweging zou daarmee ten koste kunnen gaan van de oversteekbaarheid. Ook kan het nodig blijken om extra opstelvakken aan te leggen om de extra verkeersbewegingen mogelijk te maken. De extra opstelvakken hebben tot gevolg dat er groen zal verdwijnen. Ook om die reden zijn niet alle leden voorstander van het uitbreiden van de verkeersbewegingen op de momenteel 'onvolledige' kruisingen.

De drie hoofdkruisingen op Trajectdeel 3 (Houtrustbrug/Conradkade, Stadhouderslaan en Scheveningseweg) worden zwaar belast door de dwarsroutes naar de kust. De drie kruisingen zijn bovendien geen van alle volledige kruispunten. Bij alle drie zijn sommige rijbewegingen niet toegestaan of alleen met een 'stormrondje' of door gebruik te maken van een eerdere of latere zijweg. Vooral bij de Stadhouderslaan leidt dat soms tot gevaarlijke situaties (omdat automobilisten tóch afslaan) en onnodig sluipverkeer (vanuit de richting Kijkduin slaan automobilisten al bij de Van Boetzelaerlaan linksaf om via de Cornelis de Wittlaan naar de musea te gaan).

Eén lid van de denktank verzoekt om te bezien of het mogelijk is om alle kruisingen 'volledig' te maken. Ook wordt de gemeente gevraagd ervoor te zorgen dat het ook voor ter plekke onbekende automobilisten overduidelijk is hoe het 'stormrondje' dat ze moeten rijden eruit ziet.

De denktank verzoekt ook om buiten het kader van de knelpuntenaanpak te onderzoeken hoe via het onderliggende wegennet de bereikbaarheid van en circulatie rond de NWHR verhelderd en verbeterd kan worden.

Ontbrekende fietsvoorzieningen in zijstraten

In de huidige situatie ontbreken op veel zijstraten op het deel vlak voor de kruising de fietsvoorzieningen. De denktank is verheugd dat in de schetsontwerpen op veel van deze locaties is gezorgd voor meer veiligheid voor fietsers. Toch vraagt de denktank aandacht voor de locaties waar daar nog niet voor is gezorgd.

Vloeiende lijnen voor fietsers

De denktank adviseert om bij de uitwerking van de schetsontwerpen tot voorontwerpen en daarna tot definitieve ontwerpen erop toe te zien dat fietspaden en -stroken vloeiend worden ontworpen, opdat fietsers a) voortdurend een goed overzicht hebben en b) niet onnodig hun snelheid hoeven te verminderen. Bij autoverkeer is het gebruikelijk om vloeiend te ontwerpen; deze gewoonte zou voor fietsverkeer ook moeten gelden, in het bijzonder voor fietspaden, maar ook voor fietsstroken.

Voldoende groentijd voor zijwegen, met name voor overstekende voetgangers

De NWHR loopt niet alleen dwars door woongebieden, maar ook tussen de stad en het strand, de duinen en de zee. De bereikbaarheid van de kust voor de Haagse bevolking wordt in grote mate bepaald door de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van de NWHR.

De denktank adviseert daarom om voldoende groentijd voor het verkeer uit de zijwegen aan te bieden, conform de randvoorwaarden van de knelpuntenaanpak. Daarbij vraagt ze met name aandacht voor de overstekende voetgangers: ook voor voetgangers die met een lagere snelheid oversteken, zoals senioren en ouders met kinderen, moet de groentijd lang genoeg zijn. De denktank is van mening dat de voetganger meer comfort en psychologisch een hoger gevoel van veiligheid moet worden geboden bij het oversteken dan nu het geval is.

Robuustheid van de ontwerpen

Ondanks duidelijke verbeteringen voor het langzame verkeer zet de denktank -met name voor Trajectdeel 3- grote vraagtekens bij de robuustheid van de huidige ontwerpen (juist op het drukste deel van de route). De denktank vraagt zich af hoe de gemeente een verdere stijging van de druk van het autoverkeer gaat tegenhouden. Dit alles tegen de achtergrond van een stevig bouwprogramma in Scheveningen Haven en een toenemend aantal evenementen in de kuststrook. De denktank stelt daarom voor om budget te reserveren om bij te kunnen sturen (zie daarvoor ook het laatste kopje van deze paragraaf).

Voortdurend monitoren en zonodig bijsturen

De trend van de laatste jaren is dat het fietsgebruik toeneemt en het autobezit afneemt. Dat is een hoopvolle ontwikkeling voor de (overlast als gevolg van het verkeer op de) NWHR. De denktank spreekt desondanks zijn zorg uit dat bij een verdergaande groei van het autoverkeer een aantal voorgestelde maatregelen onvoldoende zou kunnen blijken te zijn of dat de uitgevoerde verkeerssimulaties niet uit blijken te komen. De denktank spreekt zijn zorg uit over de mogelijke effecten van de doorgetrokken A4 en de maatregelen op de zuidelijke randweg.

Daarom verzoekt de denktank de gemeente om voortdurend te blijven monitoren en zonodig bij te sturen, niet alleen op basis van de verkeersintensiteiten maar ook op basis van signalen uit de omliggende wijken. De denktank adviseert de gemeente met de haar ter beschikking staande middelen te bewerkstelligen dat de verkeersintensiteiten op de NWHR niet verder toenemen.

Structureel jaarlijks bedrag

Eén van de leden van de denktank adviseert om structureel een jaarlijks bedrag van bijv. 10 miljoen euro voor de NWHR beschikbaar te stellen of te reserveren (c.q. op te sparen) voor meer duurzame (en daardoor wellicht duurdere) oplossingen, zoals voor de aanpak van de knelpunten 3.6 t/m 3.9.

Het advies wordt door ten minste één ander lid expliciet ondersteund. Enkele andere leden ondersteunen de wens impliciet. Zij vragen om a) het monitoren van het verkeer op de NWHR, met name van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten en de effecten hiervan op de leefbaarheid en/of b) om verdergaande maatregelen voor de kruising van de NWHR met de Scheveningseweg en directe omgeving (inclusief de doorsnijding van de Scheveningse Bosjes). Mocht het zo zijn dat voor verbetering van de leefbaarheid in de meest brede zin des woords extra maatregelen nodig zijn, dan moet de gemeente daar extra budget voor beschikbaar stellen. Er zijn ook leden die expliciet aangeven dat zij het advies om een vast jaarlijks bedrag te reserveren niet onderschrijven omdat het niet valt binnen de scope van de knelpuntenaanpak.

Borging van de mengverhouding groen/verkeer in bestemmingsplannen

Het vermengen van groene ruimte en verkeersruimte is de sleutel geweest voor het aanpakken van veel knelpunten. De denktank gelooft in de kansen die dit biedt voor de leefbaarheid, de kwaliteit van het groen en de bereikbaarheid. De denktank vraagt daarnaast wel om borging van de vermenging in bestemmingsplannen, op zodanige wijze dat het groen dat nu tussen fietspaden en rijbanen ligt geen reservering voor toekomstig asfalt kan zijn.

Overzicht van alle opgaven die buiten de knelpuntenaanpak vallen

De denktank signaleert deze opgaven niet alleen, maar geeft ze nadrukkelijk als opdracht mee aan het bestuur. De denktank vraagt het bestuur dan ook om een besluit te nemen over de volgende opgaven.

- Het in juiste banen leiden van de groei van de automobiliteit door het structureel verbeteren van het openbaar vervoer en de infrastructuur voor fietsers en door geen maatregelen in andere delen van de stad te nemen die tot een toename van de belasting op de NWHR leiden;
- Ervoor te zorgen hoe via het onderliggende wegennet de bereikbaarheid van en circulatie rond de NWHR verhelderd en verbeterd kan worden;
- Het voortdurend monitoren en bijsturen van de verkeersintensiteiten op de NWHR om te bewerkstelligen dat deze niet verder toenemen;
- Het borgen van de mengverhouding groen/verkeer in bestemmingsplannen.

1.2 Per knelpunt

1.2.1 Kruising Machiel Vrijenhoeklaan met Kijkduinsestraat (1.1)

De denktank is verheugd dat de gemeente de door de denktank voorgestelde relatief eenvoudige wijzigingen op de langzaam verkeersoversteek bij deze kruising overneemt.

De denktank stelt voor om de middenberm tot voorbij de fietsoversteek door te trekken, net zoals bij de drie andere zijden van de kruising het geval is.

De denktank suggereert witte kruisen aan te brengen om te voorkomen dat wachtende fietsers op de opstelstroken de doorgaande fietsers blokkeren.

1.2.2 Profiel Machiel Vrijenhoeklaan (1.2)

De denktank kan goed leven met de versmalling van de Machiel Vrijenhoeklaan, vooral wanneer de afstand tussen de resterende rijstroken en beide fietspaden wordt vergroot. Fietsen wordt in een dergelijke situatie aangenamer dan wanneer auto's vlakbij langsrizen. De denktank hoopt dat hiermee ook de snelheid van het autoverkeer wordt verlaagd. De denktank is wel enigszins bezorgd dat er in de spits een lange stroom auto's ontstaat waardoor de oversteekbaarheid niet verbetert.

De denktank staat positief tegenover de drempels bij de inrit en de uitrit van het benzinstation die tot doel hebben de attentiewaarde van de oversteek van het fietspad te vergroten. Het liefst zou de denktank pleiten voor een fietspad achter het benzinstation langs maar de denktank begrijpt dat een dergelijke oplossing kostbaar is.

De denktank maakt zich zorgen over de breedte van de rijstroken van 4,5 meter. Enerzijds begrijpt zij dat de maat vereist is voor het passeren van hulpdiensten bij stremmingen, maar anderzijds is dit de breedte van een snelwegstrook of een woonstraat met tweerichtingsverkeer, en kunnen auto's zowel heel hard rijden, elkaar inhalen en naast elkaar rijden zodat een onduidelijk en onrustig verkeersbeeld ontstaat en uiteindelijk de effectieve wegbreedte alsnog 2 stroken is, maar dan onduidelijk.

Het is aan te bevelen om de weg niet naar 4,5 meter maar naar een profiel van 3,25 meter te versmallen, met daarnaast klinkerzomen en een stevige laanbeplanting langs de randen

en in de middenberm. Dankzij de klinkerzomen kunnen automobilisten opzij wanneer hulpdiensten hen willen passeren.

De denktank vraagt aandacht voor de groenvoorziening in de middenberm en langs de Machiel Vrijenhoeklaan. In de huidige situatie heeft de gekozen duinvegetatie niet goed uitgedaan, de middenberm is er te smal voor. Een steviger inrichting met meer bomen en in aansluiting op het plantsoen van de Haagse Beek wordt op prijs gesteld.

De denktank is van mening dat de oversteek bij de Pyrolalaan en de Dotterbloemlaan met de voorgestelde maatregelen veiliger wordt. Wel vraagt ze aandacht voor de vormgeving met bajonethekken. De oversteek oogt in het huidige ontwerp onbedoeld als een hindernis voor het langzaam verkeer. De denktank adviseert om middels beplanting van de groene bermen een prettiger omgeving rond de oversteek (bijvoorbeeld een haag ipv hek) te maken en middels belijning een visuele versmalling aan te brengen voor het autoverkeer met als beoogd doel de snelheid te reduceren.

Met betrekking tot de voorgestelde bushaltes bij deze oversteek verwijst de denktank naar haar advies m.b.t. knelpunt 1.3.

1.2.3 Kruising Machiel Vrijenhoeklaan met Muurbloemweg (1.3)

De denktank kan zich goed vinden in het ontwerp voor deze kruising, met uitzondering van de voorgestelde verplaatsing van de bushaltes.

De denktank is van mening dat de discussie over het wijzigen van de route van lijn 24 niet moet worden vermengd met het ontwerpproces van de NWHR. De denktank begrijpt dat de HTM inmiddels heeft laten weten niets te zien in het verleggen van de busroute. De denktank is het daar van harte mee eens.

De denktank is namelijk (net als kennelijk de HTM) voorstander van het handhaven van de huidige route van buslijn 24 over de Balsemienlaan. Wanneer lijn 24 immers over de Balsemienlaan blijft rijden, kunnen reizigers die willen overstappen van lijn 23 op lijn 24 en vice versa dat eenvoudig en veilig doen bij de bestaande haltes op de (rustige) Muurbloemweg. Het gaat bijv. om inwoners van de Vogelwijk die naar het Leyenburg-ziekenhuis willen reizen. Wanneer de route van lijn 24 echter wordt rechtgetrokken over de Sportlaan en de Machiel Vrijenhoeklaan, dan moeten de bushaltes worden verplaatst naar de Machiel Vrijenhoeklaan en moeten passagiers de (drukke) NWHR oversteken om te kunnen overstappen. Wanneer reizigers gehaast zijn, kan dit gevaarlijke situaties tot gevolg hebben. De oversteek over de rustige Muurbloemweg is korter en veiliger. Bovendien kunnen de chauffeurs van beide bussen eenvoudig de rijbaan blokkeren wanneer reizigers willen overstappen en er weinig overstaptijd is.

Het argument dat een versnelling de doorgaande reizigers ten goede komt is niet juist: lijn 24 is hier vlakbij het eindpunt en er zullen dus weinig doorgaande reizigers in de bus zitten die profiteren van een versnelling. De reizigers op dit deel zullen juist een verslechtering ervaren wanneer haltes worden samengevoegd en loopafstanden worden vergroot.

1.2.4 Kruising Machiel Vrijenhoeklaan/Sportlaan/De Sav. Lohmanlaan (1.4)

De denktank vindt de gekozen oplossing bij deze kruising in de vorm van een rotonde een positieve. Wel heeft de denktank enige aanvullende wensen en kanttekeningen:

- het instandhouden van de bereikbaarheid van alle woningen rondom de rotonde; dit kan o.a. door middel van het zo laat mogelijk aantakken van de fietsstraat op de hoofdrijbaan en het zo vroeg mogelijk uittakken van de Zandzeggelaan na de rotonde;
- het zo min mogelijk opheffen van parkeerplaatsen ten gevolge van de inpassing van de rotonde;
- het handhaven van de busroute over de Balsemienlaan zodat bij de rotonde geen bushaltes hoeven te worden ingepast;
- het zo groen mogelijk houden van de rotonde; de ruimte tussen fietspad en rijbaan zou -in plaats van bestraat- even goed een gras- of groene berm kunnen zijn.

1.2.5 Profiel Sportlaan (1.5)

De denktank is na wikken en wegen tevreden met de voorgestelde keuze met de fietsstraat aan de zeezijde van de Sportlaan ten behoeve van de fietsers, de ontsluiting van de aanliggende woningen en de achterliggende wijk. De verkeersveiligheid zal hiermee gediend zijn. Bewoners kunnen in het voorgestelde ontwerp rustig in- en uitparkeren en gebruik maken van hun uitritten en hoeven daarbij alleen op te letten op de fietsers en het bestemmingsverkeer. De denktank ziet hierin een toekomstvaste en veilige oplossing.

Op de voorkant van het door de gemeente verstrekte A3-schetsboek staat een impressie van de fietsstraat langs de Sportlaan. De fietsstraat is op de impressie echter uitgevoerd in klinkers. De denktank verzoekt de gemeente de (tijdens de bijeenkomsten toegezegde) fietsstraat uit te voeren zoals besproken. Dat betekent dat voor de fietsers in ieder geval de rijloper in asfalt uitgevoerd moet worden. De denktank verwijst hiervoor naar de richtlijnen en handreikingen uitgegeven door de Fietsersbond.



FIETSSTRAAT (LINKS EEN VERKEERSBORD 'FIETSSTRAAT' MET DE AANVULLENDE TEKST 'AUTO TE GAST') EN DAARNAAST TWEE VOORBEELDEN UIT CASTRICUM EN ZWOLLE

De denktank is van mening dat de scheiding van het doorgaande autoverkeer en het bestemmingsverkeer goed zal zijn voor de bereikbaarheid van de woningen langs de Sportlaan, ook al zullen bewoners niet meer zonder omweg richting Hubertustunnel kunnen rijden. Er al dus een nieuwe verkeerscirculatie in de wijk ontstaan. De denktank vraagt de gemeente om de gevolgen te monitoren en zondig bij te sturen.

De denktank gaat met pijn in het hart akkoord met de gevolgen voor het groen langs de Sportlaan, met name aan de woningzijde, maar ziet dit als een noodzakelijk kwaad om te komen tot een toekomstvaste en veilige oplossing.

De denktank vraagt zeker hier om een inventarisatie van de waardevolle bomen zodat bij de uitwerking van het plan voor de Sportlaan de bomen zo veel mogelijk ingepast kunnen worden door bijvoorbeeld het iets opschuiven van een fietspad of bushalte of het plaatselijk versmallen van het trottoir. Zo is het denkbaar dat de weg in het deel tussen de De

Savornin Lohmanlaan en de Berg en Daalselaan zo ver opschuift dat de 4 monumentale iepen aan de zeezijde gespaard kunnen blijven (en daarmee ook hun ecologisch verbindende waarde), en in het deel tussen de Berg en Daalselaan en Kwartellaan juist de 3 rijen bomen langs de beek als een geheel en als beschermd stadsgezicht overeind blijven. De denktank vraagt dat bij de uitwerking van het plan landschappelijke en ecologische overwegingen volwaardig meegewogen worden.

De denktank vraagt aandacht voor de bomenrij langs de Sportlaan tussen de Daal en Bergselaan en de rotonde met de Kwartellaan. Als deze bomenrij gehandhaafd kan blijven, dan juicht de denktank dat toe. Als de bomenrij niet gehandhaafd kan blijven, dan vraagt de denktank de gemeente om hier al in een vroegtijdig stadium duidelijk over te zijn.

Ook vraagt de denktank aandacht voor de inpassing van het fietspad aan de stadszijde en voor het voorkomen van meer hinder van de verlichting van de sportvelden. De Bosjes van Pex zijn onderdeel van de ecologische verbindingzone, de verlichting van de sportvelden lijkt daarmee in tegenspraak.

De denktank heeft als idee aangegeven om ter compensatie van het verlies aan groen één voetpad langs de Haagse Beek (tussen de beek en de Sportlaan) weg te halen. De denktank is tevreden dat deze suggestie is overgenomen.

De denktank is blij met de groene afscheiding tussen de fietsstraat en de hoofdrijbaan.

De denktank is verheugd te constateren dat het aantal parkeerplaatsen langs de Sportlaan toeneemt als gevolg van de fietsstraat, maar vraagt aandacht om zo min mogelijk situaties te laten ontstaan waarbij verschuivingen plaatsvinden van het wel of niet aanwezig zijn van parkeerplaatsen voor woningen.

De denktank is van mening dat het aantal bushaltes met één kan worden teruggebracht. De denktank verzoekt de gemeente in de schetsontwerpen aan te geven waar deze bushaltes worden gesitueerd. In de huidige schetsontwerpen zijn ze namelijk niet allemaal ingetekend. Ook verzoekt de denktank meer inzicht hoeveel groen er verloren gaat bij de herinrichting, o.a. ter hoogte van de (nog niet in de schetsontwerpen ingetekende) bushaltes en oversteken. Dit inzicht kan bij de bewoners (deels onnodige) ongerustheid wegnemen.

De denktank heeft nog enige zorg over de oversteekbaarheid van de Sportlaan. Het ziet er in de schetsontwerpen naar uit dat er één oversteek gefaciliteerd wordt, namelijk ter hoogte van de Oude Buizerdlaan. De denktank zou ook graag bij andere zijstraten of bij de overige bushaltes een oversteek gefaciliteerd zien van de woningzijde naar het park. Op die manier kan ook het korte stukje tweerichtingsfietspad aan de overzijde van de woningen worden vervangen door een eenrichtingsfietspad. Het korte stukje tweerichtingsfietspad is onduidelijk en nodigt uit tot 'spookfietsen' over de andere delen van het fietspad.

De denktank constateert dat ter hoogte van de flats aan de zuidzijde van de Sportlaan (Ranonkelstraat) een wonderlijke situatie ontstaat: De weg komt hier dicht bij de woningen te liggen. Het is natuurlijk mooi om een probleem op te lossen aan een kant van de weg, maar hier wordt de pijn letterlijk naar de burens doorgeschoven. Dat kan en mag niet de bedoeling zijn. Zeker niet nu er sprake is van een versmalling van de doorgaande weg en iedereen er van uit mag gaan dat de weg niet dicht bij de bebouwing komt en daar ondertussen ook op rekent. En er is ook geen reden voor. De fietsstraat is geen dogma. Dat is het niet bij de Segbroeklaan vanwege het plantsoen en de beek, dat zou hier

ook zo kunnen zijn. Het gaat hier pas écht om het smalste stuk van de Sportlaan, met woningen aan weerszijden en de woningen in de flats (180 stuks) hebben geen geluidsluwe zijde en geen tuin. Op de koppen naar de weg liggen de slaapkamers van 30 woningen.

Het teveel aan geluid, stank en stof wordt nu gecompenseerd door de bomen, de beek, het uitzicht en het licht. Dat is een zeer kwetsbare balans. Ook aan deze zijde van de weg moet de randvoorwaarde zijn dat het er niet slechter op wordt. De positie van de weg en het behoud van de kwaliteit van de groenstrook zijn daar leidend in.

De denktank stelt dan ook voor om deze randvoorwaarden alsnog duidelijk mee te nemen, en dit deel, tussen twee rotondes, niet te beschouwen als het vanzelfsprekend verlengde van het deel langs de Bosjes van Pex. De huidige opdeling van het traject is immers gebaseerd op ruimtelijke verschillen: Machiel Vrijenhoeklaan – Bosjes van Pex – Segbroeklaan. Het deel vanaf de Kwartellaan/Goudsbloemlaan tot aan de Daal en Bergselaan, met bebouwing aan twee zijden, lijkt tussen wal en schip te vallen. Dat kan bijgesteld worden door het als apart deel te benoemen en in het ontwerp ook zo te behandelen. Het zou goed denkbaar kunnen zijn dat er wel een fietsstraat komt maar dan in dit deel zonder parkeerplaatsen langs de weg, waardoor het totale pakket 2 meter smaller kan, niet over de huidige grens schuift, en de bomen gehandhaafd kunnen blijven. Op dit deel kunnen 10 van de 15 woningen de auto op hun eigen oprit parkeren. Het zou derhalve oplosbaar kunnen zijn. Ook zou op dit deel de middenberm of het trottoir versmald kunnen worden. Maatwerk is nodig bij het zoeken van ruimte om aan de belangen van de bewoners aan beide zijden van de weg tegemoet te komen. De denktank wil in overleg met de gemeente aan de oplossing van dit dilemma werken voordat het zal worden uitgewerkt tot een voorontwerp.

De denktank verbaast zich over de huidige aankondigingsborden en markering bij de oversteken bij de Vliegenvangerlaan, Kruisbeklaan en Oude Buizerd. Bij twee van de drie oversteken is de vooraankondiging met borden en de bijbehorende markering correct uitgevoerd, maar bij de Kruisbeklaan nog niet. De denktank vraagt hier aandacht aan te schenken. Dit is een quick win die al vóór de reconstructie van de Sportlaan opgepakt kan worden.

[NB: de oversteek bij de Vliegenvangerlaan is inmiddels in orde gebracht dankzij de suggestie van de denktank, maar de Kruisbeklaan nog niet].

1.2.6 Kruising Sportlaan met Daal en Bergselaan (1.6)

De denktank vindt de gekozen oplossing bij deze kruising in de vorm van een rotonde een positieve. Wel heeft de denktank enige aanvullende wensen en kanttekeningen:

- het instandhouden van de bereikbaarheid van de woningen rondom de rotonde; dit kan o.a. door middel van het zo laat mogelijk aantakken van de fietsstraat op de hoofdrijbaan en het zo vroeg mogelijk uittakken van de Zandzeggelaan na de rotonde;
- het zo min mogelijk opheffen van parkeerplaatsen ten gevolge van de inpassing van de rotonde;
- de rotonde brengt het wegverkeer dicht bij de woningen op de hoek van de Daal en Bergselaan en snijdt ca. 10 meter van de groenstrook af. De denktank vraagt om bij de uitwerking van het plan de rotonde zo vorm te geven dat de bomen langs de Daal en Bergselaan gehandhaafd kunnen blijven, een samenhangend ontwerp te maken voor

het groen en de rotonde zo groen mogelijk te houden; de ruimte tussen fietspad en rijbaan zou -in plaats van bestraat- even goed een gras- of groene berm kunnen zijn.

1.2.7 Kruising Segbroeklaan/Sportlaan/Kwartellaan/Goudsbloemlaan (1.7)

De denktank is verheugd dat de gemeente uiteindelijk gekozen heeft voor een schetsontwerp voor deze kruising, waarbij alleen bussen van de HTM vanaf de 'drukke' Sportlaan af mogen slaan naar de 'rustige' Sportlaan. Deze beslissing is gebaseerd op de resultaten van de verkeerssimulatie waaruit bleek dat bij een volledige rotonde het verkeer over de 'rustige' Sportlaan teveel zou gaan toenemen. De beslissing komt overeen met de nadrukkelijke wens van met name de Vogelwijk om het verkeerscirculatieplan van deze wijk te respecteren. De denktank vindt dit een verstandig besluit. De denktank wil wel graag vooraf kennis nemen van de uitwerking van deze kruising voordat dit zal worden uitgewerkt tot een voorontwerp.

De denktank geeft in overweging om de bus voortaan 'rechtdoor' te laten rijden via de Segbroeklaan tot aan de Goudenregenstraat, zodat er geen doorsteek in de onvolledige rotonde bij de Kwartellaan hoeft te worden gemaakt.

De denktank spreekt nog wel zijn zorg uit voor het aantal parkeerplaatsen nabij deze kruising. De denktank staat op het standpunt dat het aantal parkeerplaatsen niet mag afnemen als gevolg van de herinrichting. Mocht dat toch het geval zijn, dan verzoekt de denktank vervangende parkeerplaatsen te realiseren.

De denktank vraagt verder nog aandacht voor de fietsers die vanaf de Segbroeklaan linksaf naar de Goudsbloemlaan willen fietsen. In de huidige situatie kan dat zonder omwegen. In het schetsontwerp met een middenberm op de Segbroeklaan en een (onvolledige) rotonde bij de Kwartellaan zouden fietsers een grote omweg moeten maken om de Goudsbloemlaan te bereiken. De denktank verzoekt de gemeente te komen tot een oplossing waarbij fietsers zonder omwegen de route van Segbroeklaan naar Goudsbloemlaan kunnen afleggen.

De denktank vraagt bij de uitwerking de grootste zorg en aandacht voor het bomenbestand rond dit kruispunt. Het verplaatsen van de afrit naar de Goudsbloemlaan lijkt de rij monumentale populieren in de bocht van de Segbroeklaan flink in te korten. De iepen en populieren in deze bocht vormen met elkaar een ruim bomenveld, en is een van de mooiste punten van Dudoks Parklaan. In de uitwerking moet de kwaliteit van dit beschermd stadsgezicht zeker overeind blijven.

1.2.8 Dwarsprofiel Segbroeklaan (2.1)

De denktank kan zich vinden in het aanpassen van het dwarsprofiel van de Segbroeklaan tot een eenduidig wegprofiel met 2 aparte rijbanen van elk 1 rijstrook breed. In de huidige situatie is de breedte onduidelijk voor veel verkeersdeelnemers. De versmalling heeft tot gevolg dat er duidelijkheid ontstaat. De denktank verwacht dat de snelheid van het wegverkeer zal afnemen als gevolg van de versmalling. Ook daar staat de denktank positief tegenover.

De denktank baseert zich in haar oordeel op de tijdens één van de bijeenkomsten gedemonstreerde verkeerssimulatie en gaat er daarbij vanuit dat de simulatie een juist beeld geeft van de doorstroming van het wegverkeer op de NWHR na de versmalling.

De denktank spreekt nog wel zijn zorg uit voor de gevolgen van de versmalling ter hoogte van enkele huizenblokken langs de Segbroeklaan. De kans is zeer groot dat bij deze huizenblokken hinder ontstaat door stilstaande auto's op de rijbaan ten behoeve van laden en lossen. Te denken valt aan pakketleveranciers, verhuiswagens, vuilniswagens, etc. Het gaat om de volgende huizenblokken: bij huisnr. 428 t/m 500 zijn aan de achterzijde geen parkeerplaatsen aanwezig en bij huisnr. 508 t/m 616 zijn weliswaar aan de achterzijde parkeerplaatsen aanwezig, maar deze zijn niet toegankelijk voor grotere voertuigen. De denktank verzoekt om bij deze huizenblokken te zorgen voor plekken ten behoeve van laden en lossen zodat de doorstroming niet wordt gehinderd. De rijbanen zijn straks weliswaar 4,5 meter breed, maar een stilstaande vrachtauto kan bij die breedte niet door al het verkeer worden gepasseerd.

In de huidige situatie rijden de leveranciers vaak via het fietspad naar hun bestemming en parkeren dan op de stoep. Het is een praktische oplossing. Een gegeven bekeuring is in het verleden met succes aangevochten: er was een goede reden voor het parkeren. Automobilisten zijn bovendien voorzichtig want men weet dat men juridisch gesproken in overtreding is. Door op de juiste plekken inritten te maken in de grasberm zou dit gebruik goed georganiseerd kunnen worden en blijft de groene berm in tact. Dergelijke min of meer particuliere inritten komen echter niet overeen met de uitgangspunten van de Nota Straten, Lanen, Pleinen. Belangrijk is om het gebruik goed met de VVE's te bespreken, zodat leveranciers ook juiste aanwijzingen kunnen krijgen. Houdt bij het aanleggen van inritten de onderlinge afstand van de bomenrij in tact en zorg dat de veiligheid voor de fietsers niet in het gedrang komt bij het formaliseren van het laden en lossen.

De denktank geeft in overweging om bij versmalling van de rijbanen de groene berm aan weerszijden van de weg te verbreden. De bomen staan dicht op de weg en de wortels hebben veel te verduren van de belasting van het wegverkeer. Meer ruimte zal de groei en levensduur van de bomen verlengen.

De Segbroeklaan, Rode Kruisplantsoen en aanliggende bebouwing zijn een beschermd stadsgezicht. De laan uit het wederopbouwplan van Dudok is een van de mooiste lanen van Den Haag. De denktank verzoekt groene bermen en bomenrijen in tact te houden en te zorgen voor een inrichting en wegbeeld met laanachtige allure. Mocht het nodig zijn het groen te vernieuwen, dan verzoekt de denktank rekening te houden met de luchtkwaliteit door te kiezen voor planten en bomen die beter in staat zijn fijnstof op te nemen dan andere.

1.2.9 Oversteekjes voor langzaam verkeer over de Segbroeklaan (2.2)

De denktank is tevreden met het feit dat de oversteekbaarheid van de NWHR wordt verbeterd met de versmalling van de Segbroeklaan en de aanleg van een middenberm. Dankzij deze middenberm kunnen voetgangers in twee etappes oversteken. Ze hoeven dan maar op het verkeer uit één richting te letten. Bovendien is de kans op een hiaat in het wegverkeer bij een gefaseerde oversteek over één rijstrook groter dan in de huidige situatie waarbij het verkeer soms 4 rijstroken breed komt aanrijden. En ook al treft de gemeente -naast de voorgestelde middenberm- verder geen voorzieningen, de oversteken zijn daarmee wel veiliger geworden. Wel vraagt de denktank de gemeente om bij de oversteekjes te zorgen voor een voldoende brede middenberm van minstens 2 meter; dit om ook voor wandelaars met kinder- en wandelwagens een veilig en comfortabel rustpunt te bieden. Tevens verzoekt de denktank om de paden door te trekken tot de rijbaan om zo de oversteken daadwerkelijk te faciliteren.

1.2.10 Kruising met Goudenregenstraat (2.3)

De denktank kan zich vinden in het schetsontwerp bij deze kruising, met name in:

- de fietsstroken in de Goudenregenstraat
- de opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) aan de stadszijde ten behoeve van rechtdoorgaande fietsers
- de bredere rustpunten voor voetgangers bij de oversteek over de NWHR
- de aanwezigheid van opstel- en weefvakken

De denktank beseft dat er in de Goudenregenstraat onvoldoende ruimte is om alle wensen te honoreren maar verzoekt om voor deze straat een bomenplan te maken dat weer enig evenwicht in het uit verband geraakte profiel brengt..

De denktank vertrouwt op de uitkomsten van de verkeerssimulatie dat de doorstroming niet verslechtert als gevolg van de herinrichting en dat de opstel- en weefvakken lang genoeg zijn.

De denktank vraagt haar aandacht voor de bereikbaarheid van de huizenblokken aan weerszijden van deze kruising, zoals al bij knelpunt 2.1 benoemd.

De denktank vraagt zich af of het nodig is om de haltekom aan de zeezijde van de NWHR net voorbij de kruising op te heffen. Mocht buslijn 24 op enig moment omgeleid (moeten) worden, dan is deze haltekom een prima (tijdelijke) haltevoorziening.

Denktank signaleert dat de groenstrook tussen fietspad en rijbaan op een plek te smal is voor de bomen. De denktank verzoekt in dit geval het fietspad zo te leggen dat de groenstrook en ook het fietspad voldoende breed blijven.

De denktank signaleert bij de nagezonden tekeningen, waarin de bestaande situatie leesbaar onder het schetsontwerp te zien is, dat de opstelvakken bij de kruising verlengd zijn en dit ten koste gaat van een aantal bomen en een versmalling van de groenberm tussen fietspad en rijbaan (zie het punt hierboven). De denktank heeft grote bezwaren tegen het versmallen van de groenstrook omdat in de huidige situatie langs de Segbroeklaan de lengte van de bomenrijen nog net opweegt tegen de omvang van de kruisingen. Het is hier wederom de kwetsbare balans die in het geding is. De denktank denkt ook dat het versmallen van de groenstrook kan worden vermeden. Bij de Kijkduinse zijde van de kruisingen met de Fahrenheitstraat en de Goudenregenstraat liggen namelijk vrijwel op dezelfde plek waar de weg een strook van de bestaande groenberm afsnoept ook verdrijvingsvlakken in de rijbaan getekend. De vereiste ruimte is dus beschikbaar binnen de huidige weggrens, dat zou met een iets andere belijning opgelost moeten kunnen worden. Bij de Scheveningse zijde van de kruisingen pleit de denktank voor het zo belijnen van de overgang van de rijstrook naar de opstelvakken dat de totale wegbreedte niet toeneemt en de maat van de groenstrook en de bomen gespaard blijven.

1.2.11 Kruising met Rode Kruislaan en Larixstraat (2.4)

De denktank is van mening dat de middenberm in de NWHR voldoende duidelijk maakt dat het verkeer ter plekke vanaf alle zijden niet naar links kan en mag afslaan. De denktank beseft dat de middenberm ervoor zorgt dat de bereikbaarheid vanaf de Ieplaan en Larixstraat minder wordt, maar ziet ook de voordelen voor de verkeersveiligheid.

De denktank is tevreden met de oversteekvoorziening voor langzaam verkeer in combinatie met de ter plaatse bredere middenberm. Ook kan de denktank zich vinden in

het uitbuigen van het fietspad langs de NWHR, zodat er tussen fietspad en rijbaan voldoende opstelruimte zal zijn voor één auto. De denktank verzoekt wel om een meer vloeiende belijning van de fietspaden, ten gunste van een bredere groene berm.

Tevens geeft de denktank in overweging of er aan de zijde van de Rode Kruislaan een vergelijkbare inritconstructie kan komen als bij de Larixstraat.

1.2.12 Kruising met Fahrenheitstraat (2.5)

De denktank is blij met het ontwerp van deze kruising met fietspaden vlak voor de kruising vanaf alle zijden. Op deze manier kunnen fietsers die rechtsaf willen dat ongestoord en zonder verkeerslichten doen. De veiligheid en het comfort voor fietsers zijn in het ontwerp sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Tegelijkertijd komt daardoor wel een extra en vrij onoverzichtelijke oversteek van het fietspad voor voetgangers op deze plek. De denktank verzoekt om ook op de fietspaden een zebrapad aan te brengen.

De denktank signaleert ook hier dat de groenstrook tussen fietspad en rijbaan op twee plekken te smal is voor de bomen. De denktank verzoekt in dit geval het fietspad zo te leggen dat de groenstrook voldoende breed blijft.

De denktank signaleert ook hier bij de nagezonden tekeningen, waarin de bestaande situatie leesbaar onder het schetsontwerp te zien is, dat de opstelvakken bij de kruising verlengd zijn en dit ten koste gaat van een aantal bomen en versmalling van de groenberm tussen fietspad en rijbaan (zie het punt hierboven). De denktank heeft grote bezwaren tegen het versmallen van de groenstrook omdat in de huidige situatie langs de Segbroeklaan de lengte van de bomenrijen nog net opweegt tegen de omvang van de kruisingen. Het is hier wederom de kwetsbare balans die in het geding is. De denktank denkt ook dat het versmallen van de groenstrook kan worden vermeden. Bij de Kijkduinse zijde van de kruising ligt namelijk vrijwel op dezelfde plek waar de weg een strook van de bestaande groenberm afsnoept ook een verdrijvingsvlak in de rijbaan getekend. De vereiste ruimte is dus beschikbaar binnen de huidige weggrens; dat zou met een iets andere belijning opgelost moeten kunnen worden. Bij de Scheveningse zijde van de kruising pleit de denktank voor het zo belijnen van de overgang van de rijstrook naar de opstelvakken dat de totale wegbreedte niet toeneemt en de maat van de groenstrook en de bomen gespaard blijven.

De denktank vertrouwt ook bij deze kruising op de uitkomsten van de verkeerssimulatie dat de doorstroming niet verslechtert als gevolg van de herinrichting en dat de opstel- en weefvakken lang genoeg zijn.

1.2.13 Kruising met Ieplaan (2.6)

De denktank is van mening dat de kruising met de Ieplaan overzichtelijker is geworden dankzij het voorliggende ontwerp.

Wel vraagt de denktank aandacht voor het linksafvak vanaf de Houtrustbrug. Het moet vroegtijdig duidelijk worden dat de linker rijstrook overgaat in een linksafvak om te voorkomen dat het verkeer op de rechter rijstrook (net als momenteel het geval is) stagneert als gevolg van het feit dat automobilisten op het laatste moment van rijstrook willen wisselen.

De denktank signaleert dat het linksafvak op de Segbroeklaan voor de Houtrustweg in de richting Scheveningen veel langer is dan gebruikt wordt. Het vak staat doorgaans maar voor maximaal een kwart vol. De denktank stelt voor de groene middenberm tot de hoogte van het bruggetje over de beek te verlengen en zo een veel gebruikte oversteek veiliger te maken.

De denktank vindt de locatie van de fietsoversteek over de NWHR vernuftig bedacht. Door de ligging aan de Kijkduinse zijde van de kruising hoeft er maar één rijstrook per richting te worden overgestoken. Dat zal comfortabeler zijn voor fietsers dan nu het geval is, ook al moeten sommige fietsers ervoor omfietsen. De denktank verzoekt om naast de oversteek voor fietsers ook het voetpad (in aansluiting op het pad het plantsoen in) mee te nemen.

Wel vraagt de denktank aandacht voor de snelheid van het autoverkeer bij deze fietsoversteek. De denktank verzoekt daarom snelheidsremmende maatregelen op de NWHR. Dit maakt dat de situatie voor in ieder geval de fietsers minder hachelijk wordt. De denktank adviseert daarom met name om de oplossing met een rotonde nader te bestuderen. Ze begrijpt de opmerking van de gemeente namelijk niet dat een rotonde niet kan werken als er één straat op aansluit die qua verkeersintensiteit ongelijkwaardig is ten opzichte van de overige straten. Dan zou dat verkeer er niet tussen kunnen komen. De denktank is van mening dat het verkeer uit de ongelijkwaardige straat er bij een voorrangskruising zeker niet tussen komt. Dat kan hier elke dag worden waargenomen. Bovendien zijn er ook in Den Haag geslaagde voorbeelden, zoals bij de rotonde Plesmanweg, waar ook niet alle aangesloten wegen gelijkwaardig zijn qua verkeersaanbod.

1.2.14 Houtrustbrug, inclusief aanliggende kruisingen (2.7)

De denktank stemt er mee in dat op en rond deze brug op vrijwel alle fietspaden fietsverkeer in twee richtingen zal worden toegestaan. Ook is de denktank verheugd dat de opstelruimte voor fietsers bij de verkeerslichten is verruimd, zodat fietsers elkaar minder in de weg zitten.

De denktank is tevens verheugd over de toegezegde betere afstemming van de verkeerslichten voor fietsers op de gecombineerde oversteek Conradkade-Houtrustweg. Het in een keer kunnen nemen van 'de brug' voorkomt veel onveilig oversteekgedrag.

De denktank staat positief tegenover het verminderen van het aantal rijstroken op de Conradkade in de richting Van Boetzelaerlaan als daardoor de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers parallel aan de NWHR wordt verbeterd.

Het verplaatsen van de bushalte op de brug naar een locatie 'om de hoek' op de kop van de Houtrustweg heeft volgens de denktank voordelen voor de afwikkelingscapaciteit van de kruising, met name voor de fietsers richting Segbroeklaan. De denktank betreurt dat de overstap tussen bus en tram langer wordt, maar de denktank aanvaardt dit als een noodgedwongen bijkomend effect.

De denktank betreurt dat linksafslaan vanaf de 'rustige' Sportlaan naar de Houtrustweg in het schetsontwerp niet meer mogelijk is, maar de denktank beseft dat de kruising op deze manier overzichtelijker en veiliger wordt. Eén van de leden betwijfelt of de maatregel proportioneel is en of de situatie werkelijk veiliger wordt voor fietsers. Ook spreekt de denktank zijn zorg uit voor de gevolgen voor de Vogelwijk, bijv. in de vorm van een

toename van het verkeer door de Houtrustlaan en de Laan van Poot. De denktank verzoekt de gemeente om dit goed te monitoren en zonodig de genoemde linksafbeweging bij ongewenste neveneffecten weer mogelijk te maken.

Verder heeft de denktank nog een aantal aanbevelingen:

- Realiseer een groene golf voor fietsers of –als dat (op de drukste uren van de dag) niet mogelijk blijkt te zijn– een zo kort mogelijke wachttijd voor fietsers bij de kruisingen, met name vanaf de Pres. Kennedylaan bij de kruising met de Conradkade/Van Boetzelaerlaan vice versa.
- Maak rechtsafslaan voor fietsers over de bushalte op de kop van de Houtrustweg of achter deze bushalte langs mogelijk. Deze oplossing vermijdt het risico op ‘sluipoversteken’ (= door rood rijden) van fietsers bij de verkeerslichten bij zowel de Conradkade als bij de Houtrustweg. Wel zal de gemeente aandacht moeten geven aan de vormgeving van de kruising van de Houtrustweg en de Sportlaan wanneer daar fietsers plegen over te steken.
- Maak veilig rechtsafslaan voor automobilisten vanaf de Houtrustbrug richting de Conradkade (aan de stadszijde) mogelijk. In de huidige situatie moet verkeer dat hier rechtsaf zou willen een ‘stormrondje’ (of een ‘hoge hoed’) maken via de Van Boetzelaerlaan en bij de Kranenburgweg keren. Hoewel het verkeer de kruising twee keer belast sloot deze route qua verkeersregeling vrij goed aan. Tot voor kort was het mogelijk de doorsteek bij de Cornelis De Wittlaan te gebruiken. Nu moet het verkeer verder doorrijden naar de kruising met de Antonie Heinsiusstraat en de Kranenburgweg om daar via de middenberm te keren. Een dergelijk groot ‘stormrondje’ wordt niet meer op borden aangegeven, is een omweg en is verwarrend voor ter plekke onbekenden en sluit bovendien niet meer zo goed aan op de verkeersregeling als het korte stormrondje. In de huidige situatie is het gevaarlijk voor rechtdoorgaande fietsers als een automobilist –tegen de regels in– op de Houtrustbrug tóch rechtsaf slaat. De denktank erkent dat rechtsafslaan een wens is die niet eenvoudig is te realiseren. Rechtsafslaan voor auto’s kan alleen veilig als er een aparte rechtsafstrook wordt gecreëerd met een apart geregeld verkeerslicht of wanneer de rechtdoorgaande fietsers rood krijgen wanneer het autoverkeer groen krijgt. Gebeurt dit niet, dan zal dit zeker in de ochtendspits opstoppingen geven als auto’s die rechtsaf mogen, eerst alle rechtdoorgaande fietsers moeten laten voorgaan. De denktank beseft dat rechtsafslaan voor auto’s tot gevolg kan hebben dat rechtdoorgaande fietsers vanuit de richting Kijkduin minder lang en/of minder vaak groen licht krijgen. Ook erkent de denktank dat een apart rechtsafvak voor autoverkeer op de huidige brug waarschijnlijk niet inpasbaar is. Om die reden is het te overwegen het ‘korte stormrondje’ via de Cornelis de Wittlaan weer open te stellen.
- Een andere suggestie is het om rechtsafslaan te verbieden tijdens de spits. Een dergelijk verbod zou het probleem van opstoppingen in de spits kunnen oplossen.
- Eén van de leden heeft als opmerking dat rechtsafslaan niet per se nodig is op deze locatie. Autoverkeer kan vrij eenvoudig één of twee straten verderop rechtsaf slaan. Dit heeft overigens wel autoverkeer door de wijk tot gevolg. Als autoverkeer meteen na de Houtrustbrug rechtsaf zou mogen slaan, rijdt dit verkeer niet meer door de wijk.
- Zorg voor een veilige en goed verlichte fietsroute langs het Verversingskanaal, zodat o.a. de leerlingen van de Internationale School een goede alternatieve fietsroute krijgen en ze de NWHR kunnen omzeilen.

1.2.15 Kruising met Jacob Gillesstraat en Stadhoudersplantsoen (3.1)

De denktank ziet bij deze kruising graag een veilige oversteek, maar beseft ook dat de oversteek bij deze kruising gemeten in aantal (potentiële) oversteekbewegingen niet groot is. De denktank kan ermee leven dat de gemeente kiest voor een ontwerp met een doorgetrokken streep, zodat enerzijds het groen in de zijbermen niet hoeft te worden aangetast en anderzijds het oversteken niet onmogelijk wordt gemaakt. Langzaam verkeer heeft de mogelijkheid om op drukke tijden uit te wijken naar één van de omliggende, met verkeerslichten geregelde kruisingen; op rustige tijden is een oversteek (op eigen risico) gewoon mogelijk.

1.2.16 Kruising met Aert van der Goesstraat en Valeriusstraat (3.2)

De denktank is content met het feit dat er in het schetsontwerp op de NWHR meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad, zodat afslaande automobilisten tussen rijbaan en fietspad kunnen wachten. Eveneens is de denktank tevreden dat er fietsvoorzieningen in de zijstraten zijn ingetekend, o.a. fietsstroken en OFOS (= opgeblazen fietsopstelstrook). Wel spreekt de denktank zijn zorg uit voor de veiligheid van fietsers ter hoogte van de bushalte(s) in de Aert van der Goesstraat en de toegang voor ambulances naar het zorg-/gezondheidscentrum. De denktank adviseert de fietsstrook aan de zijde van het gezondheidscentrum door de trekken, een alternatieve locatie voor de bushalte(s) te onderzoeken en aan de overzijde van de weg eveneens een fietsstrook te realiseren.

De denktank vraagt verder aandacht voor voldoende groentijd voor overstekende voetgangers over de NWHR.

1.2.17 Kruising met Stadhouderslaan (3.3)

De denktank is in grote lijnen tevreden met het voorgestelde ontwerp, met name met:

- het afzonderlijke rechtsafvak op de NWHR vanuit de richting Kijkduin,
- de vervallen drempels en vluchtheuvels voor rechtsafslaand autoverkeer op de NWHR,
- het fietspad aan de kant van het Museum achter de bushalte langs,
- de fietsstrook aan de huizenzijde van de Stadhouderslaan tegenover het Museum;
- de fietsstroken op de Stadhouderslaan aan de kant van de Martelaren van Gorcumkerk en aan de overzijde ervan en
- de manier waarop fietsers die rechtsaf willen slaan dit op een aantal plekken kunnen doen zonder te hoeven wachten bij verkeerslichten.

Wel vraagt de denktank dat in de nadere uitwerking gezocht wordt naar oplossingen waarbij enerzijds zo min mogelijk groen wordt verwijderd en anderzijds ruime opstelvakken voor fietsers worden gecreëerd.

De denktank signaleert bij de nagezonden tekeningen waarin de bestaande situatie leesbaar onder het schetsontwerp te zien is dat het rechtsafvak vanuit de richting Kijkduin ten koste gaat van de groenstrook en een aantal bomen. De denktank vraagt aandacht voor het ruimtelijk verband en de continuïteit van de laanbeplanting. Eén van de leden is stilliger met betrekking tot het te geven advies: Deze verzoekt om een kort rechtsafvak aan te leggen zodat geen bomen hoeven te worden gekapt. De bomen zijn namelijk onderdeel van de vleermuizenvliegroete.

De denktank is het niet eens met de voorgestelde oplossing met zogenaamde 'opvangfietspaden'. Met name op de Stadhouderslaan kunnen de krap gedimensioneerde opstelvakken voor de verkeerslichten met de NWHR voor gevaarlijke situaties zorgen. Deze zorg speelt met name in de spits, rond de aanvangs- en eindtijden van de nabijgelegen scholen en op stranddagen. Op die momenten maken grote groepen fietsers van deze route gebruik. De kans is dan groot dat wachtende fietsers het fietspad langs de NWHR blokkeren. Dit kan hinder en gevaar opleveren voor doorgaande fietsers en scooterrijders langs de NWHR. Om die reden verzoekt de denktank om een oplossing met een 'opgeblazen fietsopstelstrook' (OFOS) op de Stadhouderslaan. Deze moet diep genoeg zijn om ook op drukke momenten voldoende fietsers te kunnen herbergen zonder dat fietsers auto's 'in hun nek voelen'. Groot voordeel is dat fietsers een eigen plek hebben op de rijbaan zonder het gevaar dat ze tegen de stoeprand worden weggedrukt door (rechtsafslaand) autoverkeer.

Ook vanuit de richting Kijkduin is het opstelvak voor fietsers voor de verkeerslichten krap gedimensioneerd. Bij drukte zullen rechtsafslaande fietsers hinder ondervinden van wachtende fietsers voor de verkeerslichten. Ook hier is een ruimer opstelvak wenselijk.

De denktank adviseert om voldoende groentijd voor overstekende voetgangers over de NWHR aan te bieden; dit geldt met name voor deze kruising omdat juist hier veel mensen oversteken, o.a. museumbezoekers en schoolklassen. Bij voldoende groentijd kan een rustpunt halverwege achterwege blijven en hoeft er geen groen te worden aangetast. De denktank is van mening dat de voetganger meer comfort en een hoger gevoel van veiligheid moet worden geboden bij het oversteken dan nu het geval is.

Ditzelfde geldt voor fietsers. Met name in de spitsuren, rond de aanvangs- en eindtijden van scholen en tijdens stranddagen zijn er grote groepen fietsers. Zij hebben behoefte aan een langere groentijd. Het is bovendien te prefereren om de fietsers iets eerder groen te geven dan het autoverkeer zodat zij zich al in beweging kunnen zetten en bijv. linksaf kunnen slaan voordat het (recht doorgaande) autoverkeer is gaan rijden.

Speciale zorg verdient nog de oversteek over de trambaan. Linksafslaande fietsers vanaf de Stadhouderslaan moeten bij groen niet in conflict komen met passerende trams.

1.2.18 Kruising met Johan de Wittlaan (3.4)

De denktank is van mening dat de door de gemeente voorgestelde aanpassingen op dit knelpunt vrij beperkt zijn en heeft verder geen opmerkingen.

Wel vraagt de denktank aandacht voor linksafslaand (overstekend) fietsverkeer. Voor deze fietsers staat het verkeerslicht lang op rood. Dit vergroot de neiging tot door rood licht rijden. De denktank verzoekt ook hier de overstekende fietsers vaker groen te geven.

1.2.19 Kruising met Adriaan Goekooplaan (3.5)

De denktank had deze kruising aanvankelijk niet als knelpunt herkend. De denktank is desondanks verheugd dat de gemeente een aantal beperkte maatregelen op deze kruising wil treffen; om die reden heeft de denktank deze kruising wel als knelpunt erkend.

De denktank adviseert om, ter wille van de herkenbaarheid, veiligheid en uniformiteit, ook het fietsopstelvak ter hoogte van de middenberm voor fietsers vanaf de Adriaan Goekooplaan in rood asfalt uit te voeren.

Een knelpunt is het verkeerslicht bij het OPCW. Dit staat voor fietsers standaard op rood. De denktank is van mening dat fietsers niet onnodig zouden moeten afremmen of stilstaan. Juist voor fietsers kost afremmen en optrekken namelijk veel energie. Als dit door eenvoudige aanpassingen kan worden voorkomen, wordt het comfort voor fietsers verbeterd; daarmee neemt de aantrekkelijkheid om op de fiets te stappen toe. Om die reden adviseert de denktank de inmeldlus verder van het verkeerslicht te situeren.

Ook bij deze kruising staat het verkeerslicht voor linksafslaand (overstekend) fietsverkeer lang op rood. Dit vergroot de neiging tot door rood licht rijden. De denktank verzoekt ook hier de overstekende fietsers vaker groen te geven.

1.2.20 Kruisingen met Eisenhowerlaan, Rooseveltplantsoen en Scheveningseweg (3.6/3.7)

De denktank uit zijn zorgen over het feit dat de schetsontwerpen voor knelpuntoplossingen voor de gecombineerde kruising met de Eisenhowerlaan, Scheveningseweg en Van Stolkweg niet binnen de termijn van dit participatieproces kunnen worden opgeleverd.

De denktank is van mening dat deze kruisingen een majeur knelpunt vormen. Dit is mede het gevolg van de combinatie van de complexiteit met drie met verkeerslichten geregelde kruisingen op korte afstand van elkaar, de hoge verkeersintensiteiten, de prioriteit van de tram die hier de NWHR kruist en de wens om fietsverkeer in twee richtingen op de fietsroute aan de zeezijde tussen Van Stolkweg en Van Oldenbarneveltlaan toe te staan. Deze factoren zorgen ervoor dat de verkeersafwikkeling op deze kruisingen van grote invloed is op de doorstroming op de NWHR als geheel.

De gemeente heeft aangegeven dat ze problemen heeft bij de in het schetsontwerp getekende vijsprong van fietspaden. Het risico bestaat dat fietsers er met hoge snelheid aankomen. Voor deze problemen zijn volgens de denktank diverse oplossingen mogelijk: door de kruising van het fietspad iets te verschuiven richting de Van Oldenbarneveltlaan ontstaan er twee driesprongen; er kunnen bovendien snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen, bijv. d.m.v. de aanleg van drempels, middengeleiders, het regelen van de voorrang tussen fietsers onderling en door de toepassing van tegels i.p.v. asfalt.

Ook verzoekt de denktank nut en noodzaak te onderzoeken van het volledig maken van de sporendriehoek tussen Rooseveltplantsoen en Scheveningseweg en het aanleggen van een tailtrackhalte ter hoogte van het World Forum. Er zijn meerdere redenen aan te dragen om nut en noodzaak hiervan ter discussie te stellen: a) De sporendriehoek en de tailtrackhalte zouden veel ruimte in beslag nemen op dit drukke kruispunt; b) Op tramlijn 1 rijden in de toekomst tweerichtingtrams; c) Voor het in- en uitrukken van trams is een alternatief voorhanden in de vorm van de route via de Duinstraat; d) De (volledige) sporendriehoek gaat ten koste van het groen (en de allure) van deze locatie; e) Het opheffen van het tramspoor vanaf de zeezijde van de Scheveningseweg naar het Rooseveltplantsoen (eventueel in combinatie met het opschuiven van de overige tramsporen in het Rooseveltplantsoen en het weghalen van de huidige -structureel niet meer gebruikte- tramhalte) kan ruimte bieden voor inpassing van de gewenste route voor fietsers in twee richtingen.

Aan de andere kant kan de door HTM gewenste 'tophalte' bij het World Forum en de door de bewoners gewenste herintroductie van lijn 10 extra opdruk geven om voor deze kruising(en) te kiezen voor toekomstvaste (wellicht ongelijkvloerse) oplossingen.

De denktank bepleit daarom om bij deze kruisingen niet te kiezen voor suboptimale oplossingen en in de afweging van belangen de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te laten prevaleren.

Zij adviseert het groen zoveel mogelijk intact te laten bij de verdere uitwerking van het voorstel. De voorgestelde aantasting van het groen op de middenberm van de Teldersweg aan de stadszijde, zoals die getekend is in het eerste schetsontwerp bestaat uit een invoegstrook na de kruising met de Van Stolkweg. Het is de denktank niet duidelijk in hoeverre dit absoluut noodzakelijk is om de linksafbeweging vanaf de Scheveningseweg (komend vanaf de zeezijde) mogelijk te maken. Het argument is dat andere richtingen korter groen nodig hebben als dit weefvak wordt verlengd, wat compenseert voor de tijd die er af gaat door de linksafbeweging groen te geven.

De voorgestelde aantasting van het groen aan de zeezijde zou zijn voor het kanaliseren van het rechtsafslaand verkeer naar drie wegen: achtereenvolgens de Van Stolkweg, Scheveningseweg en Eisenhowerlaan. Voor de veilige bereikbaarheid van Scheveningseweg en Eisenhowerlaan is dat een verbetering. De vraag is of het opweegt tegen de nadelen. Er komt een nog grotere asfaltvlakte op dit beeldbepalende punt, een Rijksbeschermd Stadsgezicht. Met op het smalste punt (bij het benzinstation) vijf rijstroken naast elkaar in plaats van nu drie. Dat gaat ten koste van de ecologische verbindingen, die de gemeente juist zegt te willen verbeteren. Voor bijv. egels en eekhoorns wordt het nog lastiger oversteken tussen de Scheveningse Bosjes aan de stadszijde en het deel tussen de Van Stolkweg en de Scheveningseweg.

De denktank beseft met pijn in het hart dat een meer fundamentele oplossing van dit knelpunt meer tijd nodig heeft, dringt echter aan op een afronding van de planvorming nog in 2015. Ook verzoekt de denktank om bij deze planvorming betrokken te blijven.

Zij vraagt dringend een termijn voor de knelpuntoplossingen (quick wins) vast te stellen en voldoende geld daarvoor te reserveren. De denktank geeft als nadrukkelijke wens aan dat de quick wins binnen de termijn van één jaar gerealiseerd zouden moeten worden.

De denktank is van mening dat op termijn de beoogde allure van zowel de Internationale Zone als het Park van de Vrede recht hebben op een ontwerp met een vergelijkbare allure. Ook de opwaardering van tramlijn 1 tot RandstadRail-kwaliteit vraagt om een oplossing die de tram ruim baan geeft, ruimte die momenteel niet geboden kan worden of die ten koste gaat van de andere verkeersdeelnemers. Een duurdere oplossing, waarbij bijv. de zwaarste verkeersstroom 'onder de grond gaat' en de doorstromingskwaliteit van de tram verbetert, heeft in de ogen van de denktank juist op deze locatie een grote meerwaarde boven een oplossing waarbij alles op maaiveld moet worden opgelost, omdat daarmee een ruimte met een hogere verblijfskwaliteit kan ontstaan. De denktank noemt als lichtend voorbeeld de Neherkade waar eenzelfde oplossing is gekozen. De denktank adviseert om hierbij ook naar aanvullende financieringsbronnen te kijken omdat ze realiseert dat het voor de NWHR beschikbare budget hiertoe niet toereikend is.

De denktank beveelt aan op korte termijn de quick wins te realiseren, die binnen het gereserveerde budget passen, en z.s.m. de benodigde financiën toe te kennen voor de duurdere oplossingen. Het is in haar ogen geen goed bestuur als door dit uitstel de knelpunten op het drukste kruispunt niet worden opgelost, omdat het geld is uitgegeven aan andere projecten die wel op tijd klaar waren, en zonder dat een prioritering heeft kunnen plaatsvinden. Uitstel mag in haar ogen niet leiden tot afstel.

Het gevaar van de suggestie dat een deel van de verkeersstroom ondergronds moet, is dat een verbetering nooit binnen afzienbare tijd gerealiseerd wordt..

De denktank adviseert daarom om vooruitlopend op de nog voor het einde van 2015 te presenteren resultaten van een fundamenteel herontwerp van deze gecombineerde kruising een aantal quick wins te realiseren.

Te denken valt aan:

- Het op het Rooseveltplantsoen formeel mogelijk maken om als fietser over de trambaan langs de (niet gebruikte) tramhalte te fietsen. Dit als tijdelijke maatregel-in afwachting van een structurele oplossing- waarbij de thans onbevredigende situatie (met hekken en het als obstakel fungerende KPN-huisje) wordt vervangen door een veilige en rechtstreekse doorgang voor fietsers en voetgangers.
- Een tweerichtingsfietspad tussen in ieder geval de Van Stolkweg en de Van Oldenbarneveltlaan t.b.v. de vele fietsende scholieren en kantoorgangers, waarbij het verkeerslicht dusdanig afgesteld moet worden dat fietsers in beide richtingen veilig kunnen oversteken.
- Ook in het verlengde hiervan -tussen de Ver Huëllweg en Madurodam- zou het fietspad in twee richtingen bereden moeten kunnen worden, zodat er in twee richtingen een doorgaande fietsroute ontstaat tussen het Statenkwartier en de Plesmanweg zodat fietsers niet (onnodig) twee keer de drukke NWHR hoeven over te steken en de kruisingen en oversteken over deze weg minder belast worden. Bovendien is oversteken bij de Ver Huëllweg voor fietsers vrijwel onmogelijk gemaakt, terwijl de behoefte om over te steken daar wel aanwezig is.
- Te onderzoeken of het voor automobilisten op korte termijn mogelijk kan worden gemaakt om (komend vanaf de kust) linksaf te slaan vanaf de Scheveningseweg richting de Prof. B.M. Teldersweg, zodat de kruisingen met de Scheveningseweg en die met de Eisenhowerlaan minder zwaar belast worden en er minder sluipverkeer door het Van Stolkpark rijdt.

1.2.21 Kruising met Van Stolkweg (3.8)

De opmerkingen en adviezen die gemaakt zijn in de voorgaande paragraaf zijn eveneens van toepassing op de kruising met de Van Stolkweg.

De denktank adviseert verder om vooruitlopend op een nadere studie naar een duurzame oplossing voor de complexe verkeerssituatie op de gecombineerde kruising een aantal quick wins te realiseren. Te denken valt aan:

- Een aparte verkeersregeling voor het rechtsafvak op de Van Stolkweg voor de kruising met de Prof. B.M. Teldersweg, zodat de wachtrijen worden bekort, het rechtsafverkeer sneller/langer groen krijgt en eenvoudiger dan nu in één van de opstelvakken voor de Scheveningseweg kan voorsorteren.
- Het ontmoedigen van sluipverkeer door het Van Stolkpark. Dit speelt met name doordat autoverkeer op de Scheveningseweg vanaf de kust bij de kruising met de Prof. B.M. Teldersweg niet linksaf mag slaan, maar een 'stormrondje' moet rijden. Het mogelijk maken van een linksafbeweging vanaf de Scheveningseweg heeft daarbij de voorkeur.
 - Op de Van Stolkweg is nu geen ruimte voor fietsers; rechtsafslaande fietsers worden min of meer over het terrein van het benzinestation gedwongen en rechtdoor moeten ze hun weg vinden tussen beide wachtrijen met auto's of via

het trottoir. Een aparte fietsstrook eindigend in een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) zou mogelijk de situatie kunnen verbeteren.

- De wijkvereniging Van Stolkpark bestudeert verder nog of het zinvol is om een doorsteek voor fietsers te maken vanaf de Van Stolkweg naar het fietspad langs de trambaan (ergens tussen het benzinestation en de kruising met de Hogeweg). Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn om fietsers op een praktische manier om de kruising heen te leiden. Daarvoor is het wel nodig dat het fietspad langs de trambaan deels in twee richtingen gebruikt moet kunnen worden. Of dit daadwerkelijk een zinvolle toevoeging is, is nog niet zonneklaar. Daarom wil de wijkvereniging deze mogelijkheid nog niet als advies aan de gemeente meegeven.

1.2.22 Oversteek t.h.v. het Indisch Monument (3.9)

De denktank is blij met de kleine aanpassingen die de gemeente voor deze oversteek voorstelt, maar de denktank adviseert om –naast de door de gemeente reeds voorgestelde maatregelen– ook een aantal meer structurele maatregelen te treffen om de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer te verbeteren. Te denken valt aan:

- Verlaging van de snelheid van het wegverkeer. Dit is met name van belang voor het verkeer vanaf het Hubertusviaduct. Dit verkeer komt vaak met hoge snelheid aanrijden. Ook zijn er minder hiaten omdat het verkeer vanaf deze kant geen verkeerslichten tegenkomt. De snelheidsverlaging kan bijv. worden gerealiseerd door het plaatsen van snelheidscamera's en/of sinusvormige 50 km/h-drempels. Ook het weghalen van de borden 'autoweg' zal helpen om de snelheid te verlagen.
- Omdat het autoverkeer vanaf het Hubertusviaduct een voortdurende stroom is en weinig hiaten kent, verdient het aanbeveling te onderzoeken of bij de oversteek een aanvraagreguleerde verkeerslichteninstallatie kan worden geplaatst. Het licht staat daarbij voor het autoverkeer standaard op groen; als een fietser of voetganger wil oversteken, gaat het licht voor het autoverkeer op rood. Een roodlichtcamera kan daarbij helpen om roodlichtnegatie te voorkomen, sinusvormige drempels kunnen helpen om de snelheid te verlagen en verlichte displays ruim vóór de oversteekplaats kunnen helpen om de kans op kop-staartbotsingen te voorkomen.
- Aanbrengen van attentieverhogende verlichting of lichtgevende belijning.
- Mocht de meer structurele oplossing overwogen worden, zoals aangeduid in paragraaf 6.2.21, dan kan knelpunt 3.9 in de overwegingen worden meegenomen.
- De denktank tekent daarbij wel aan dat als er een tunnel zou komen met meerdere rijbanen en uitritten ter hoogte van het Indisch Monument, een goede ecologische inpasbaarheid een belangrijk punt van aandacht moet vormen danwel dat een ecoduct min of meer onvermijdelijk wordt. De denktank verwijst hiervoor naar de gemeentelijke voornemens in de Gebiedsvisie Internationale Zone, waarin als één van de centrale onderdelen van de strategische agenda het verbinden van de groene kernen van de Internationale Zone wordt genoemd. Dit met als doel de kwaliteit van de 'archipel van Binnenduinparken' te versterken. In de Gebiedsvisie staat het voornemen tot het opstellen van een Parkenvisie en (letterlijk) 'de oversteken van de Prof. B.M. Teldersweg verbeteren'.
- Ook de oversteek bij de Ver Huëllweg, die als gevolg van de gekozen begrenzing van de knelpuntenaanpak buiten beschouwing is gelaten, kan bij de structurele oplossing van de knelpunten 3.6, 3.7 en 3.8 alsnog in beschouwing worden genomen. Feitelijk is

hier sprake van een extra knelpunt. Er is nu geen comfortabele en veilige oversteeek mogelijk. Die behoefte is nadrukkelijk wel aanwezig.

- Ook andere mogelijke knelpunten op de Prof. B.M. Teldersweg zelf zijn door de Klankbordgroep niet besproken, omdat tijdens het gehele proces het beeld was dat daar de ruimte niet voor was.

Bijlagen

A. Overzicht leden van de denktanks

Leden (inclusief de vaste plaatsvervangers) en de organisatie die ze in de denktank vertegenwoordigd hebben.

Tussen [...] staan bij ieder lid de bijeenkomsten waarbij hij/zij aanwezig was. In bijlage B staan de data en locaties van de bijeenkomsten van de drie denktanks.

[G] staat voor gezamenlijke bijeenkomst.

Denktank 1

• Dhr. J. Bommelé	- Wijkberaad Bohemen-Waldeck-Kijkduin	[1,2,2a,3,4,G]
• Dhr. J. Hofker	- Wijkberaad Bohemen-Waldeck-Kijkduin	[1,2,2a,G]
• Dhr. S. Tours	- Vogelwijkvereniging	[1,2,2a,3,4,G]
• Dhr. E. van Jaarsveld	- Vogelwijkvereniging	[3]
• Mevr. E. Bet	- Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacint	[2,2a,3,4,G]
• Dhr. A. van der Heijden	- Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacint	[4]
• Dhr. M. van Guldener	- Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacint (vaste vervanger)	
• Dhr. W. Bianchi	- Fietsersbond	[1,2,2a,3,4,G]
• Dhr. B. Wijnberg	- Fietsersbond (vaste vervanger)	[G]

Denktank 2

• Dhr. J. van Arragon	- Bewonersorganisatie Bomenbuurt	[1,2,3,4,G]
• Mevr. R. Kersten	- Bewonersorganisatie Bomenbuurt	[1,3,4,G]
• Dhr. S. Tours	- Vogelwijkvereniging	[1,2,3,4,G]
• Dhr. E. van Jaarsveld	- Vogelwijkvereniging (vaste vervanger)	--
• Mevr. E. Bet	- Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacint	[1,2,3,4,G]
• Dhr. A. van der Heijden	- Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacint	[3,4]
• Dhr. M. van Guldener	- Wijkberaad Bloemenbuurt De Hyacint	[1]
• Dhr. W. Bianchi	- Fietsersbond	[1,2,3,4,G]
• Dhr. B. Wijnberg	- Fietsersbond (vaste vervanger)	[G]

Denktank 3

• Dhr. R. van der Linde	- Bewonersoverleg Duinoord	[1,2,3,G]
• Dhr. L. Driebeek	- Wijkoverleg Zorgvliet	[3,4]
• Dhr. R. van Lawick	- Wijkoverleg Zorgvliet	[2]
• Mevr. D. Nicolai	- Wijkoverleg Zorgvliet	[1,2,3,4,G]
• Mevr. C. de Jong	- Wijkvereniging Van Stolkpark	[1,2,3,4,G]
• Dhr. G. Muller	- Wijkvereniging Van Stolkpark	[3,4,G]
• Dhr. K. Zeper	- Wijkvereniging Van Stolkpark	[1,2]
• Dhr. M. Fikke	- Wijkoverleg Statenkwartier	[1,2,4]
• Dhr. R. van der Helm	- Wijkoverleg Statenkwartier	[1,3,4,G]
• Dhr. B. Wijnberg	- Fietsersbond	[1,2,3,4,G]
• Dhr. W. Bianchi	- Fietsersbond (vaste vervanger)	[G]

De denktanks waren aangevuld met:

• Paul Weststrate	- Awareness – onafhankelijk voorzitter
• Elly Janssen	- Awareness – verslaglegging bijeenkomsten
• Henk Nanninga	- inno-V – verkeerskundig verslag; penvoerder advies

Namens de gemeente waren betrokken:

- Adriaan Nuijten - Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) – projectleider
- Louis Eggen - DSO – verkeerskundig expert
- Vincent Hubenaar - Ingenieursbureau Den Haag (IbDH) – verkeerskundige
- Roman Isbrücker - IbDH – projectleider
- Sander Leijs - DSO – beleidsmedewerker (voor Trajectdeel 1)
- Richard van der Ark - DSO – beleidsmedewerker (voor Trajectdeel 2)
- Jeffrey Jansen - DSO – beleidsmedewerker (voor Trajectdeel 3)
- Kim Voerman - DSO – communicatie (ad hoc)
- Max Stoltz - IbHD – verkeerssimulaties (ad hoc)
- Fernand de Beaumont - DSO – senior beleidsmedewerker (ad hoc)
- Yvonne Schutte - DSO – secretariaat

B. Bijeenkomsten van de denktanks

Data en locatie van de bijeenkomsten:

Denktank 1

- 1^e bijeenkomst – dinsdag 1 april 2014 – Haagse Lobby – met aftrap door toenmalig wethouder Peter Smit
- 2^e bijeenkomst – donderdag 19 juni 2014 – Restaurant Pex
- Afronding van de 2^e bijeenkomst (= bijeenkomst 2a) – dinsdag 1 juli – Stadhuis
- 3^e bijeenkomst – woensdag 8 oktober 2014 – Stadhuis
- 4^e bijeenkomst – dinsdag 13 januari 2015 – Restaurant Pex (samen met trajectdeel 2)

Denktank 2

- 1^e bijeenkomst – dinsdag 8 april 2014 – Haagse Lobby – met aftrap door toenmalig wethouder Peter Smit
- 2^e bijeenkomst – woensdag 28 mei 2014 – Restaurant Pex
- 3^e bijeenkomst – woensdag 1 oktober 2014 – Haagse Lobby
- 4^e bijeenkomst – dinsdag 13 januari 2015 – Restaurant Pex (samen met trajectdeel 1)

Denktank 3

- 1^e bijeenkomst – dinsdag 15 april 2014 – Haagse Lobby – met aftrap door toenmalig wethouder Peter Smit
- 2^e bijeenkomst – woensdag 3 juni 2014 – Hotel Bel Air
- 3^e bijeenkomst – donderdag 16 oktober 2014 – Haagse Lobby
- 4^e bijeenkomst – woensdag 11 februari 2015 – Brasserie Berlage

Gezamenlijke bijeenkomst

- Gezamenlijke bijeenkomst alle trajectdelen – dinsdag 24 maart 2015 – Brasserie Berlage

C. Projectgebied

De route van de NWHR (rode lijn) en de begrenzing van de Trajectdelen zijn op onderstaande plattegrond globaal weergegeven.

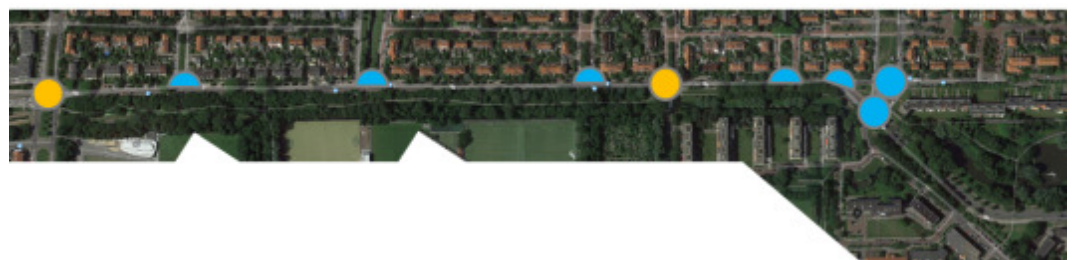
In principe zijn de eerste 50 meter van de zijstraten inbegrepen, met name wanneer beoogde maatregelen in de zijstraten invloed hebben op de NWHR (of vice versa).



Op onderstaande foto's zijn de kruisingen en oversteekmogelijkheden over de drie trajectdelen weergegeven.

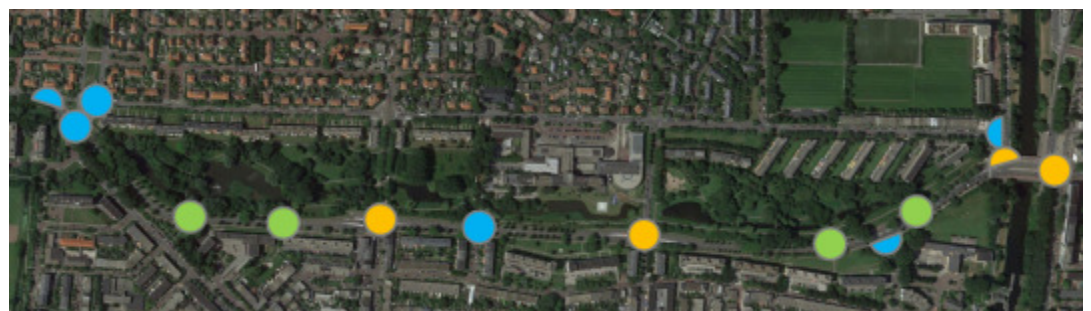
Trajectdeel 1

- Met verkeerslichten geregelde kruising
- Oversteek voor langzaam verkeer
- Met voorrang geregelde kruising
- T-aansluiting of driesprong
- In- en/of uitrit
- In/uitrit aan één zijde van de NWHR

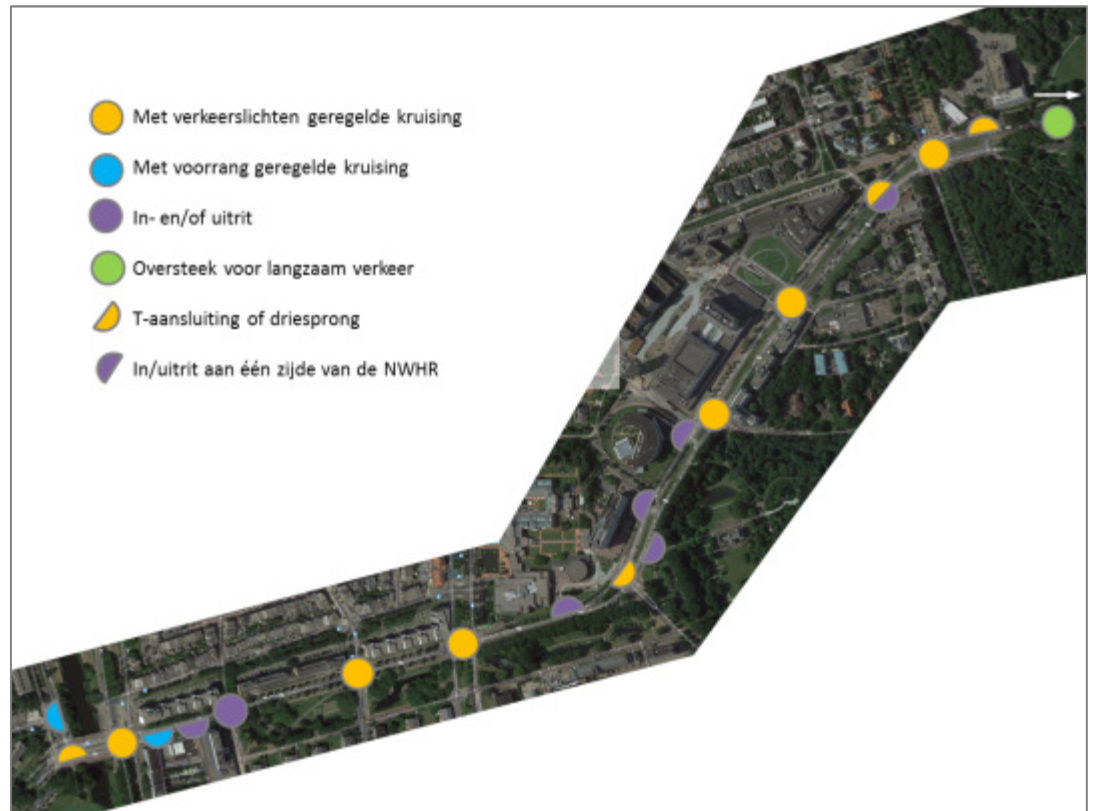


BOVEN: MACHIEL VRIJENHOEKLAAN; ONDER: SPORTLAAN

Trajectdeel 2.



Trajectdeel 3



NB: de NWHR loopt nog verder door tot aan het einde van de Prof. B.M. Teldersweg. Voor de knelpuntenaanpak eindigt de NWHR bij de oversteek bij het Indisch Monument.