

Houtskoolschets
VERKEERSVEILIGHEID en VERKEERSAFWIKKELING SPORTLAAN
(tussen Houtrustweg en Kwartellaan)

AUGUSTUS 2023,
100 jaar verkeersveilig?



INHOUD

1. IN/AANLEIDING

2. ALGEMEEN VERKEERSBEELD

2.1. Wat is in algemene zin het probleem met de verkeersveiligheid?

3. DOELEN HERINRICHTING VAN DE SPORTLAAN

3.1. uitgangspunten/doelen:

3.2. Welke functie heeft de Sportlaan?

3.3. Veilige snelheid

3.4. Eén oplossing of een oplossing in delen?

3.5. Welke weggebruikers heeft de Sportlaan?

4. UITGANGSPUNTEN VOOR EEN SCHETSONTWERP

4.1. Toegangsmogelijkheden/verkeerscirculatie

4.2. Afweging eenrichtingsverkeer Sportlaan en effect op de verkeersintensiteit

4.3. HTM buslijn 24

4.4. Te overwegen algemene maatregelen t.b.v. de herinrichting van de Sportlaan

4.5. Overige aandachtspunten

5. BIJLAGE beschrijving specifieke wegdelen en oplossingen

- A Houtrustweg / Houtrustlaan
- B Houtrustlaan / Fahrenheitstraat
- C Kruising Sportlaan Fahrenheitstraat/Nachtegaallaan
- D Fahrenheitstraat / Nieboerweg
- E Kruising Sportlaan Nieboerweg/Goudenregenstraat
- F Nieboerweg / Patrijslaan
- G Partijslaan / Kwartellaan
- H Houtrustlaan en Laan van Poot (tussen Houtrustweg en Nieboerweg)

6. BIJLAGE schetsen oplossingsrichtingen

7. BIJLAGE Praktijkvoorbeelden

1. IN/AANLEIDING

De discussie over verkeersveiligheid van de Sportlaan kent een lange geschiedenis.

De focus lag voorheen primair op het drukke zuidelijke deel van de Sportlaan tussen de Kwartellaan en de Machiel Vrijenhoeklaan (dat onderdeel is van de Noordwestelijke Hoofdroute door Den Haag). Medio 2018 is na de herinrichting van dit deel een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid bereikt.



Sportlaan 'zuid' nabij De Savornin Lohmanlaan voor- en na herinrichting

Het meer noordelijke deel van de Sportlaan - tussen Houtrustweg en Kwartellaan - voldoet niet aan de inrichtingseisen die de gemeente stelt aan 50 km/h wegen. De Sportlaan staat (al geruime tijd) genoemd in het Haagse Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid als een van de prioritaire wegen met een onveilig wegbeeld. De onveiligheid geldt voornamelijk voor fietsers en voetgangers die gebruik maken van de Sportlaan of deze willen oversteken, maar ook voor het overige wegverkeer dat gebruik maakt van zijwegen en opritte. De wijkagenda van de Vogelwijk onderschrijft het belang van de verkeersveiligheid op de 50 km/h wegen in de Vogelwijk (Nieboerweg en Sportlaan) door dit onderwerp prioriteit te geven.



Sportlaan 'noord' nabij Houtrustweg

Al lange tijd is duidelijk dat de verkeersveiligheid op dit deel van de Sportlaan te wensen overlaat (de verkeerscommissie vond een artikel uit de jaren 30 met eenzelfde strekking!).

Desondanks zijn de afgelopen 20 jaar grote kansen gemist om de inrichting van de Sportlaan veiliger te maken, zoals bij de riool vervanging medio 2008.

Waarom deze notitie?

Om elke kans te benutten om “werk- met-werk” te kunnen uitvoeren, heeft de verkeerscommissie de afgelopen jaren getracht om met de gemeente tot een schetsontwerp te komen waarin uitgangspunten zijn vastgelegd voor het (op termijn en/of gefaseerd) veiliger maken van de Sportlaan tussen de Kwartellaan en Houtrustweg. Een schetsontwerp dat afgestemd is met de diverse stakeholders kan namelijk houvast bieden. Bijvoorbeeld om personele wisselingen binnen het politieke of ambtelijke apparaat in de loop van de tijd op te vangen. Anderzijds kan een schetsontwerp belangrijke tijdsinstaan opleveren als er zich een concrete gelegenheid voordoet om (een deel) van dit plan uit te voeren via het principe werk-met-werk maken. Hierbij valt te denken aan periodieke asfaltvervangings, toekomstige bouwontwikkelingen zoals bij het voormalige Haga Ziekenhuis (Locatie Sportlaan) of mogelijke aanleg van een warmtenet voor de flats aan de Sportlaan.

In onze pogingen om tot een schetsontwerp te komen zijn veel praktische oplossingen en ideeën ontstaan, maar tot nu toe nog geen concrete planvorming. Onze gesprekspartner bij de afdeling Mobiliteit van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling zet zich voor de Vogelwijk in, maar zonder budgettoewijzing konden de afgelopen jaren zeer beperkt mensen en middelen vrijgemaakt worden voor het realiseren van een schetsontwerp. Het goede nieuws is dat de Sportlaan tussen Nieboerweg en Kwartellaan gepland staat voor het vervangen van het asfalt in 2025. Het is gelukt om het aspect verkeersveiligheid aan dit onderhoudstraject toe te voegen. Daarnaast zal nieuw trammaterieel op lijn 12 ingepast worden op de Goudenregenstraat/Nieboerweg, wat ook consequenties zal hebben voor de kruising met de Sportlaan. Tenslotte worden de uitgangspunten voor de ontwikkeling van voormalige ziekenhuis steeds concreter.

Er is nu budget om aan een plan te werken. Het minder goede nieuws is dat de gemeente ervoor gekozen heeft om bij dit project slechts een beperkte mate van publieksparticipatie toe te staan. Betrokkenen kunnen alleen achteraf reageren op schets- of voorlopige ontwerpen die door de gemeente opgesteld zijn. Dit laatste baart ons zorgen.

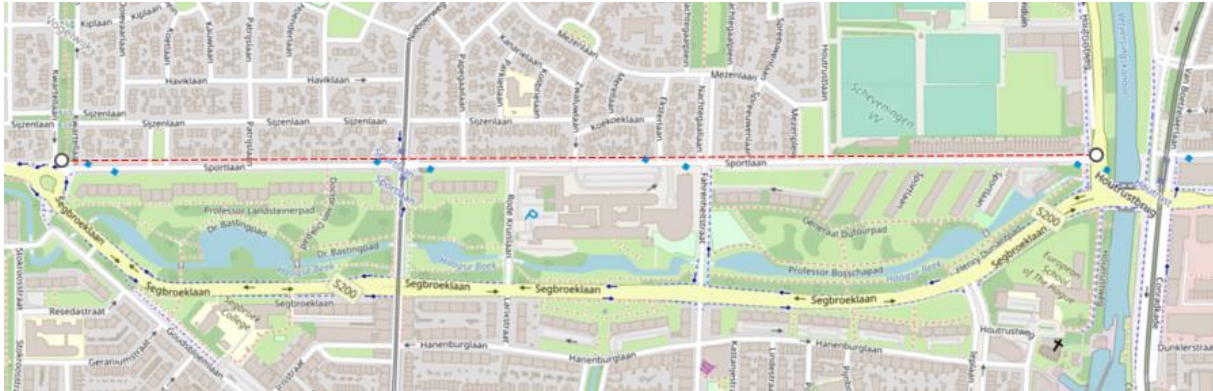
Met de belanghebbende vooraf om tafel gaan zitten heeft meerwaarde (en levert uiteindelijk tijdsinstaan op). De gemeente kan de lokale kennis én kunde immers benutten. We hebben gemerkt dat belemmerende overtuigingen soms de overhand nemen op het moment dat er met creativiteit gekeken dient te worden wat er wél kan. Zo geeft de ondergrond database van de gemeente kennelijk aan dat de Sportlaan op een fundament van oorlogspuin is gebouwd. De conclusie van de gemeente is dat dit hoge kosten met zich mee zal brengen. Door ons aangeleverde informatie, die het ongelijk van de database bewijst, brengt de gemeente niet snel op andere gedachten. Een ander voorbeeld is dat de gemeente twee vergaande voorstellen aan de HTM heeft gedaan om de route van buslijn 24 te verleggen, zodat deze geen gebruik meer zal maken van de Sportlaan. De HTM heeft hierop negatief gereageerd. De conclusie van de gemeente is derhalve dat de gehele Sportlaan in twee richtingen beschikbaar dient te blijven voor buslijn 24. De verkeerscommissie heeft in informeel overleg met de HTM een voorstel voorgelegd om de route van buslijn 24 richting Kijkduin gedeeltelijk aan te passen zonder dat dit effect heeft op de bestaande haltes op de Sportlaan (m.u.v. de halte op de Houtrustweg).

Hoe dan ook, de verkeerscommissie vertrouwt hiermee haar ideeën voor een veilige Sportlaan aan het papier toe. Met instemming van het bestuur van de Wijkvereniging Vogelwijk leggen we deze notitie voor aan de gemeente (Dienst stedelijke Ontwikkeling, afdeling Mobiliteit en het stadsdeel Segbroek), de HTM en de fietsersbond. Wij willen hiermee een impuls geven aan de planvorming die de gemeente in eerste instantie intern zal uitvoeren. Wij zijn altijd bereid om de gemeente in het gehele proces bij te staan met raad en daad!

De verkeerscommissie Stef Tours - Fred van den Burg -

2. ALGEMEEN VERKEERSBEELD

N.B. Voor de leesbaarheid van de notitie wordt met 'de Sportlaan' bedoeld het deel van de Sportlaan tussen Houtrustweg en Kwartellaan.



De Sportlaan tussen Houtrustweg (rechts) en Kwartellaan (links)

Het veiliger maken van de Sportlaan kent een behoorlijke complexiteit. Denk aan het ontwerp, ligging en de inrichting van de laan. Samen met de Machiel Vrijenhoeklaan vormt de Sportlaan een rechte weg van een kleine 4 kilometer, die daarmee een aanzuigende werking heeft op doorgaand verkeer en hoge snelheid in de hand werkt. De Sportlaan tussen Houtrustweg en Kwartellaan meet ruim 1,5 kilometer. Er is sprake van vrij hoge aantallen fietsers en scooters en overstekende voetgangers. Er is een duidelijke ochtend- én avondspits. Kenmerkend is dat er ook een middag(school)spits bestaat door een behoorlijk aantal basisscholen in de Vogelwijk. Deze scholen hebben ook veel leerlingen uit de Bomen- en Bloemenbuurt. Dit zorgt voor veel overstekende leerlingen op de Sportlaan, met name bij de Fahrenheitstraat en Nieboerweg/Goudenregenstraat. Een ander opvallend verkeersbeeld is het periodiek aanzwellen van het (toeristische) verkeersaanbod van zowel auto's als fietsers. Er dient voorts rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van openbaarvervoer (buslijn 24) die in twee richtingen van de laan gebruik maakt. Tenslotte zijn de groene uitstraling van de Sportlaan en de functie voor het bestemmingsverkeer van belang.

De Sportlaan is voor de Vogelwijk Noord momenteel de belangrijke toe- en afvoer route door verschillende afslagverboden op de Segbroeklaan. De bussluis op de Kwartelrotonde blijkt goed te werken, waardoor verkeer op de Sportlaan tussen Kwartellaan en Nieboerweg richting centrum en Duindorp/Scheveningen is afgenomen. Ook het recente linksafverbod bij de Houtrustweg heeft geleid tot een (geringe) afname van het verkeer in de richting Duindorp/Scheveningen op de Sportlaan. De parkeerdruk op de Sportlaan tussen de Houtrustweg en Houtrustlaan en tussen de Kwartellaan en de Rode Kruislaan is hoog door de aanwezigheid van flats op dit deel van de laan. Door de invoering van betaald parkeren in april 2023 is de parkeerdruk tussen de Rode Kruislaan en de Houtrustlaan sterk verminderd.

2.1. Wat is in algemene zin het probleem met de verkeersveiligheid?

- De Sportlaan wordt gebruikt door gemengd verkeer inclusief openbaar vervoer (buslijn 24)
- De Sportlaan is op dit moment ingericht als 50 km/h weg zonder dat er fietsvoorzieningen aanwezig zijn.
- De Sportlaan is in de Spitsen druk.
- De Sportlaan is smal. Fietsers kunnen niet gepasseerd worden zonder over de belijning in het midden van de weg te rijden. HTM bussen kunnen elkaar maar net passeren.
- Bezorgdiensten parkeren hun voertuigen op de rijbaan. Dit leidt tot gevaarlijke situaties bij het passeren.
- Kruisingen hebben doorgaans zeer beperkte zichtlijnen.
- Ook zijn er op kruisingen geen middeneilanden aanwezig (behalve bij de Nieboerweg). De oversteek moet door de voetganger in één keer 'genomen' worden.
- Er wordt hard gereden en ingehaald. De weg is lang en recht, wat dit gedrag stimuleert.
- De Sportlaan wordt gebruikt als alternatief voor de Segbroeklaan door doorgaand verkeer.
- De gestoken parkeerplaatsen tussen de Fahrenheitstraat en de Houtrustlaan zijn gevaarlijk.

N.B. Het plaatsen van verkeersborden met 30 km/h, zonder aanvullende fysieke maatregelen heeft nauwelijks effect op de gereden snelheden. Dit was te constateren op de Sportlaan tussen Fahrenheitstraat en Nieboerweg waar geruime tijd een 30km/u regime gold ten tijde van de nieuwbouw op de locatie van de Sacramentskerk én toen het voormalige Haga ziekenhuis was ingericht als vaccinatielocatie. Dit leidt tot de conclusie dat er altijd fysieke maatregelen genomen moeten worden om de beoogde snelheidsvermindering te bewerkstelligen.

3. DOELEN HERINRICHTING VAN DE SPORTLAAN:

3.1. uitgangspunten/doelen:

- In het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid zijn fietsers en voetgangers centraal gesteld. Openbaar vervoer komt op de 2^e plaats en de auto op de 3^e plaats*.
- Er wordt aangesloten bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid ten aanzien van veilige snelheden*. De gemeente streeft naar 30 kilometer als norm voor wegen die gebruikt worden door zowel fietsers en voetgangers als openbaar vervoer en auto's (gemengd verkeer).
- De oversteekbaarheid van de Sportlaan voor voetgangers en fietsers wordt verbeterd.
- De functie van de huidige openbaarvervoervoorziening (in de vorm van buslijn 24) blijft gehandhaafd.
- Het niet-bestemmingsverkeer/doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk verminderd.
- Snelheden en daarmee geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer wordt verminderd.
- De Vogelwijk is voldoende bereikbaar voor het bestemmingsverkeer.
- Groenvoorzieningen blijven per saldo op gelijkwaardig niveau

*Kiezen voor Verkeersveiligheid – Verkeersveiligheidsstrategie Den Haag 2030 (Raadsbesluit RIS305029)

3.2. Welke functie heeft de Sportlaan?

De voorgestane herinrichting van de Sportlaan is mede gebaseerd op de Haagse Nota Mobiliteit en de Kadernota Straten, Wegen en Lanen. In de Nota Mobiliteit zijn de Segbroeklaan en de Houtrustweg opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet, waarbij het uitgangspunt is dat het (doorgaande) verkeer zoveel mogelijk via dit hoofdwegennet afgewikkeld wordt. Uit de nota kan afgeleid worden dat de Sportlaan (deel Houtrustweg - Kwartellaan) geen onderdeel vormt van het hoofdwegennet en een functie heeft als "erfontsluitingsweg". Ook worden naast erfontsluitingsweg de aanduidingen Wijkontsluitingsweg en Toegangsweg gebruikt. Er is echter in de dagelijkse praktijk een spanningsveld tussen de beoogde functie van de Sportlaan en de feitelijke situatie.

3.3. Veilige snelheid

In de Verkeersveiligheidsstrategie 2030 Den Haag 2030 (RIS305029) is vastgelegd dat In woongebieden en straten met gemengd verkeer 30 kilometer per uur de norm wordt. (gemengd verkeer= fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en auto's). De Sportlaan te smal is voor het inpassen van vrij liggende fietspaden (ontmenging). **Hieruit volgt dat de Sportlaan bij herinrichting ingericht dient te worden met als veilige snelheid 30 km/h.**

We realiseren ons dat deze doelstelling een behoorlijke uitdaging vormt, omdat met de door de gemeente beoogde nieuwe inrichtingsvorm nog geen/niet veel ervaring is opgedaan.

3.4. Eén oplossing of een oplossing in delen?

De Sportlaan tussen Houtrustweg en Kwartellaan is ruim 1,5 km lang. Verkeerstechnisch valt de laan in verschillende delen uiteen doordat:

- Het wegprofiel van verschillende delen niet exact hetzelfde is.
- Verkeersintensiteiten, en verkeersstromen verschillen.
- Bebouwing aan beide zijden niet overal hetzelfde is. Denk hierbij aan het wel of niet aanwezig zijn van flats, benodigde parkeerplaatsen of de af/aanwezigheid van inritten (erfopgangen) aan één of beide zijden van de Sportlaan.

Er kunnen zes delen in de Sportlaan onderscheiden worden die vanwege het wegprofiel, de intensiteiten of dominante rijrichtingen een daarop toegesneden oplossing behoeven. In hoofdstuk 3.3 t/m 3.9 zijn deze delen nader uitgewerkt.

We zijn er voorstander van om voor deze deelgebieden telkens specifiek toegesneden maatregelen te treffen om zo goed mogelijk aan te kunnen sluiten bij de geformuleerde uitgangspunten en doelstellingen. Een inrichting met een eenduidig wegprofiel (over de volle lengte van de Sportlaan tussen de Houtrustweg en Kwartellaan) is ongewenst omdat dit juist bijdraagt aan de verkeersonveiligheid. De inrichting zal wel evenwichtig moeten zijn en passen bij het karakter van de wijk.

3.5. Welke weggebruikers heeft de Sportlaan?

De Sportlaan heeft een gemengd gebruik: fiets en overige tweewielers, gemotoriseerd verkeer en OV (buslijn 24). Er zijn 4 (lagere) scholen in dit deel van de Vogelwijk. Dit geeft naast fietsbewegingen ook behoorlijk wat autoverkeer in de ochtend en middag rond 3 uur. In de zomer kan de drukte van fietsers en gemotoriseerd verkeer op mooie dagen/avonden en in de weekenden/vakantieweken behoorlijk toenemen.

4. UITGANGSPUNTEN VOOR EEN HOUTSKOOLSCHETS

N.B. De verkeerscommissie heeft vele praktische ideeën en oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sportlaan. Wij realiseren ons dat we niet alle beleidsmatige uitgangspunten kunnen overzien die de gemeente dient af te wegen. Daar waar we die wel kenden hebben we hier rekening mee gehouden. We beperken ons in deze notitie tot een hoofdstructuur en de kern van het soort maatregelen dat in delen van de Sportlaan zou moeten worden toegepast om deze veilig te krijgen en de verkeersdruk te verminderen.

4.1. Toegangsmogelijkheden/verkeerscirculatie

De toegang tot de wijk komend vanaf het centrum (via de Houtrustbrug) is beperkt. Momenteel kan men de wijk vanaf de stadkant alleen inrijden via de Sportlaan, de Rode Kruislaan en via de Kwartelrotonde. Vanaf de Segbroeklaan is het momenteel (vanaf het centrum) niet toegestaan de wijk in te rijden via de Fahrenheitstraat en/of de Goudenregenstraat.

Veel (gemotoriseerd) verkeer gebruikt vanaf de Houtrustbrug een deel- of de gehele Sportlaan naar hun bestemming in en buiten de wijk. Zo wordt de Sportlaan gebruikt als alternatieve route voor de Segbroeklaan naar de Fahrenheitstraat, de Goudenregenstraat en de Nieboerweg. De Sportlaan wordt echter ook gebruikt als alternatief voor de Segbroeklaan naar het zuidelijk deel van Vogelwijk en naar Kijkduin.

Voorgestelde maatregelen:

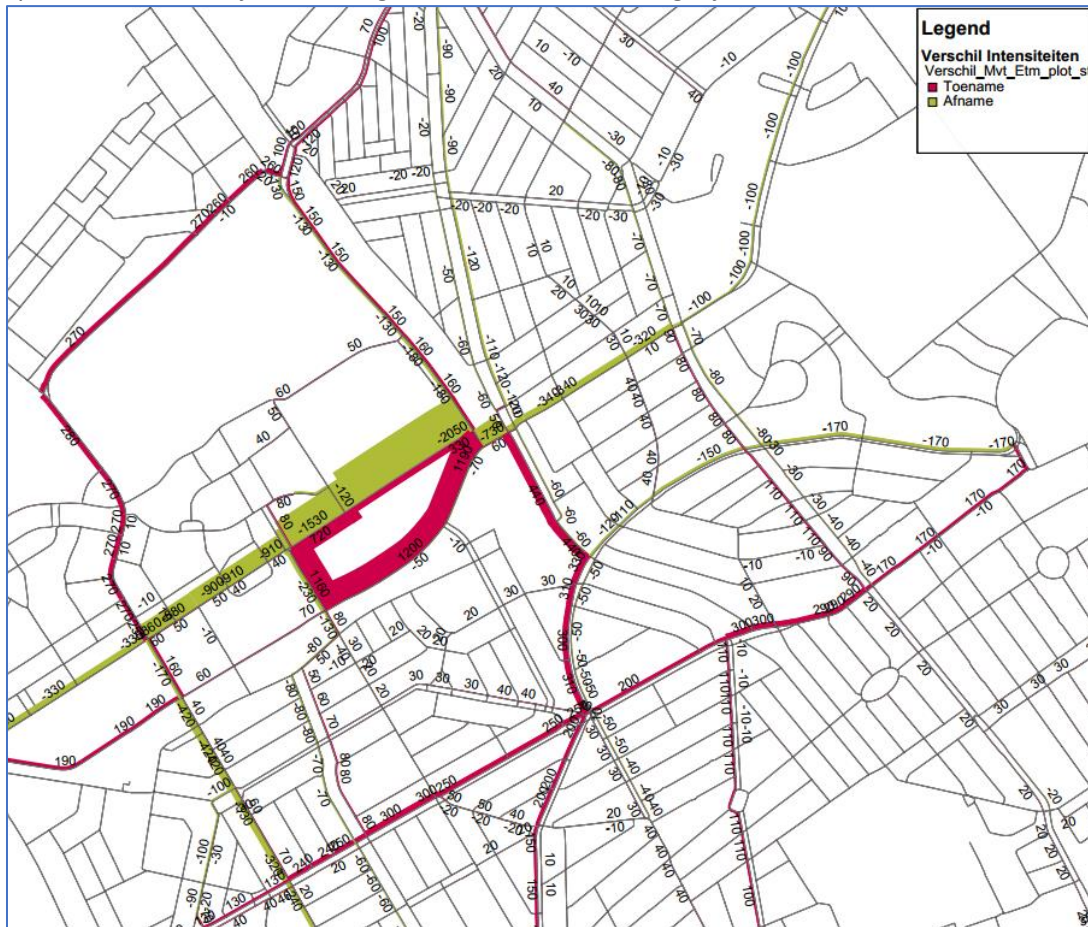
- Instellen van de mogelijkheid om op de Segbroeklaan (richting Kijkduin) rechtsaf te slaan naar de Sportlaan (via de Fahrenheitstraat, het deel tussen Segbroeklaan en Sportlaan)*.
- Instellen van eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Sportlaan tussen Houtrustlaan en Houtrustweg. Dat wil zeggen alleen richting Houtrustbrug/centrum is gemotoriseerd verkeer toegestaan.



* Ook op andere (drukkere) delen van de NWHR kruisingen bestaat de mogelijkheid om rechtsaf te slaan. Er zijn vergelijkbare situaties bij de Statenlaan, Aart v.d. Goesstraat en Jacob Gillesstraat.

4.2. Afweging eenrichtingsverkeer Sportlaan en effect op de verkeersintensiteit

N.B. de onderstaande berekening betreft het instellen van eenrichtingsverkeer op de Sportlaan tussen Houtrustweg en Houtrustlaan én de mogelijkheid om op de Segbroeklaan rechtsaf te kunnen slaan de Fahrenheitstraat in richting Sportlaan. Gemotoriseerd verkeer kan op dit deel van de Sportlaan dus wel rijden richting centrum en niet richting Kijkduin.



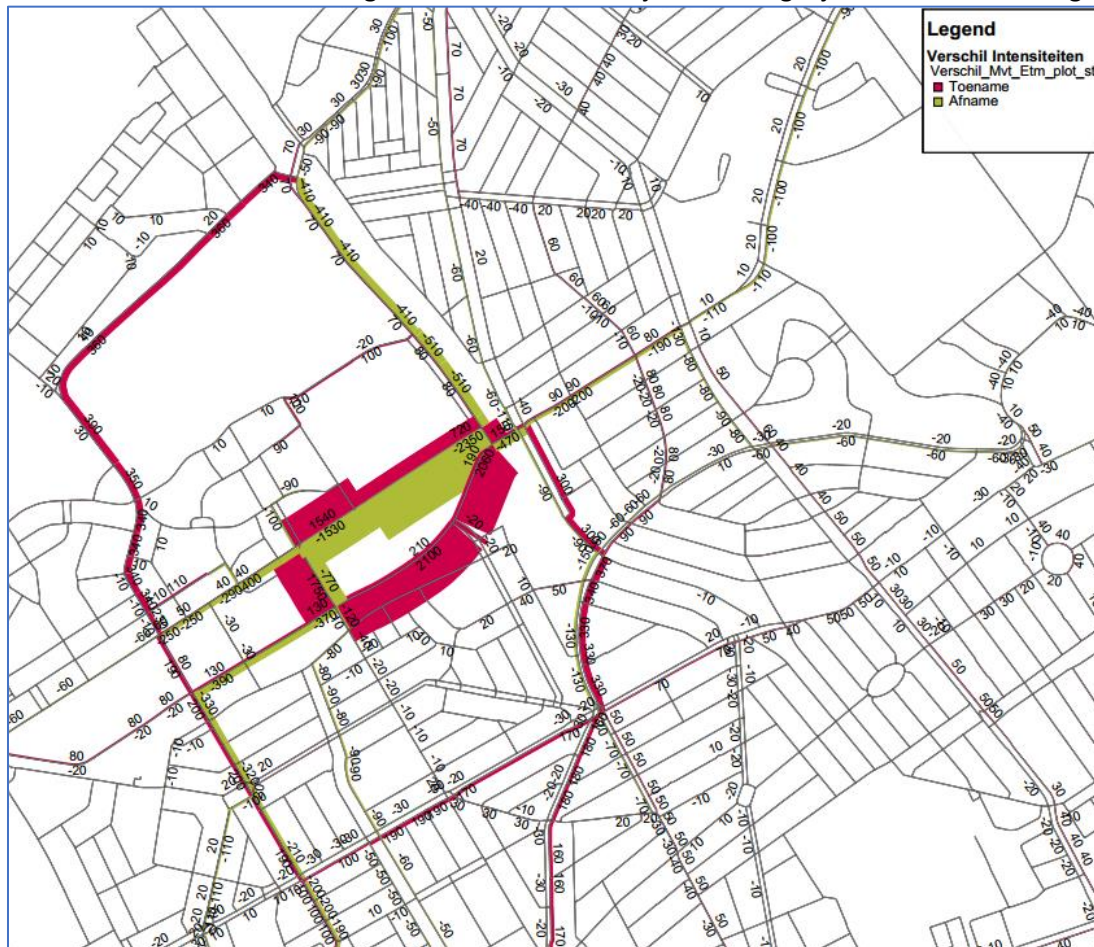
Deze model doorrekening is medio september 2021 gemaakt door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag op basis van een inschatting van de verkeersintensiteiten in 2030. Men toont uitsluitend het saldo van de te verwachte afname (groen) en toename (rood) in de verkeersintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer per etmaal. De oorspronkelijke intensiteit wordt niet getoond. De wijziging in de verkeersintensiteit is ingetekend aan de rijrichting van het betreffende wegdeel. Zo is te zien is dat op het eerste deel van de Sportlaan richting Kijkduin per etmaal een afname te verwachten is van 2050 voertuigen. De afname van de intensiteiten op de Sportlaan (richting Kijkduin) worden gaandeweg minder richting Kijkduin af omdat verkeer instroomt, bijvoorbeeld vanuit de Fahrenheitstraat. Richting centrum ontstaat op de Sportlaan vanaf de Fahrenheitstraat een toename van 720 voertuigen.

Op de Segbroeklaan (tussen Houtrustbrug en Fahrenheitstraat) ontstaat een toename van 1200 voertuigen per etmaal richting Kijkduin en een afname van 50 voertuigen in de richting centrum. In de Fahrenheitstraat (tussen Segbroeklaan en Sportlaan) ontstaat een toename van 1160 voertuigen de wijk in en een afname van 230 de wijk uit. Dit vraagt om een goede verkeersveilige aanpassing van de kruisingen met de Sportlaan en Segbroeklaan.

De overige effecten die door het model worden ingeschat zijn beperkt en verdelen zich over vele wegen in de omgeving. Opvallend is dat de modelberekening een beperkte toename van de intensiteiten op de Laan van Poot (Houtrustweg richting Kijkduin) en de Nachtegaallaan laat zien.

Alternatief: eenrichtingsverkeer richting Kijkduin (tussen Houtrustweg en Houtrustlaan)

In de onderstaande berekening kan het verkeer wel rijden richting Kijkduin en niet richting centrum.



Deze berekening laat per saldo in de op de Sportlaan, Fahrenheitstraat en Segbroeklaan een groter effect zien op de verkeersintensiteiten. Het effect wordt dus minder verdeeld over een groter deel van de stad, zoals in het voorgaande model. Er ontstaat de noodzaak om linksaf bewegingen te maken die minder verkeersveilig en lastiger in te passen zijn. Zo komt de capaciteit van de kruising Fahrenheitstraat – Segbroeklaan erg onder druk te staan omdat de kruising het linksaf slaande verkeer (richting centrum) beperkt faciliteert. De Rodekruislaan en Goudenregenstraat zijn geen alternatieven omdat het gemotoriseerd verkeer hier niet linksaf mag slaan richting centrum. Ook de Nieboerweg wordt in dit model wat meer belast dan in het voorgaande model.

In deze optie blijft de kruising van de Houtrustweg en de Sportlaan (bij de Shell) complex en daarmee verkeersonveilig voor verkeer dat linksaf de Sportlaan op wil rijden. Men moet hier op de Houtrustbrug rechtsaf slaan, linksaf een baan opschuiven, het verkeer van rechts voorrang geven en een tweerichting fietspad oversteken en rekening houden met een voetgangersoversteekplaats én het verkeer dat het Shellstation verlaat.

Dit alternatief heeft daarom niet de voorkeur.

Conclusie

Het instellen van eenrichtingsverkeer (richting centrum) op de Sportlaan tussen Houtrustweg en Houtrustlaan én de mogelijkheid om op de Segbroeklaan rechtsaf de Fahrenheitstraat in te kunnen slaan wordt voorgesteld om de volgende redenen:

- Er ontstaat de mogelijkheid tussen de Houtrustweg en Houtrustlaan een vrijliggend fietspad aan te leggen richting Kijkduin.
- Het wegprofiel tussen Houtrustweg en Houtrustlaan heeft een onveilig wegbeeld. Het is het smalste deel van de Sportlaan met een hoge parkeerdruk door de hoge bebouwingsdichtheid. Het opheffen van parkeerplaatsen is hier redelijkerwijs niet mogelijk.
- Het voorkomt dat doorgaand verkeer vanaf de Houtrustbrug over de Sportlaan rijdt in de richting van Kijkduin. Ook verkeer uit Duindorp/Scheveningen richting Kijkduin zal vanaf de Houtrustweg via de Segbroeklaan i.p.v. de Sportlaan moeten rijden. Hierdoor zal de verkeersdruk op dit deel van de Sportlaan aanzienlijk afnemen.
- De verkeersveiligheidseffecten in positieve en negatieve zin van deze maatregel zijn reeds doorgerekend door de gemeente en zijn o.i. haalbaar.
- Het verkeer wordt grotendeels afgewikkeld met rechtsaf slaande verkeersbewegingen wat verkeersveiliger is dan een alternatief met linksaf slaande verkeersbewegingen.
- De toename van het verkeer in de Fahrenheitstraat (tussen Segbroeklaan en Sportlaan) kan zo nodig opgevangen worden door het aanleggen van een vrij liggend fietspad richting Segbroeklaan. (Door invoering van betaald parkeren wordt er nauwelijks gebruik gemaakt van de parkeerstrook aan de zijde van het voormalige kinderziekenhuis).
- Op de kruising Segbroeklaan – Goudenregenstraat is het (komend vanuit de stad) niet toegestaan om rechtsaf te slaan. Bij deze kruising is het mogelijk maken om rechtsaf te slaan (vanaf de Houtrustbrug) gecompliceerder (dan bij de Fahrenheitstraat). Bovendien kan gebruik gemaakt van de Rode Kruislaan, waardoor de noodzaak voor het toestaan van deze afslagbeweging geringer is.
- Deze oplossing heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid van de kruising Sportlaan Houtrustweg.

4.3. *HTM buslijn 24*

- De aanwezigheid van buslijn 24 op de Sportlaan is gewenst, maar is ook een complicerende factor. De norm voor een veilige snelheid van 30 km/h (zie paragraaf 3.1.) is een gegeven, maar heeft voor de HTM aanzienlijke impact op de rittijden. Dit geldt evenwel voor alle lijnen die gebruik maken van wegen met gemengd verkeer en als gevolg van het nieuwe beleid te maken zullen gaan krijgen met snelheidsbeperkingen.
- Wij gaan ervanuit dat alle bestaande haltes op de Sportlaan in gebruik dienen te blijven om de bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor de wijk in stand te houden.
- Bij het instellen van eenrichtingsverkeer op de Sportlaan tussen Houtrustweg en Houtrustlaan richting centrum/Houtrustbrug (zie paragraaf 4.1.), kan de route richting Kijkduin verlegd worden over de Segbroeklaan en Fahrenheitstraat om vervolgens weer de Sportlaan te volgen. Deze oplossing heeft een neutraal effect op de rittijden zeker als ervan uitgegaan mag worden dat op de Segbroeklaan 50 km/h de norm blijft.
- Effect van deze omlegging is dat de halte op de Houtrustweg verlegd dient te worden om de route over de Segbroeklaan te kunnen vervolgen. Een alternatieve locatie voor de bushalte zou kunnen zijn op de Houtrustbrug of op de Segbroeklaan, na de kruising met de Houtrustweg.
- Te overwegen valt om de halte bij de Fahrenheitstraat/Nachtegaallaan (richting centrum) te verleggen naar na de kruising. Hier is ruimte voor indien de gestoken parkeervakken komen te vervallen.
- Ook is te overwegen om de halte bij de Eksterlaan (richting Kijkduin) te verplaatsen naar de Fahrenheitstraat nabij de Sportlaan.
- Snelheidsbeperkende maatregelen op kruisingen (zie 4.3) - zoals verhoogde plateaus met een beperkte hellingshoek (z.g. Hogevelddrempel) - dient opgemerkt te worden dat deze bijvoorbeeld ook te vinden in de Pluivierstraat en het laatste deel van de Frederik Hendriklaan waar ook HTM bussen gebruik van maken.



4.4. Te overwegen algemene maatregelen t.b.v. de herinrichting van de Sportlaan

- vrij liggende fietspaden of Fietsuggestiestroken (1,5 m breed)
- verkeersplateau(s) met een beperkte hellingshoek op kruisingen
- aanleg (groene) midden geleiders (met uitbuigingen wegprofiel)
- verlengen van de trottoir-oren voor- en na de zijwegen, zodat betere zichtlijnen ontstaan.
- meer (opstel)ruimte voor de fiets met “voorstart” voor de fiets bij de verkeerslichten.
- verbeteren van de oversteekbaarheid door op **alle** kruisingen middeneilandjes en drempels aan te leggen met een verschuiving van het wegprofiel.
- opheffen van parkeren tussen Fahrenheitstraat en Nieboerweg (even zijde) ten behoeve van (vrij liggende) fietsvoorzieningen.
- aanleg (mini) rotonde (Fahrenheitstraat/Nachtegaallaan/Sportlaan.
Of: Aanleg van twee midden geleiders/oversteekeilanden die de wegas laten verspringen in combinatie met een verkeersplateau en met aan alle vier de zijden een voetgangersoversteekplaats.
- verplaatsen van de bushaltes (rond Fahrenheitstraat)
- onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid op de kruising Segbroeklaan / Goudenregenstraat ook het links afslaande verkeer uit de Goudenregenstraat richting Kijkduin te faciliteren.

4.5. Overige aandachtspunten

HULPDIENSTEN

De Sportlaan maakt geen onderdeel meer uit van de hoofdstructuur voor hulpdiensten. Hij wordt soms nog wel als zodanig gebruikt. Door ambulances om vanaf de Kwartellaan richting Nieboerweg of Houtrustweg te rijden (waar links afslaan richting Scheveningen overigens niet meer is toegestaan).

Van Nieboerweg naar Kwartellaan rijdt de brandweer bij spoed over de Sportlaan.

Politie rijdt niet in een specifieke richting, maar gebruikt wel regelmatig de Sportlaan.

GROENVOORZIENINGEN

Groenvoorzieningen zijn een kernwaarde van de Vogelwijk. Per saldo dient de groenwaarde van de wijk bij herinrichting van de Sportlaan ten minste gelijk te blijven. Dit wil niet zeggen dat er niets zou mogen of moeten veranderen. De recente zomerstorm Poly en ook de storm Francis in 2020 hebben laten zien dat niet alle bomen aan de Sportlaan even betrouwbaar zijn. Een inventarisatie van de kwaliteit van het bestaande groen ligt voor de hand.

PARKEREN

Het ziet er naar uit dat medio april 2024 in de gehele Vogelwijk betaald parkeren zal zijn ingevoerd. Dit zal de verkeersveiligheid in de Sportlaan beperkt ten goede komen omdat de verwachting is dat hier de parkeerdruk hoog zal blijven. Het aantal parkeerplaatsen inclusief het Parkeren Op Eigen Terrein (POET capaciteit) is immers beperkter dan het totaal aantal wooneenheden. Uitgaande van een gemiddeld autobezit per huishouden zullen delen van de Sportlaan vol blijven staan. Het opheffen van parkeergelegenheid ten gunste van (vrijliggende) fietsvoorzieningen zal een aanzienlijk impact hebben.

Anders is dit in het deel tussen Houtrustlaan en Rode Kruislaan. Hier is na invoering van betaald parkeren de parkeerdruk vrijwel geheel verdwenen. Bij de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Voormalige Ziekenhuis is bepaald dat parkeren op eigen terrein zal dienen plaats te vinden. De Fahrenheitstraat, Sportlaan en Rode Kruislaan bieden op dit moment een ruim overschot aan parkeerplaatsen. De impact van het laten vervallen van bijvoorbeeld een parkeerstrook tussen de Houtrustlaan en Rode Kruislaan zal zeer gering zijn. De impact van het laten vervallen van de parkeerstrook tussen Rode Kruislaan en Nieboerweg zal wel hoog zijn. Het gaat hier om 12 parkeergelegenheden aan de even zijde. In de Rodekruislaan is evenwel met het invoeren van betaald parkeren een ruim overschot aan parkeerplaatsen ontstaan.

5 BIJLAGEN OMSCHRIJVING WEGDELEN EN SPECIFIEKE OPLOSSINGEN

A. Houtrustweg / Houtrustlaan

Inrichting



Houtrustweg / Houtrustlaan	Even (hoogbouw)	Oneven (laagbouw)
Lengte deel Sportlaan	ca 400 meter	
Breedte rijbanen	6,11	
Breedte parkeerstrook	2,5	2
Wegbreedte voetpad	3,5	3,15
Totaal weg/parkeer/voetpad	17,26	
Aantal zijwegen		
Aantal inritten (erftoegang)	7 1 (Shell)	
Straatverlichting	parkeerstr.	stoep
Bomenrij	Nee	Ja
Parkeren	ca 100%	

Dit deel van de Sportlaan heeft het smalste wegprofiel. Er zijn geen zijwegen in dit deel van de laan. Aan oneven zijde (met de laagbouw) zijn géén inritten (erftoegang) maar aan het begin van de Laan is een benzinstation van de Shell met een eigen afslag vanaf de Houtrustweg en een uitrit naar de Sportlaan. Aan de even zijde (hoogbouw) hebben alle 7 gebouwen een inrit naar de garageboxen/parkeergelegenheid op eigen terrein. Aan de even zijde staan volwassen bomen in het trottoir. In de parkeerstrook staat aan de even zijde de straatverlichting. De bezettingsgraad van de beschikbare openbare parkeerplaatsen ligt rond de 100% (ook na invoeren betaald parkeren).

Verkeersbeeld

In de ochtendspits kan de Sportlaan hier richting centrum vollopen door de matige doorstroming van de kruising Houtrustweg/Sportlaan en de afwikkeling van het verkeer richting Segbroeklaan en Kennedylaan. Ook buslijn 24 heeft hier last van. De doorstroming van de opstelstroken op de Houtrustweg kan overigens met enkele relatief simpele maatregelen verbeterd worden.

Snelheden kunnen in dit deel van de Sportlaan oplopen. Inhalen komt voor. Door de vele adressen (flats) en beperkte parkeerruimte staan bezorgdiensten vaak lang op de rijbaan geparkeerd.



Maatregelen:

- Instellen eenrichtingsverkeer in de richting centrum (het verkeer kan richting centrum de wijk verlaten, maar richting Kijkduin is er een inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer vanaf het Shell station)
- Aanleggen van een vrij liggend fietspad richting Kijkduin
- Fietsuggestiestrook (voorkeur 1,5 m breed, minimum 1,2 m) richting centrum
- Verkeersplateau(s) bij kruising met Houtrustweg en bij de Houtrustlaan) met een beperkte hellingshoek (zogenaamde Hogevelddrempel).

Zoals ook in paragraaf 4.1 aangegeven zal met het instellen van eenrichtingsverkeer tussen de Houtrustweg en de Houtrustlaan (het autoverkeer rijdt richting centrum) een belangrijke bijdrage leveren aan vrijwel alle te behalen doelstellingen zoals genoemd in hoofdstuk 2, in de eerste plaats ruimte voor de fietsers. In aanvulling hierop is een gunstig effect van deze maatregel dat de oversteek voor de (tweezijdige) fietspad en voetgangers op de Houtrustweg bij het Shell benzinestation overzichtelijker en veiliger wordt, omdat er maar van één richting verkeer aan komt. Het Shell station blijft bereikbaar aangezien het een eigen afslag heeft vanaf de Houtrustweg. De keerzijde voor bewoners van dit deel van de Sportlaan is dat zij komend vanuit het centrum met de auto moeten omrijden om hun woning te bereiken (via de te creëren afslagmogelijkheid op de Segbroeklaan rechtsaf richting Fahrenheitstraat). Een dergelijke situatie bestaat al een aantal jaar voor de bewoners van de Sportlaan tussen Nieboerweg en Kwartellaan die vanuit Kijkduin moeten rijden via de Goudenregenstraat.

N.B. Het instellen van eenrichtingsverkeer tussen de Houtrustweg en de Houtrustlaan zal mogelijk effect hebben op de intensiteiten op de Houtrustlaan en Laan van Poot. (zie verder onderdeel H). Dit betreft verkeer komend uit Scheveningen. Andersom is er geen effect, want er is al een afslagverbod linksaf richting Scheveningen aan het begin van de Sportlaan. De Houtrustlaan is volledig op 30 km/h ingericht. Na invoering van betaald parkeren is veel ruimte ontstaan aan de zijde van de Sportvelden. De Laan van Poot kan de verkeersveiligheid mogelijk met beperkte maatregelen verbeterd worden door het verplaatsen van parkeervakken verspringend aan te leggen naar de buitenzijden van de bochten. Hierdoor ontstaan betere zichtlijnen en een snelheidsbeperkend effect. Ook de aanleg van (extra) verkeersdrempels is wenselijk.

B. Houtrustlaan / Fahrenheitstraat

Inrichting



Houtrustlaan / Fahrenheitstraat	Even (hoogbouw)	Oneven (laagbouw)
Lengte deel Sportlaan	ca 180 meter	
Breedte rijbanen	6,3	
Breedte parkeerstrook	5	1,7
Wegbreedte voetpad	4,55	3,3
Totaal weg/parkeer/voetpad	20,85	
Aantal zijwegen	1	3
Aantal inritten (erftoegang)	0	1
Straatverlichting	parkeerstr.	stoep
Bomenrij	Nee (1 boom)	Ja
Parkeren	ca 10%	

De oneven zijde (met de laagbouw) is ten dele bebouwd. Er is één inrit (erftoegang) aan de oneven zijde en twee zijstraten. Aan de even zijde is geen bebouwing. Er loopt een ventweg achter het plantsoentje langs die de flats daar ontsluit. Aan beide zijden van de hoofdrijbaan van de Sportlaan is gelegenheid tot parkeren, richting centrum met (gevaarlijke) gestoken parkeervakken. Deze hebben hun functie na het invoeren van betaald parkeren vrijwel verloren. Aan de even zijde staan volwassen bomen in het trottoir en de straatverlichting staat in de parkeerstrook. Aan de oneven zijde, ter hoogte van de Houtrustlaan, staat één volwassen boom in het trottoir.

Verkeersbeeld

Dit deel van de Sportlaan kent in de ochtendspits een beperkte toename van het doorgaande verkeer c.q. sluipverkeer) komend uit de Fahrenheitstraat, via de Sportlaan, Houtrustlaan, Laan van Poot in de richting Scheveningen. De gereden snelheden kunnen hier ook hoog zijn. Voor de zijstraten zijn de zichtlijnen matig, al is er verbetering doordat er minder bedrijfsbussen geparkeerd staan na invoering van betaald parkeren. De ventweg bij de flats kent uitsluitend bestemmingsverkeer.



In dit deel van de Sportlaan is de meeste ruimte beschikbaar voor een veilige inrichting.

Maatregelen:

- Geheel opheffen van de gestoken parkeervakken.
- Een optie is de aanleg lange (groene) midden geleider (met uitbuigingen wegprofiel) op de Sportlaan tussen Houtrustlaan en Mezenplein. Hiermee verspringt het wegprofiel zodat de laan optisch doorbroken wordt.
- Fietsuggestiestroken (voorkeur 1,5 m breed, minimum 1,2 m) in beide richtingen
- Aanleg verkeersgeleider(s) en Verkeersplateau(s) met een beperkte hellingshoek op de kruisingen.
- Verlengen van de 'oren' voor en na de zijwegen zodat niet geparkeerd kan worden en betere zichtlijnen ontstaan.

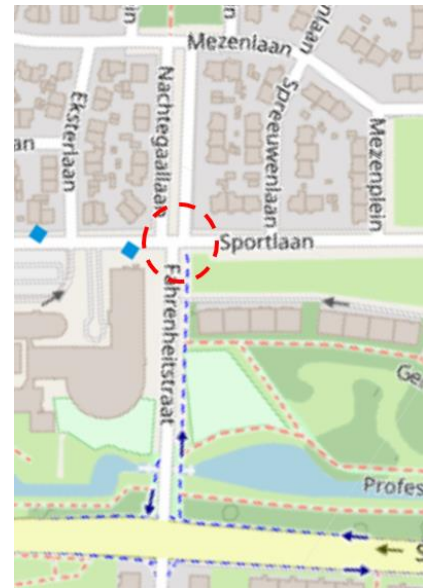
C. Kruising Sportlaan Fahrenheitstraat/Nachtegaallaan

Inrichting

Dit is een onveilige kruising op de Sportlaan.

De snelheid van het verkeer op de Sportlaan wordt ter plaatse niet beperkt, terwijl de kruising onoverzichtelijk en druk is. Het profiel van de Nachtegaallaan en Fahrenheitstraat sluiten niet op elkaar aan en de zichthoeken richting Sportlaan zijn slecht. Er zijn geen oversteekvoorzieningen. Het trottoir aan de huizen(oneven) zijde van de Sportlaan 'verdwijnt' bij de gehele oversteek van de Nachtegaallaan + groenstrook in de verkeersdrempel. Buslijn 24 in de richting centrum halteert pal voor de kruising op de rijbaan.

N.B. De door de gemeente uitgewerkte kaders voor herontwikkeling van het voormalige Haga ziekenhuis gaan uit van de sloop van het oude kinderziekenhuis. Hier zal geen nieuwbouw mogen plaatsvinden omdat de gemeente de gevelijnen tussen flats op de Sportlaan en het Hoofdgebouw wil herstellen. Hierdoor ontstaat mogelijk op termijn ook meer ruimte voor een inrichting van een veilige kruising.



Verkeersbeeld

De Sportlaan wordt hier veel overgestoken door (schoolgaande) fietsers en voetgangers.

De vóór de kruising op de rijbaan halterende bus 24 (richting centrum) wordt met regelmaat ingehaald terwijl er geen zicht is op verkeersbewegingen op de kruising. Afslaan verkeer neemt de bochten vaak te krap zonder dat er goed zicht is op de weg die wordt ingeslagen.



Maatregelen:

- Voor de veiligheid van deze kruising dienen de gereden snelheden drastisch omlaag te worden gebracht (30 km/h of nog liever minder). Een rotonde zou hiervoor het meest geschikt zijn, al is de ruimte beperkt. Er valt te denken aan asymmetrisch aanleggen ervan en gebruik te maken van de ruimte richting het plantsoentje aan de Sportlaan. Het invoeren van een veilige snelheid 30 km/u kan mogelijk ruimte bieden voor het ontwerpen van een (nieuw?) type mini-rotonde met fietssuggestiestroken (i.p.v. vrij liggende fietspaden).
- Er zijn alternatieven denkbaar zoals de aanleg van twee middengeleiders/oversteekeilanden die de wegas laten verspringen in combinatie met een verkeersplateau (zie ontwerp Mient).
- Aanleggen aan alle vier de zijden van een voetgangersoversteekplaats.
- Het aanleggen van een verkeersplateau met een beperkte hellingshoek
- Het verleggen van de bushalte Sportlaan (richting centrum) naar na de kruising met de Fahrenheitstraat (in een haltekom).

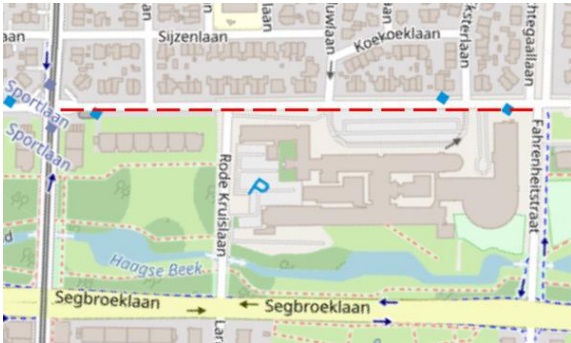
Aanvulling Fahrenheitstraat:

- Opheffen parkeerstrook aan de ziekenhuis zijde van de Fahrenheitstraat tot aan de Segbroeklaan ten gunste van de aanleg van een vrij liggend fietspad.
- Verplaatsen van de halte Eksterlaan/“Rode Kruisziekenhuis” (richting Kijkduin) naar kruising met Fahrenheitstraat, in combinatie met het opheffen zebra en middengeleider bij huidige bushalte.
(Zebra's komen bij de kruising Fahrenheitstraat/Nachtegaallaan).



D. Fahrenheitstraat / Nieboerweg

Inrichting



Fahrenheitstraat / Nieboerweg ***	Even (hoogbouw)	Oneven (laagbouw)
Lengte deel Sportlaan	ca 430 meter	
Breedte rijbanen	6,4	
Breedte parkeerstrook	2,2	2
Wegbreedte voetpad	4,1	3,3
Totaal weg/parkeer/voetpad	18	
Aantal zijwegen	1	3
Aantal inritten (erftoegang)	11	15
Straatverlichting	stoep/parkeer	stoep
Bomenrij	Ja	Nee
Parkeren	ca 25%	

Er zijn drie zijwegen aan de oneven huizen zijde en één aan de even zijde (Rode Kruislaan). Aan oneven zijde zijn 15 inritten (erftoegang). Aan de even zijde (hoogbouw) heeft de flat 8 inritten inclusief die naar losse garageboxen. Het is onduidelijk wat er met de 3 inritten van het voormalige ziekenhuis zal gebeuren. Aan de even zijde staat de straatverlichting in het trottoir en staan zeer volwassen bomen (waarvan er één in juli storm 2023 is omgewaaid) die het trottoir ernstig opdrukken, het trottoir is op plaatsen hierdoor nauwelijks te gebruiken. Verkeer komend van de Rode Kruislaan heeft geen voorrang en treft matige zichtlijnen aan door de forse bomenrij. De bezettingsgraad van de beschikbare openbare parkeerplaatsen is alleen ter hoogte van de flats 80-100% elders (zeer) laag.

N.B. De door de gemeente uitgewerkte kaders voor herontwikkeling van het voormalige Haga ziekenhuis gaan uit van de sloop van het oude kinderziekenhuis. Ook de z.g. zusterflats zijn geen onderdeel van de beschermde bebouwing. Nog niet duidelijk is of deze blijven staan. Hiernaast dient volgens de plannen het parkeerterrein te verdwijnen om plaats te maken voor een groene inrichting.

Verkeersbeeld

De Sportlaan heeft hier buiten het bestemmingsverkeer een functie voor het doorgaand (auto)verkeer, komend vanuit Duindorp via de Nieboerweg in de richting centrum. (Het verkeer uit de richting Duindorp mag niet linksaf de Segbroeklaan inslaan in de richting Houtrustbrug/centrum).

Doorgaand verkeer dat de Sportlaan gebruikt als alternatief voor de Segbroeklaan gaat op de kruising met de Nieboerweg overwegend rechtdoor of slaat af naar de Goudenregenstraat of Nieboerweg.

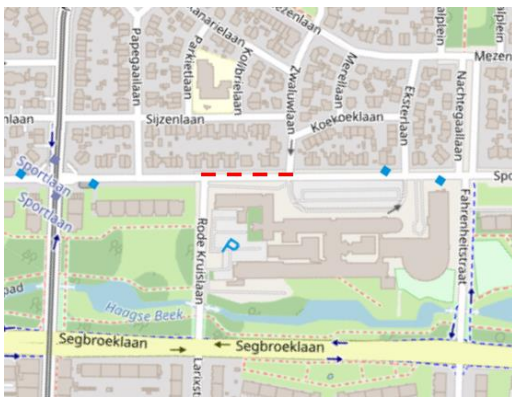


Maatregelen:

- Opheffen van de parkeerstrook aan de even zijde. Hierdoor vervallen ca 12 parkeerplaatsen aan de flatzijde. N.B. Na invoeren van betaald parkeren is de Rode Kruislaan vrijwel ontdaan van geparkeerde voertuigen en kan daarmee eventueel als alternatief functioneren voor het opheffen van genoemde parkeerplaatsen op de Sportlaan
- Aanleggen fietsstroken/paden in beide richtingen.
- Verkeersplateau(s) met een beperkte hellingshoek op alle kruisingen/zijwegen
- Te overwegen is het parkeren om-en-om aan de oneven en even zijde te realiseren om zodoende het wegprofiel te laten verspringen.

D(2) Inrit ziekenhuis / Rode Kruislaan

Inrichting



*** Inrit Ziekenhuis / Rodekruislaan (ter hoogte van de vm. zusterflats/poli's)	Even (hoogbouw)	Oneven (laagbouw)
Lengte deel Sportlaan	ca 90 meter	
Breedte rijbanen	6,4	
Breedte parkeerstrook	1,7	2
Wegbreedte voetpad	2,4	3,3
<i>Totaal weg/parkeer/voetpad</i>	15,8	
Aantal zijwegen	1	1
Aantal inritten (erftoegang)	1	6
Straatverlichting	parkeerstr.	stoep
Bomenrij	Ja	Nee
Parkeren	ca 100%	

Dit deel heeft een zeer smal en afwijkend profiel van in totaal ca 15,8 meter!

Er is één zijweg aan de oneven zijde (Zwaluwlaan) en één aan de even zijde (Rode Kruislaan). Aan oneven zijde zijn er 6 inritten (erftoegang). Aan de even zijde heeft het voormalige ziekenhuis 1 inrit. Het is onduidelijk wat er met de 3 inritten van het voormalige ziekenhuis zal gebeuren. Aan de even zijde staat de straatverlichting in de parkeerstrook en staan er 4 zeer volwassen bomen (er is er één in juli storm 2023 is omgewaaid) die het trottoir ernstig opdrukken, het trottoir is op plaatsen hierdoor nauwelijks te gebruiken.

E. Kruising Sportlaan / Nieboerweg / Goudenregenstraat

Inrichting

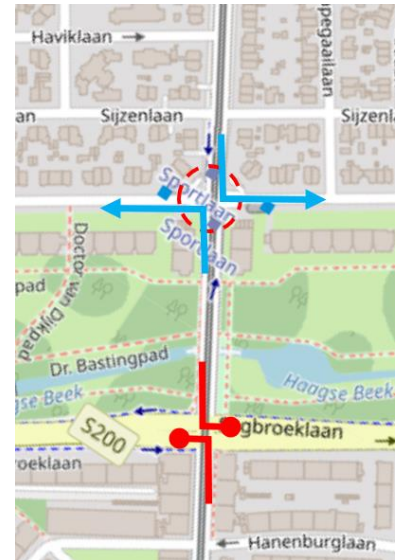
De kruising is geregeld met verkeerslichten (VRI) die alleen het rechtdoor gaande verkeer regelt. De kruising heeft een bijzondere functie in het afwikkelen van doorgaande verkeer in zowel de richting centrum als de richting Kijkduin.

Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de situatie bij de kruising Segbroeklaan – Goudenregensraat. Om de afslaan bewegingen op de kruising van de Segbroeklaan – Goudenregenplein op de Goudenregenstraat niet linksaf richting Kijkduin afslaan. Vanaf de richting Duindorp mag verkeer op de Goudenregenstraat niet linksaf slaan richting centrum . Een belangrijk deel van her doorgaande verkeer wordt dus via de Sportlaan afgewikkeld.

Daarnaast slaat het overgrote deel van het verkeer komend uit de richting Duindorp op de Nieboerweg en gaand richting Kijkduin rechtsaf de Sportlaan op.

De kruising wordt veel gebruikt door fietsers en voetgangers.

Aan de oneven zijde zijn twee doodlopende parkeerstroken/vakken, een overblijfsel van een (ver) voorgaande inrichting.



Verkeersbeeld

Dit is de drukste kruising op de Sportlaan.

Het afslaan verkeer heeft geen aparte strook. Links afslaan verkeer op de Goudenregenstraat (richting Kijkduin) veroorzaakt hierdoor, zeker tijdens de avondspits, opstoppingen die in het ergste geval de zelfs de kruising van de Goudenregenstraat met de Segbroeklaan doen vollopen.

Fietsers die de Sportlaan oversteken moeten regelmatig uitwijken voor verkeer dat rechts de wachtende afslaan auto's passeert en hierbij de fietsstrook van de Goudenregestraat – Nieboerweg gebruikt. Tweewielers op de Nieboerweg richting Segbroeklaan worden zeer regelmatig over het hoofd gezien door afslaan verkeer van de Nieboerweg richting Kijkduin.

Het afslaan verkeer vanuit de richting Duindorp naar de Sportlaan richting centrum veroorzaakt eveneens regelmatig opstoppingen op de Nieboerweg.



NOOT 1: Het huidige verkeersveiligheidsbeleid gaat uit van 30 km/h als veilige snelheid en geeft de auto de laagste prioriteit. De Segbroeklaan is daarmee een meer voor de hand liggende route voor het verkeer uit de Goudenregenstraat dat richting Kijkduin gaat, dan de doorgaande route over een erfonsluitingsweg als de Sportlaan.

NOOT 2: De komst van nieuw materieel op tramlijn 12 maakt het noodzakelijk om ten minste de inrichting van de haltes aan te passen. Dit is een kans om werk met werk te maken. Een van de oplossingsrichtingen is het verplaatsen van de haltes naar een middeneiland en samen te voegen voor- of na de kruising van de Sportlaan.

Maatregelen:

- Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid op de kruising Segbroeklaan / Goudenregenstraat ook het links afslaande verkeer uit de Goudenregenstraat te faciliteren. *
- Verkeersplateau(s) met een beperkte hellingshoek aanleggen aan het begin van beide delen van de Sportlaan
- De fietspaden op de Goudenregenstraat op deze verkeersplateau's uitbuigen.
- Meer (opstel)ruimte voor de fiets met "voorstart" voor de fiets bij de verkeerslichten.

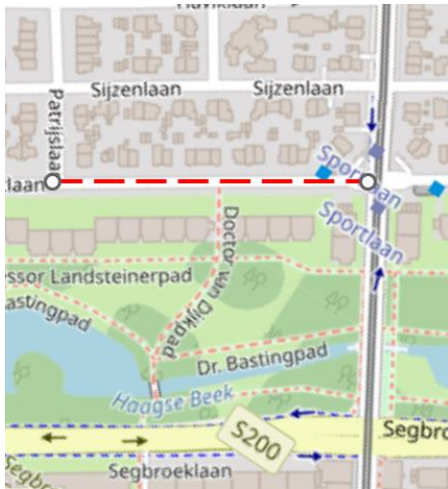
*) De aangevoerde reden waarom de linksaf bewegingen op de Goudenregenstraat bij de Segbroeklaan te verbieden is de totale verkeersdrukke en dat de tram opgehouden zou worden door het afslaande verkeer, dat moet wachten op tegemoetkomend verkeer. Dit laatste is op zich juist, maar dit probleem doet zich iets verderop (ook) voor op de kruising Nieboerweg – Sportlaan en dat belemmert de totale verkeersafwikkeling aldaar.

Op de kruising is Segbroeklaan – Goudenregenstraat is overigens meer ruimte om linksaf slaande auto's rechts te passeren.

Het (eventuele) oponthoud van de tram richting Duindorp kan waarschijnlijk via een (beperkte) aanpassing in de verkeersregelininstallatie opgelost worden.

F. Nieboerweg / Patrijslaan

Inrichting



Nieboerweg / Patrijslaan	Even (hoogbouw)	Oneven (laagbouw)
Lengte deel Sportlaan	ca 220 meter	
Breedte rijbanen	6,3	
Breedte parkeerstrook	2,1	2,1
Wegbreedte voetpad	2,4	3,8
Totaal weg/parkeer/voetpad	16,7	
Aantal zijwegen	0	1
Aantal inritten (erftoegang)	12	12
Straatverlichting	parkeerstr.	stoep
Bomenrij	Ja	Nee
Parkeren	ca 100%	

Aan de even zijde/flatzijde staat een rij volwassen bomen in het trottoir. De straatverlichting staat aan de even zijde in de parkeerstrook en aan de even zijde in de stoep. Aan oneven huuszijde zijn er tot aan de Patrijslaan 12 inritten (erftoegangen). Aan de even zijde (hoogbouw) zijn 12 inritten, inclusief de inrit naar losse garageboxen. Buslijn 24 halteert richting Kijkduin vlak na de kruising met de Nieboerweg en staat dan gedeeltelijk op de rijbaan waar met het midden-eiland net ruimte overblijft om te passeren.

Verkeersbeeld:

Dit deel van de Sportlaan is druk gedurende de drie spitsen (ochtend, avond en school spits) en op toeristische dagen.

Richting Kijkduin: Het verkeerscirculatieplan van de Vogelwijk maakt dat voor veel bewoners van 'midden' de Sportlaan en Patrijslaan de route naar hun woning vormen. Verkeer, komend vanuit de richting Duindorp/Scheveningen en gaand richting Kijkduin gebruikt de Sportlaan in plaats van de Segbroeklaan. Verkeer uit de Goudenregenstraat richting Kijkduin dient de Sportlaan te gebruiken omdat het verboden is linksaf vanuit de Goudenregenstraat de Segbroeklaan op te rijden.

Richting centrum wordt de Sportlaan grotendeels door fietsers, verkeer uit de wijk en buslijn 24 gebruikt. De "Kwartelrotonde" is effectief in het dirigeren van het doorgaande verkeer (vanuit Kijkduin) richting centrum/Scheveningen en het faciliteren van buslijn 24 met een bus-sluis richting Sportlaan. De verkeersintensiteit richting Kijkduin is daardoor veel hoger dan richting centrum.

Snelheid: Op dit deel van de Sportlaan worden regelmatig hoge snelheden waargenomen. Deze waarneming is te objectiveren doordat de (tijdelijke) matixbord snelheidsmeting geen snelheid weergeeft als de snelheid boven de 70 km/h ligt. Excessief gedrag vindt vooral plaats in het toeristische seizoen en weekeinden. Er wordt dan bijvoorbeeld door groepen motorrijders (in beide richtingen) naar- en van Scheveningen gereden richting Westland, waarbij zij zich lang niet altijd aan de snelheidslimieten houden.

Inhalen: Ook komt het regelmatig voor dat in dit deel van de Sportlaan verkeer in de richting Kijkduin (dat zich aan de maximumsnelheid houdt) met hoge snelheid wordt ingehaald. Dit levert gevaarlijke situaties op voor het tegemoetkomend (fiets) verkeer, verkeer uit uitritten en zijwegen, dat hier niet op verdacht is.

Halverwege de Nieboerweg en Patrijslaan wordt de Sportlaan frequent overgestoken vanwege een voetgangersdoorsteek naar het Rodekruis plantsoen en het winkelgebied van de Goudsbloemlaan.



Maatregelen:

- Aanleggen fietsstroken in beide richtingen.
 - Kruising met Patrijslaan: Verkeersgeleiders in combinatie met oversteekeland en zebra.
 - Aanleggen passeer-sluizen met wisselende voorrangrichting.
 - Verkeersplateaus met een beperkte hellingshoek bij het Dr. van Dijkpad en de Patrijslaan
 - Verbeteren zichtlijnen bij de kruising Patrijslaan door vergroten van de “oren” en opheffen van een enkele parkeerplaats.
-
- N.B. Noodzaak focus op snelheidsbeperkende maatregelen is afhankelijk of dit deel van de Sportlaan een doorgaande functie voor verkeer richting Kijkduin blijft houden.

G. Patrijslaan / Kwartellaan

Inrichting



Patrijslaan / Kwartellaan	Even (hoogbouw)	Oneven (laagbouw)
Lengte deel Sportlaan	ca 270 meter	
Breedte rijbanen	7,9	
Breedte parkeerstrook	2,1	2,1
Wegbreedte voetpad	3,5	5,5
Totaal weg/parkeer/voetpad	21,1	
Aantal zijwegen	0	3
Aantal inritten (erftoegang)	15	7
Straatverlichting	parkeerstr.	stoep
Bomenrij	Ja	Nee
Parkeren	ca 100%	

Dit is het breedste deel van de Sportlaan omdat deze na de Patrijslaan de Sportlaan iets uitbuigt naar de oneven zijde. Er zijn drie zijwegen aan de oneven zijde. Aan beide zijden staat een rij volwassen bomen in het trottoir. De straatverlichting staat aan de even zijde in de parkeerstrook, aan de even zijde in de stoep. Aan oneven zijde zijn er 7 inritten (erftoegang). Aan de even zijde (hoogbouw) zijn 15 inritten.

Buslijn 24 halteert richting Kijkduin vlak voor de Kwartellaan en staat dan op de rijbaan.

Verkeersbeeld:

Het verkeersbeeld is in dit deel van de Sportlaan in belangrijke mate hetzelfde als op het deel Nieboerweg – Patrijslaan (Zie Bijlage F)

Doordat het deel tussen de Patrijslaan en Kwartellaan breder is en ook de zichtlijnen wat beter zijn dan tussen de Nieboerweg en Patrijslaan, bestaat bij het gemotoriseerde verkeer de neiging de snelheid te verhogen en in te halen.



Maatregelen:

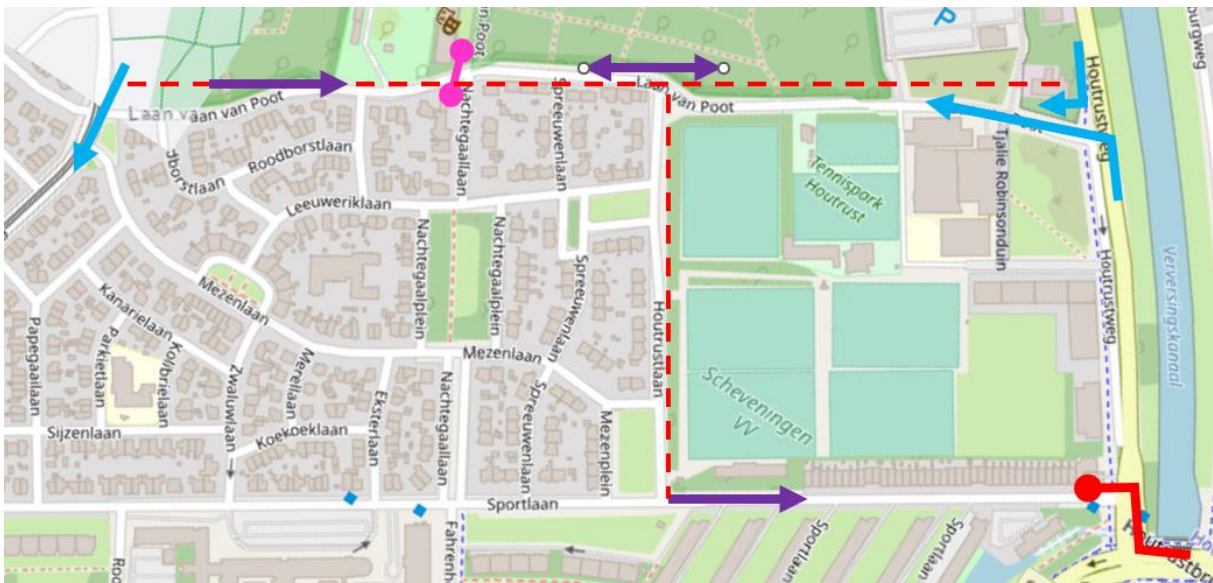
De voorgestelde maatregelen komen in belangrijke mate overeen met die van het deel tussen de Nieboerweg en Patrijslaan. (Zie Bijlage F)

Dat wil zeggen:

- Aanleggen fietsstroken in beide richtingen.
- Krusing met de Patrijslaan: Verkeersgeleiders in combinatie met oversteekiland en zebra.
- Krusing met Wielewaalplein: Lange verkeersgeleider in midden van de weg
- Verkeersplateaus bij Patrijslaan en Wielewaalplein met een beperkte hellingshoek .

H. Houtrustlaan en Laan van Poot (tussen Houtrustweg en Nieboerweg)

Tijdens de bespreking van een conceptversie van dit plan op de algemene ledenvergadering van de wijkvereniging hebben bewoners hun zorgen uitgesproken dat de Laan van Poot tussen Houtrustweg en Nieboerweg verkeersonveilig is, doordat deze nu niet optimaal is ingericht als 30 km/h zone. Daarnaast bestaat de vrees dat door het instellen van eenrichtingsverkeer de verkeersintensiteit zal toenemen op de Laan van Poot en de Houtrustlaan. Hoewel de modelberekening uit gaat van een beperkte toename van de intensiteiten kan met beperkte aanpassingen de verkeersveiligheid hier verbeteren en eventueel doorgaand (sluip)verkeer worden tegen gegaan.



Inrichting Laan van Poot (tussen Houtrustweg en Nieboerweg)

De Laan van Poot maakt onderdeel uit van de 30 km/h zone van de Vogelwijk. Dit deel van de weg slingert over een afstand van circa 500 meter met 7 bochten langs de noordwestelijke kant van de wijk. Er is aan één zijde bebouwing en er zijn diverse inritten en zijstraten die uitkomen op de laan (inclusief een uitrit voor de werkplaats van het gemeentelijk groenbedrijf). Op de laan van Poot zijn zeer beperkt snelheidsbeperkende maatregelen genomen. Bij de aansluiting met de Houtrustweg is een verkeersplateau aangelegd waarover ook het tweezijdige fietspad loopt. Er zijn op de laan verder enkele zeer oppervlakkige verkeersdrempels aangelegd die nauwelijks een snelheidsbeperkend effect sorteren. Op de aansluiting met de Nieboerweg is een verkeersplateau aangelegd. Tussen de Nachtegaallaan en Nieboerweg is alleen aan de bebouwingszijde een parkeerstrook. De bochten en geparkeerde auto's maken de zichtlijnen op het tegemoetkomend (fiets)verkeer beperkt.



LvP tussen Houtrustweg en Houtrustlaan



LvP tussen Houtrustweg en Nachtegaallaan



LvP ter hoogte van de Boomkruiperlaan

Verkeersbeeld Laan van Poot:

Dit deel van de Laan van Poot wordt door veel fietsers gebruikt. Bewoners klagen over te hoge snelheden die gereden worden (vooral 's avonds- 's nachts). De laan heeft een belangrijke functie in de ontsluiting van het noordwestelijke deel van de wijk. Daarnaast zien we dat er ook doorgaand verkeer gebruik maakt van de Laan van Poot. Dit betreft merendeels verkeer komend uit Scheveningen. Verkeer uit het centrum betreft voornamelijk bestemmingsverkeer.

Maatregelen:

Op de Laan van Poot kan de verkeersveiligheid met beperkte maatregelen verbeterd worden door het verplaatsen van parkeervakken en deze verspringend aan te leggen naar de buitenzijden van de bochten. Hierdoor ontstaan betere zichtlijnen en een snelheidsbeperkend effect. Ook de aanleg van meer en werkelijke 30 km/h verkeersdrempels (zoals op de Daal en Bergselaan) is wenselijk. De kruising met de Houtrustlaan kan verkeersveiliger ingericht worden door de vloeiende lijn er uit te halen en hier meer een T-splitsing van te maken (zie eerste foto van deze alinea).

Mocht toch blijken dat er te veel sluipverkeer ontstaat na het instellen van eenrichtingsverkeer op een deel van de Sportlaan dan valt te overwegen om een eenrichtingsverkeer in te stellen voor een deel van de Laan van Poot vanaf de Nieboerweg.

Inrichting Houtrustlaan

De Houtrustlaan is een rechte weg van ca 340 meter lang. De Houtrustlaan is volledig op 30 km/h ingericht. De aansluiting met de Sportlaan heeft een verkeersplateau en verder zijn op de Houtrustlaan om de 110-120 meter twee verkeersdrempels aangebracht. Dit is minder dan de norm.



Verkeersbeeld Houtrustweg:

De Houtrustlaan heeft een functie in de ontsluiting van het noordelijke deel van de wijk. Hiernaast zien we dat er in beperkte mate doorgaand verkeer richting Scheveningen gebruik maakt van de Houtrustlaan (komend vanuit de Fahrenheitstraat). De parkeerstrook aan de zijde van de sportvelden wordt beperkt gebruikt.

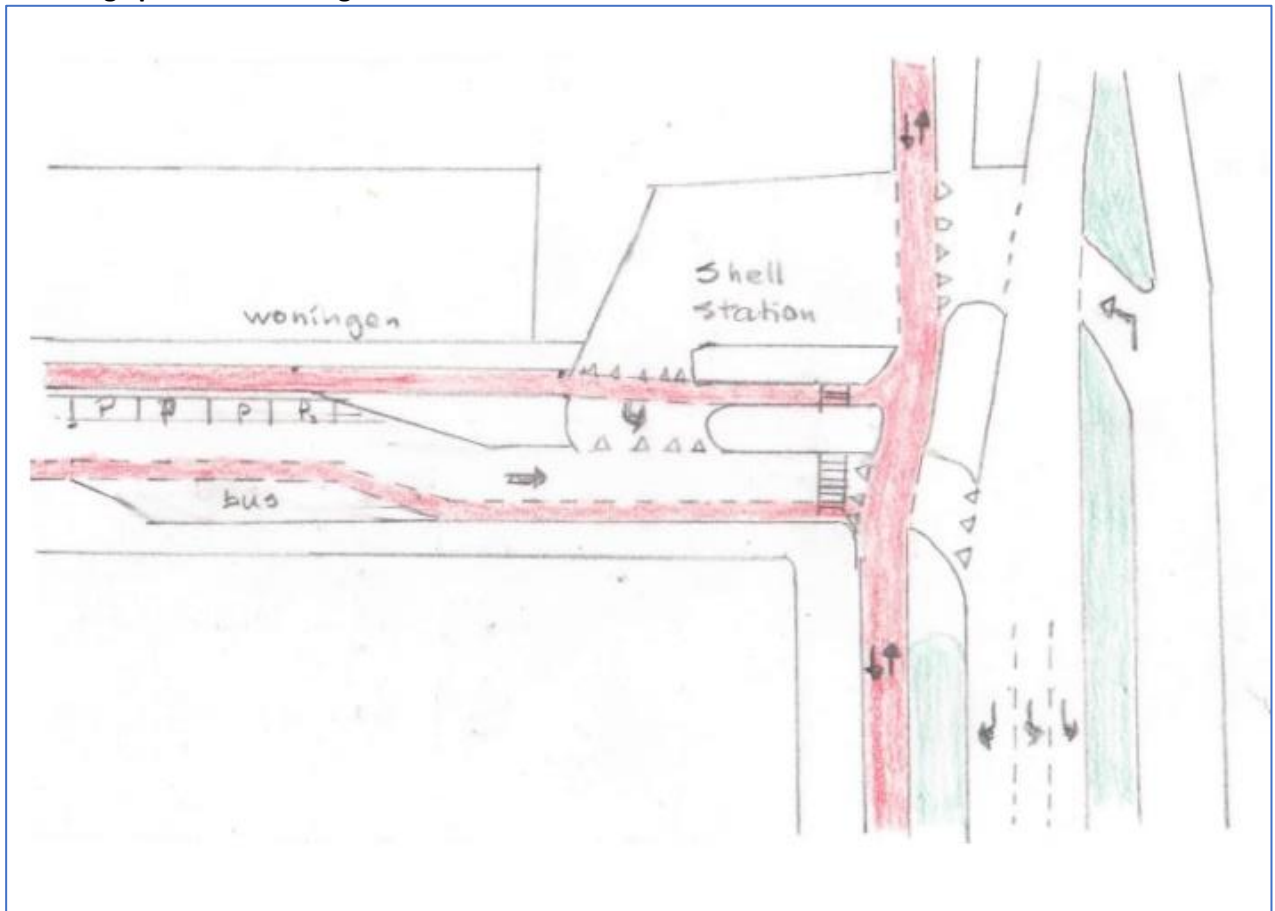
Maatregelen:

Op de Houtrustlaan kan de verkeersveiligheid verbeterd worden door het aanbrengen van meer verkeersdrempels. Ter hoogte van de zijstraten kan een visuele versmalling gerealiseerd worden door het aanbrengen van z.g. 'oren' aan de parkeerstroken.

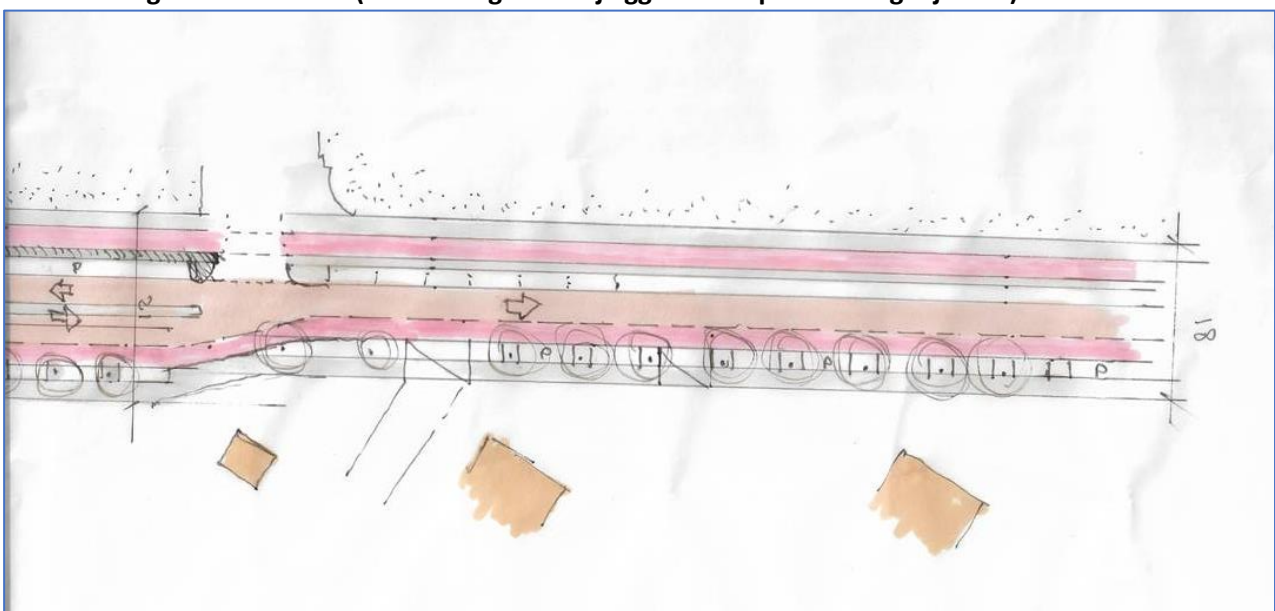
De kruising met de Laan van Poot kan verkeersveiliger ingericht worden door de vloeiende lijn op de Laan van Poot er uit te halen en hier meer een T-splitsing van te maken.

6. Bijlage schetsen oplossingsrichtingen en praktijkvoorbeelden

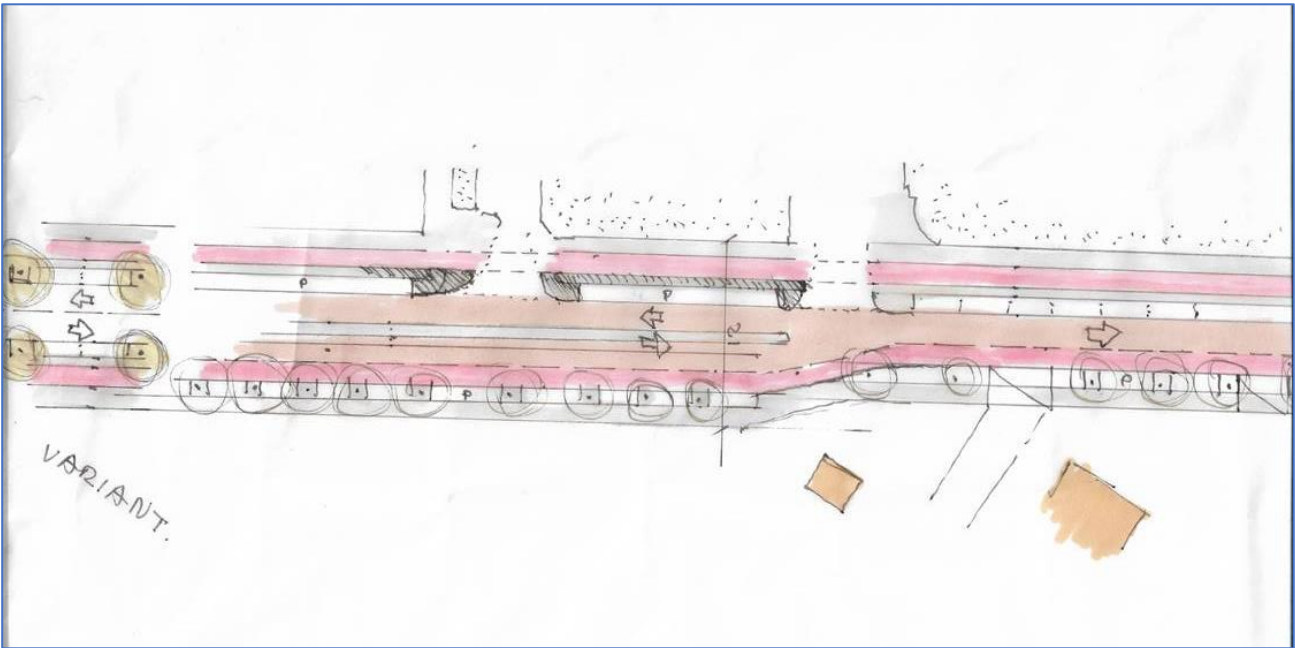
Afsluiting Sportlaan ter hoogte van de Shell



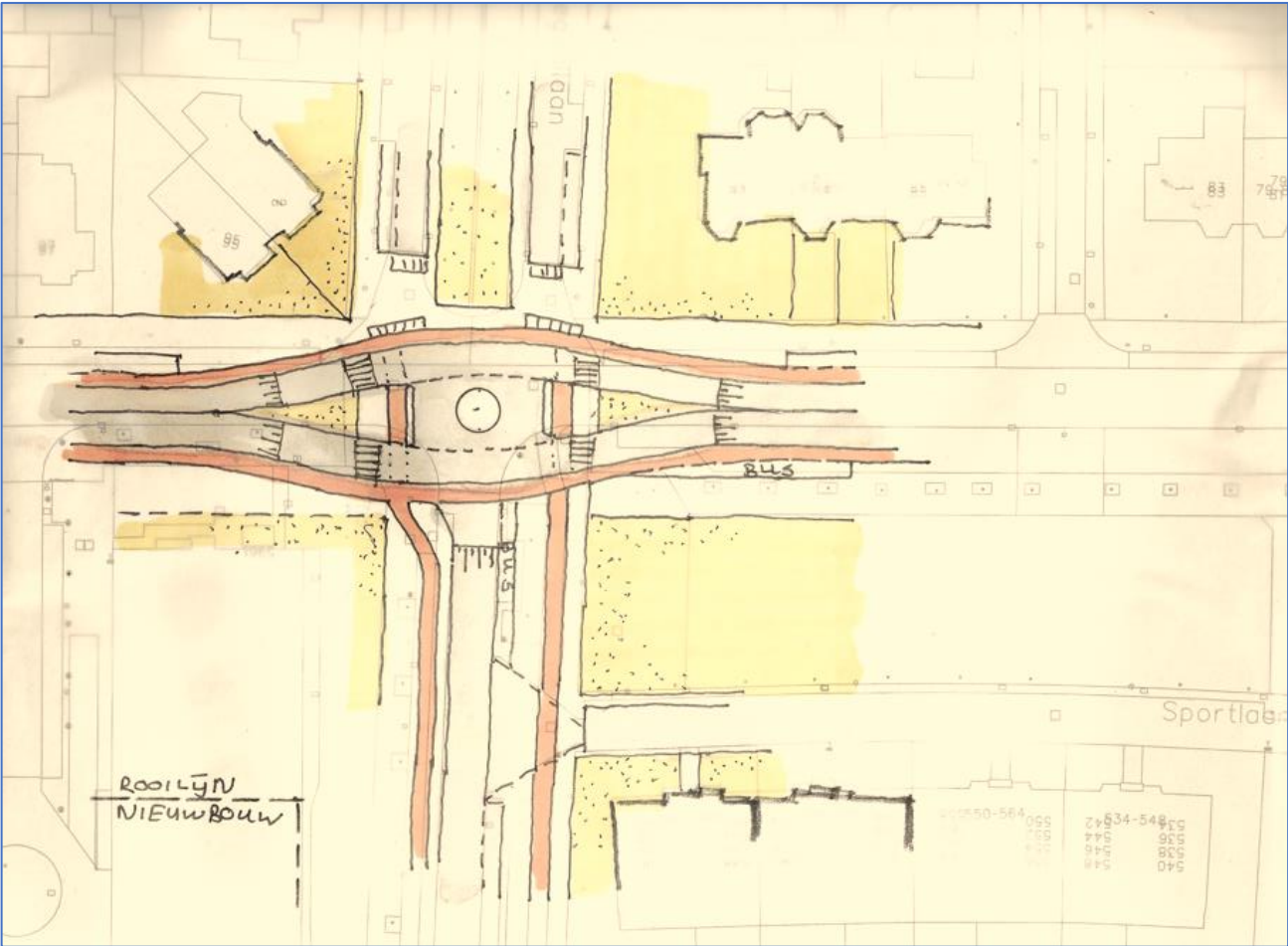
Houtrustweg – Houtrustlaan (eenrichting met vrij liggend fietspad richting Kijkduin)



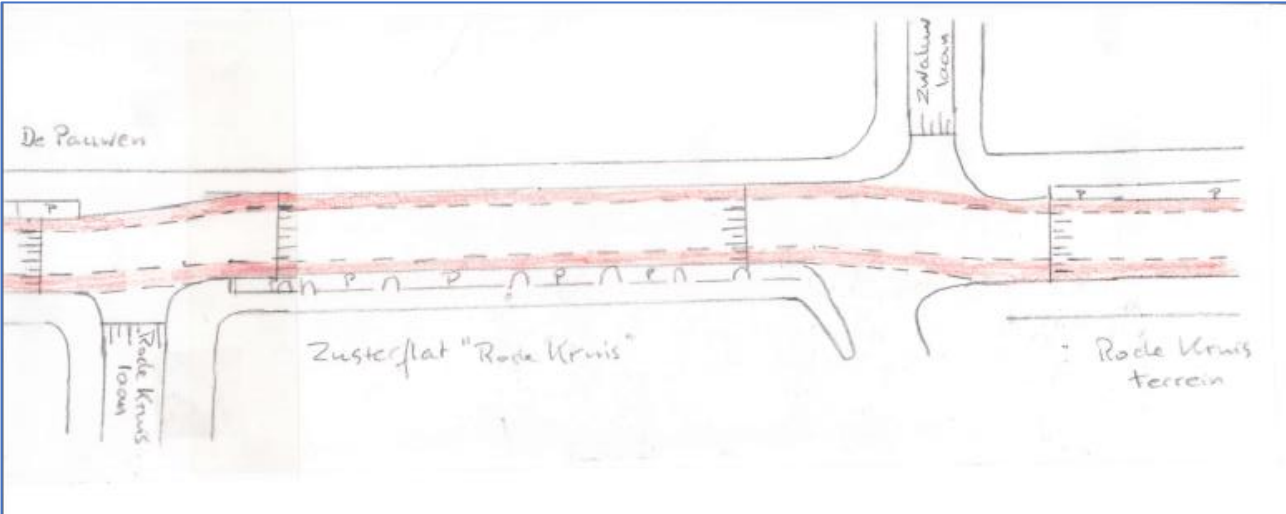
MIDDENGELEIDER HOUTRUSTLAAN-NACHTEGAALLAAN/FAHRENHEITSTRAAT



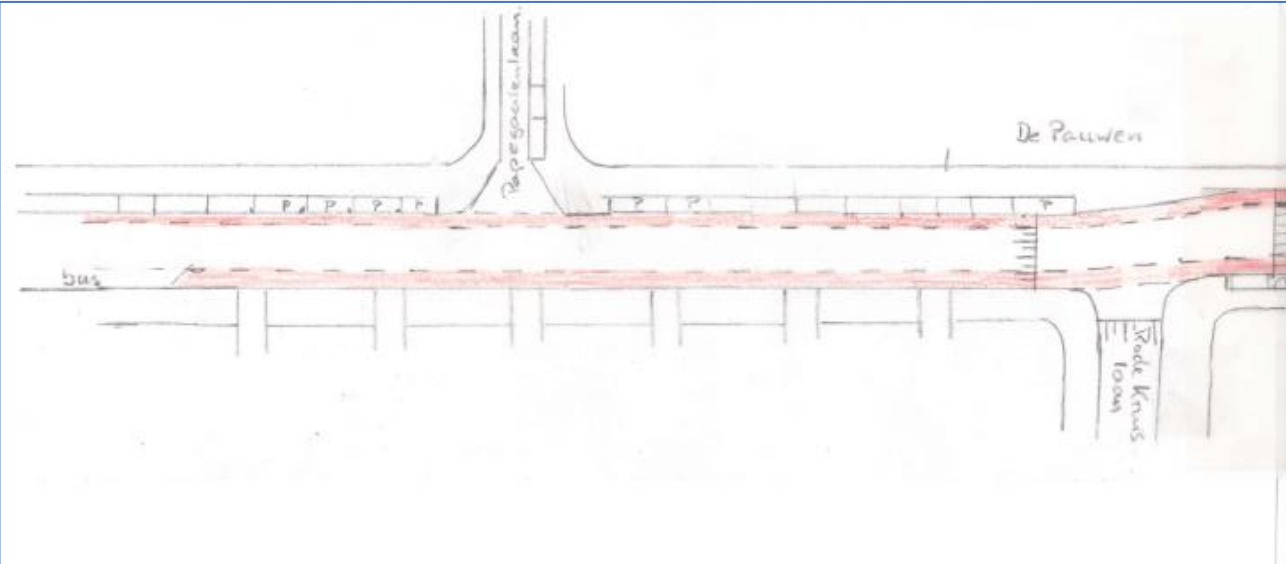
VARIANT MIDDENGELEIDERS SPORTLAAN - NACHTEGAALLAAN/FAHRENHEITSTRAAT (Zoals MIENT)



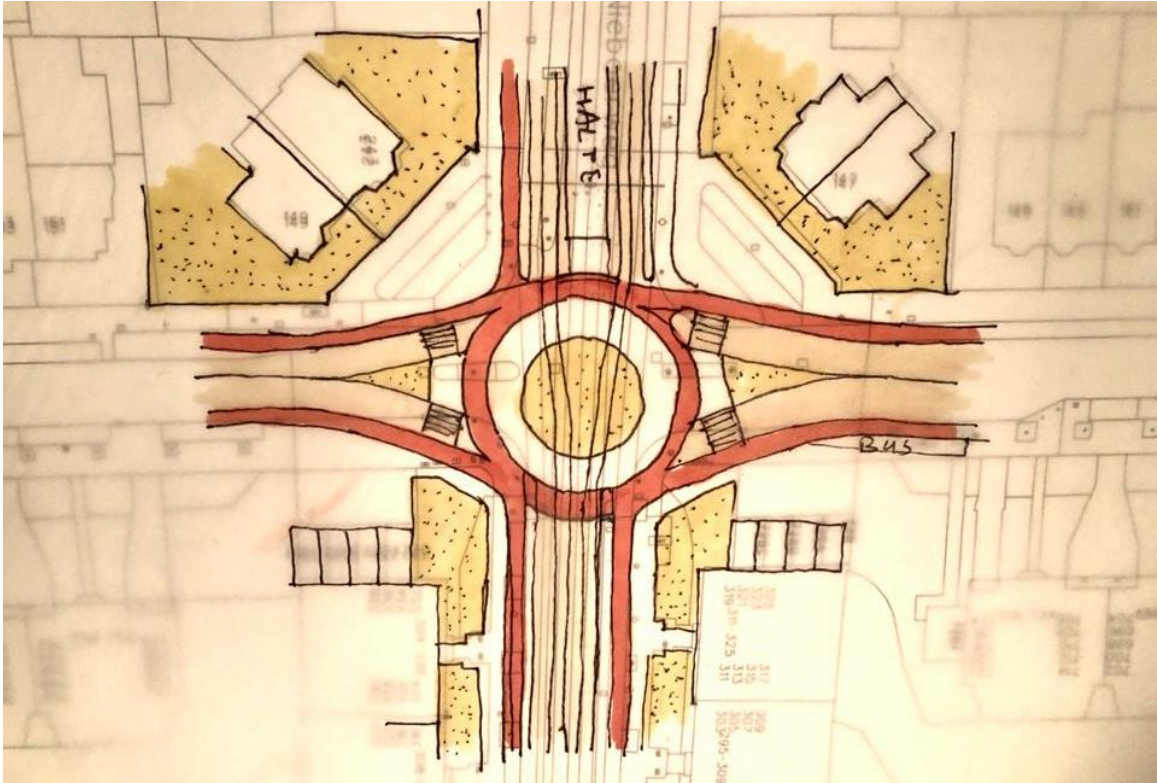
Rode Kruis Ziekenhuis



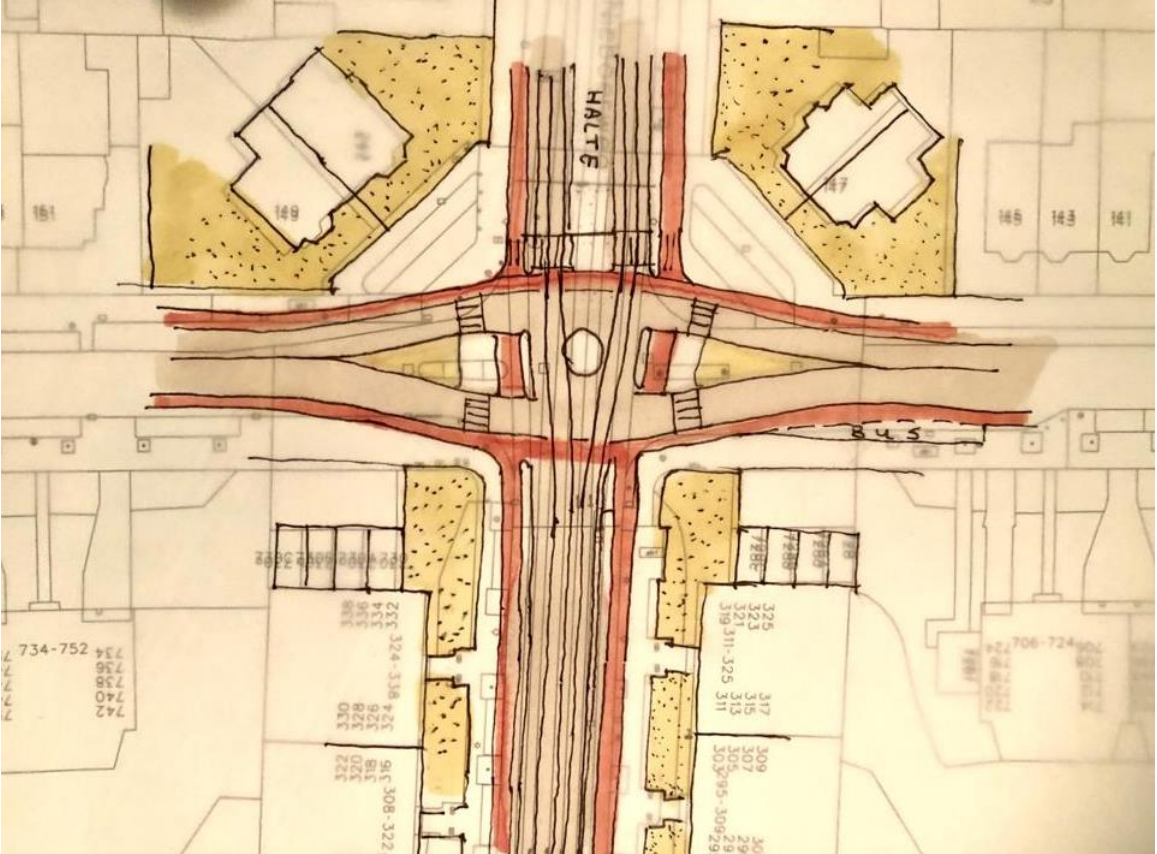
Sportlaan – Rode Kruislaan - Nieboerweg



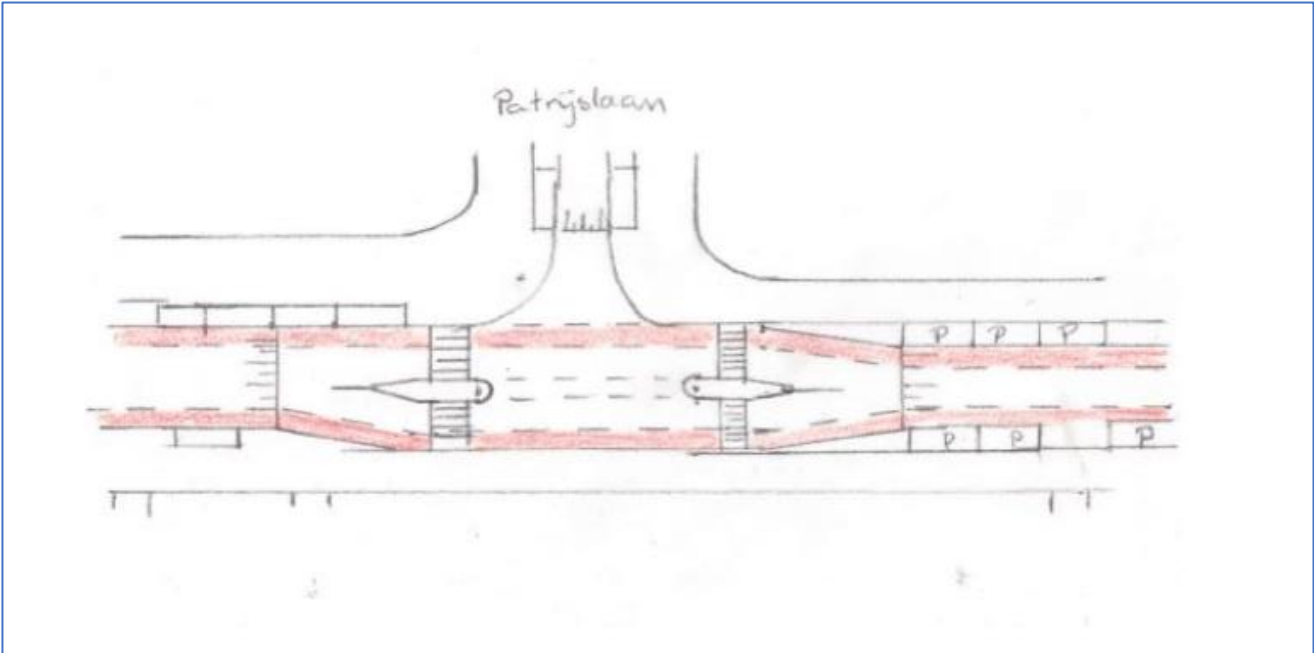
**Kruising Sportlaan – Nieboerweg/Gouderegenstraat
 Rotonde (met middenhalte op Nieboerweg voor nieuwe trammateriaal)**



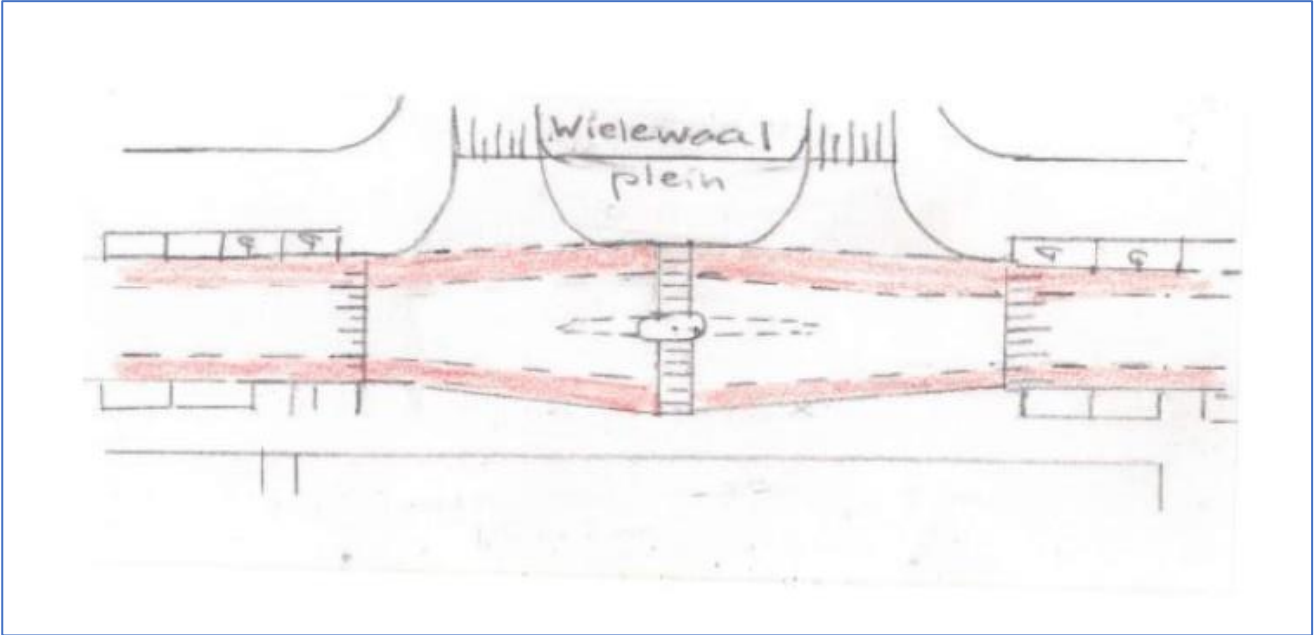
Alternatieve oplossing



Kruising Sportlaan - Patrijslaan



Kruising Sportlaan - Wielewaalplein



7. Bijlage Praktijkvoorbeelden

VLASKAMP (Mariahoeve)



Voor de reconstructie.



Na de reconstructie aanleg fietssuggestiestroken en wegversmalling. (tevens route buslijn 24)

AZALEALAAN



Voor de reconstructie



Na de reconstructie (30km/u)

HOEFKADE Den Haag



DE ZILK (grens Noord en Zuid Holland)



Madepolderweg



Voor reconstructie



Na reconstructie