



Overleg:

Bewonersbijeenkomst herinrichting Sportlaan

Datum

3 februari 2015

Tijd:

20.00-21.30 uur

Plaats:

HALO, Laan van Poot

Aanwezigen:

- bewoners Sportlaan en nabije omgeving (zie bijgaande presentielijst)
- Wil Bianchi, Fietsersbond
- Richard v.d. Ark, gemeente Den Haag, verkeersplanoloog
- Louis Eggen, gemeente Den Haag, expert verkeer
- Muriëlle Hermsen, gemeente Den Haag, teammanager Afdeling Verkeer
- Vincent Hubenaar, gemeente Den Haag, verkeerskundig ontwerper (Ingenieursbureau Den Haag)
- Leendert Koudstaal, gemeente Den Haag, bomendeskundige
- Adriaan Nuijten, gemeente Den Haag, projectleider knelpuntenaanpak NWHR
- Yvonne Schutte, gemeente Den Haag, project ondersteunend medewerker
- Esther Vogelaar, gemeente Den Haag, stadsecologe
- Henk Nanninga, Inno-V, verkeerskundige, penvoerder advies Denktanks NWHR
- Paul Weststrate, Awareness, onafhankelijk voorzitter
- Elly Janssen, Awareness, verslaglegging

Opening

De voorzitter, Paul Weststrate, heet alle aanwezigen welkom op deze informatieavond. Hij geeft een toelichting op zijn eigen rol als externe, onafhankelijke voorzitter en licht de rol van de overige aanwezigen toe. Naast de direct betrokken bewoners die vanavond genodigd zijn, is ook een vertegenwoordiger van de Fietsersbond aanwezig. Doel van de avond is om de aanwezigen te informeren over de huidige stand van zaken m.b.t. de geïnventariseerde knelpunten van de Noordwestelijke Hoofdroute (NWHR), met name over het gedeelte Sportlaan. De gemeente verneemt graag eventuele suggesties. Als de aanwezigen naam en contactgegevens achterlaten, ontvangen zij de presentatie van de heren Nuijten en Hubenaar en een verslag van deze avond.

Presentatie: Adriaan Nuijten, projectleider knelpunten aanpak NWHR

Dhr Nuijten geeft in zijn presentatie een toelichting op het traject van de NWHR, het interne ontwerpproces en het participatieproces met denktanks, waarbij de belangrijkste knelpunten zijn vastgesteld. Dhr Nuijten stipt kort de belangrijkste problemen aan op de 3 deeltrajecten van de NWHR. De gemeente hoopt op instemming met de voorgestelde plannen om de problemen aan te pakken, suggesties zijn welkom.

Vragen n.a.v. de presentatie:

- *Dhr Van Raamt, Sportlaan 365:* kunt u mij uitleggen hoe wordt omgegaan met verkeersstromen? Wat gaat bijvoorbeeld gebeuren met het verkeer dat uit de Beneluxtunnel komt? Aanvankelijk was namelijk de gedachte zo snel mogelijk het verkeer via de ring af te leiden. Hoe zit het met het verkeer waar we rekening mee houden en hoe verhoudt zich dat tot prognoses en ambities e.d. uit het verleden?

Dhr Eggen: de Haagse Nota Mobiliteit is gebaseerd op het verkeersmodel waarbij alle verkeersprognoses en plannen zijn opgenomen. In Den Haag is een aantal jaar over de 'Internationale Ring' gesproken, waarbij doorgaand verkeer centraal stond. De inzichten zijn veranderd, er blijkt minder doorgaand verkeer over de Sportlaan te rijden, en het groeit ook veel minder hard dan we dachten. De gedachte is om het verkeer meer te spreiden over de vijf in de presentatie genoemde 'inprikkers'. De NHWR blijft een verbindingsweg, met doorgaand verkeer, en zal de benodigde capaciteit behouden. Opmerking daarbij is dat capaciteit niet zo zeer wordt bepaald door het aantal rijstroken, maar vooral door de afwikkeling op kruispunten. Daarop zijn de oplossingen getoetst.

- *Dhr Van Gent, Haviklaan:* hij ziet het verkeer alleen maar toenemen en vindt de gemeente erg optimistisch over de doorstroming. Waarop is dat optimisme gebaseerd, klopt zijn indruk dat het verkeer toeneemt?

Gemeente: de verkeersintensiteit wordt al 16 jaar met tellingen bijgehouden; we tellen ook bij de kruispunten en we weten exact wat er 24 uur per dag, dus ook in de spits, aan verkeer verwerkt wordt. Die gegevens samen met de verkeers-gevolgen van nieuwe ontwikkelingen (bebouwing Norfolk-terrein, congresgebouwgebied, groei in de stad) zijn ingebracht in het verkeersmodel. Op basis van dat model is een simulatie gemaakt van de nieuwe situatie. Daaruit blijkt dat er slechts sprake zal zijn van een beperkte, autonome, toename van het verkeer.

Voorzitter: uitgangspunt voor de knelpuntenaanpak is, dat de doorstroming er niet op achteruit mag gaan. Heeft de gemeente een beeld, zoals de heer van Gent meent, dat sprake is van eventuele toename van het verkeer in de afgelopen 16 jaar?

Dhr Eggen: daar heb ik nu geen cijfers van paraat, beeld is wel dat het sterk gefluctueerd heeft. Duidelijk is dat de totale intensiteit van de NWHR - omtrent 25.000 motorvoertuigen per etmaal, los van bepaalde piekdagen - niet zo veel veranderd is. Hij zegt toe de intensiteit van de afgelopen jaren nader te onderzoeken (**actie dhr Eggen**).

- *Dhr Volkers, Kraaijenlaan:* hij heeft 3 aandachtspunten c.q. vragen:
 1. Hij had met het oog op de impact van de plannen graag gezien dat bewoners die parallel of haaks op de Sportlaan wonen ook een uitnodiging voor deze avond hadden ontvangen.
 2. In het verleden heeft hij zelf vanuit de wijk een aantal jaar meegedaan met dit project. Daarbij is vaak gevraagd om duidelijke herkomst- en bestemmingscijfers van het verkeer in de wijk, zodat je een beeld krijgt van de procentuele verdeling van het verkeer. Daar hebben we nooit antwoord op gekregen.
 3. Drie jaar geleden hadden dezelfde modellen de uitkomst dat er op de Lozerlaan een verkeers-toename van 60% zou zijn. De Haagse Nota Mobiliteit spreekt over 28% toename van het verkeer op de Sportlaan in 2020. Kortom, er werden enorme toenames van het verkeer verwacht. Hoe is dit te rijmen met het huidige verhaal?

Dhr Nuijten ad 1: de uitnodiging voor vanavond is alleen beperkt tot de direct aanwonenden van de Sportlaan, omdat de nadruk ligt op het voorlopig schetsontwerp dat we hier willen voorleggen en wat dit betekent 'voor de deur' van de mensen.

Voorzitter: de Vogelwijkbewoners zijn ook vertegenwoordigd in de denktanks. Deze denktanks hebben een belangrijke rol gespeeld in het bedenken en uitwerken van oplossingen voor de knelpunten.

Dhr Nuijten ad 2: wij kunnen de herkomst- en bestemmingscijfers met u delen en bespreken. Hiervoor zou een afspraak gemaakt kunnen worden via de denktank of de wijkvereniging. Dit is nu niet aan bod geweest, omdat we met name hebben gekeken naar oplossingen van de lokale knelpunten en deze hebben omgezet naar een schetsontwerp.

Dhr Eggen ad 3: de prognoses uit De Haagse Nota Mobiliteit zijn van een aantal jaar geleden. Er heeft in de gemeenteraad besluitvorming plaatsgevonden over de Internationale Ring. Er is nadrukkelijk vastgesteld dat het niet alleen gaat om doorstroming en accommoderen van doorgaand verkeer op de NWHR. Gebleken is dat er maar 4% doorgaand verkeer is dat vanaf de Scheveningseweg doorrijdt tot aan Kijkduin. Daarom is afgestapt van de Internationale Ring-gedachte met dubbele rijbanen. Daarnaast proberen we voor de kortere afstanden in te zetten op fiets en OV. Het aantal autoritten neemt de afgelopen jaren af en deze trend lijkt zich door te zetten. Getallen in de nota waren aan de hoge kant en daarom gaan we niet meer alles voor de auto

accommoderen op de Lozerlaan en de NWHR, maar vinden we het belang van leefbaarheid en veiligheid en oversteekbaarheid voor fietser en voetganger groter.

Reactie uit de zaal: de genoemde 4% geldt niet vanaf de Lozerlaan richting Promenade hotel, dat is 30%.

Dhr Eggen: met het snijden en anders omgaan van de NWHR zorg je ervoor dat de beweging van Lozerlaan naar het Promenadehotel niet het doorgaande verkeer is, daar moeten de maatregelen in het plan voor zorgen.

Rotonde Kwartellaan

Voorzitter: het zeer intensieve werk van de denktanks heeft geleid tot voortschrijdend inzicht bij de gemeente en daarmee tot een nieuw besluit gisteren; dit zal Louis Eggen nader uiteenzetten.

Dhr Eggen: onlangs is in de algemene ledenvergadering van de wijkvereniging ons plan voor een volledige rotonde bij de kruising Sportlaan, Segbroeklaan, Kwartellaan besproken. Het huidige linksaf-verbod (om vanuit de richting Kijkduin naar de Sportlaan te gaan) zou daarbij opgeheven worden. In de denktank is over dit plan intensief gediscussieerd, en enkele dagen geleden met enkele bestuurders van de Wijkvereniging de Vogelwijk opnieuw. Daarbij hebben wij het belang en de door ons bedachte voordelen van een volledige rotonde niet voldoende duidelijk kunnen maken. Nieuwe berekeningen, de bespreking met de vertegenwoordigers van de wijk, een mailwisseling en een gesprek met de wethouder hebben er toe geleid, dat we als gemeente ons standpunt hebben heroverwogen. De bezwaren van de wijkvertegenwoordigers, m.b.t. de kans op sluipverkeer (met name op recreatiedagen) en het beeld wat dan van de Sportlaan vanuit de richting Kijkduin zou ontstaan, hebben hiertoe bijgedragen. De gemeente heeft besloten het linksaf-verbod toch te handhaven. De gevolgen daarvan voor het schetsontwerp moeten we nog uitwerken, en dit gaat in de komende tijd gebeuren. We willen wel, zoals ook nu gebeurt, voor de bus linksaf naar de Sportlaan toestaan.

De aanwezigen ontvangen de gewijzigde visie van de gemeente met applaus.

Vervolg presentatie: Vincent Hubenaar, verkeerskundig ontwerper

Dhr Hubenaar vervolgt de presentatie. Hij neemt de aanwezigen mee in het ontwerp van de diverse knelpuntoplossingen, zoals dat in samenwerking met de denktanks tot stand is gekomen. Hij start met het dwarsprofiel van de huidige situatie op de Sportlaan en staat stil bij de rotondes als voorkeursvariant voor kruisingen. Hij licht het voorgestelde toekomstige profiel toe, waarbij de Sportlaan – met nieuwe bomen in de berm tussen de ventweg/fietsstraat en de hoofdrijbaan – ook weer meer het karakter van een laan kan krijgen. Hij concludeert dat de voorgestelde oplossingen de veiligheid en doorstroming garanderen, maar niet dat er nooit ‘files’ zullen zijn. De simulatie toont wel aan dat files in piektijden beduidend korter zijn en het verkeer veel vloeiender wordt verwerkt. In verband met de zeer recent gewijzigde opvatting van de gemeente m.b.t. de rotonde Sportlaan – Segbroeklaan – Kwartellaan (zoals dhr Eggen zojuist vertelde) is de rotonde die nu nog in de presentatie staat, achterhaald.

De getoonde oplossingen zijn nog steeds schetsontwerpen, overleg is nog mogelijk en suggesties zijn welkom.

Vragen n.a.v. de presentatie

- *Dhr Verhulst, Sportlaan 303.* De gemeente wil er een laan van maken. Dat is het echter altijd al geweest: zomers dringt de regen niet door de elkaar rakende kruinen van de bomen heen. We constateren dat het trottoir erg smal is. Maak deze een meter breder en haal dat van de groenzone af, zo bijzonder is die zone niet.

Een aantal aanwezigen applaudisseert instemmend.

Mw Vogelaar (stadsecologe): er wordt al een paar meter ruimte van de groenzone afgehaald, omdat er een fietspad in gepland staat. De Haagse Beek zone is een cultuurhistorisch element, dat we willen behouden. We gaan dit gebied herinrichten. Het is een ecologische verbindingszone, waar misschien geen heel bijzondere soorten te vinden zullen zijn, maar soorten als egels en vleermuizen hebben waarde, ook voor de buurt.

- *Dhr Verhulst*: de afslag vanuit Kijkduin linksaf naar de Kwartellaan is al jaren een heikel punt. Wij zijn geïsoleerd geraakt van de richting Scheveningen. Hij betreurt het zeer dat met de rotonde de afslag linksaf richting Scheveningen niet meer mogelijk is. Hij verzoekt deze beslissing te heroverwegen.
- *Dhr Beek, Sportlaan 255*: hij woont tegenover de Bosjes van Pex en tegenover de sportvelden. De belichting van de velden wordt nu tegengehouden door de begroeiing. Als daar groen verdwijnt ontstaat er meer licht- en geluidsoverlast.
Mw Vogelaar: er vindt herinrichting plaats, waarbij het groen zeker blijft bestaan, al zal er wel wat van verdwijnen om het nieuwe profiel te kunnen aanleggen. Dat er een goede groenstrook in stand moet blijven is ook verplicht vanwege de functie als verbindingsroute voor vleermuizen.
- *Dhr Beek* vraagt aandacht voor het eventuele effect van licht- en geluidsoverlast als er in het groen wordt gesnoeid.
- *Dhr de Wit, Sportlaan 357*: ik ervaar veel last van de kunstverlichting van de Sportlaan, en ook van de ventilator. Hij ziet soms vogels tegen de kunstverlichting aan vliegen. De Bosjes van Pex zijn verwaarloosd. Hij merkt op dat de naam van het pad oorspronkelijk het 'Filosofenpad' was; complimenten voor de plannen, maar een nog beter plan zou zijn om de huizen aan de Sportlaan te slopen. *Hierop volgt een lachsalvo met applaus.*
Voorzitter: de verlichting vormt geen onderdeel van de knelpuntenaanpak, maar is genoteerd als aandachtspunt; wellicht kan het in het kader van de ecologische herinrichting ter sprake komen. Hij verzoekt de gemeente deze opmerkingen over de (ook huidige) overlast van de sportveldenverlichting onder de aandacht te brengen van hun collega's die daar wat mee zouden kunnen.
- *Dhr v.d. Boogaard, Sportlaan 235*: hoe zit het met de capaciteit van de rotonde Sportlaan, Daal en Bergselaan, Wildhoeflaan? Op iets drukkeren tijden staan er nu voortdurend files. Als er op deze rotonde maar één rijbaan komt, zal het verkeer vanuit de stad naar de Daal en Bergselaan zich ophopen.
Gemeente: op het nu besproken gedeelte van de NWHR is dit een kritisch kruispunt voor de doorstroming. Wat we ook zullen doen, we kunnen de problematiek nooit helemaal oplossen. Uit de simulatie is wel gebleken, dat het verkeer met de rotonde beter en gelijkmatiger doorstroomt dan in de huidige situatie. Bovendien wordt de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer beter, vergeleken met een door verkeerslichten geregelde kruising.
Reactie uit de zaal: het is een kleine afstand vanaf de afslag bij de Kwartellaan, zij is er zeker van dat het verkeer daar zal stagneren.
Dhr Tours (vertegenwoordiger Vogelwijk in denktank): hij heeft bij de overleggen de simulatie gezien van het huidige verkeer, bij de huidige situatie, tussen 8 en 9 uur 's ochtends. Vervolgens zag hij de simulatie van het huidige verkeer in de voorgestelde nieuwe situatie met rotondes. Tot zijn verbazing constateerde hij dat het verkeer, doordat het zich regelmatig over de rotondes verdeelt, beter doorstroomt. Overigens heeft de wethouder vastgelegd, dat de doorstroming niet mag verslechteren. Wel zag hij ook tijdens spitsuren bij bepaalde rotondes korte files ontstaan, maar hij zag het verkeer toch geleidelijk doorrijden. Zijn conclusie: rotondes faciliteren betere doorstroming. Dat is ook aangetoond in het populaire televisieprogramma 'Mythbusters' van Discovery Channel.
Reactie uit de zaal: computermodellen laten zien wat je er in zet; rotondes zijn potentiële risico's; in plaats van dat je auto's laat bepalen laat je fietsers de zaak bepalen.
Gemeente: ook de fietsers zitten in het model. De tellingen, intensiteiten en overige gegevens die uit de verkeersregelininstallatie onttrokken worden en in het model zijn ingevoerd, zijn echt correct. We hebben met hetzelfde verkeer 2 simulaties gemaakt, één van de huidige situatie en één van de voorgestelde situatie. Die simulaties laten het juiste beeld zien, we hebben er geen verschillende gegevens ingevoerd. We kunnen echter de stad niet voor de spitsuren dimensioneren en dat betekent dat op sommige momenten in de spits het verkeer op de rotonde met één rijstrook inderdaad zal opstropen. Maar dat zal niet zodanig zijn dat het verkeer op het volgende kruispunt vast komt te staan. Het is een wezenlijke verbetering van deze knelpunten.

- *Dhr V.d. Kolk, Sportlaan 297*: hoe breed is de fietsstraat?
Dhr Hubenaar: 3,5 m, en auto's mogen er maar in 1 richting rijden, dat geldt ook voor fietsers, maar dat is lastiger af te dwingen.
Dhr V.d. Kolk: voor bewoners is het lastig als je op de fiets maar 1 kant op mag.
Dhr Van Paul van Roon, Sportlaan 281: elders zie ik parkeermogelijkheden aan de andere kant van de ventweg, deze mogelijkheid zie ik hier niet.
Gemeente: vanuit landschappelijke afwegingen werd een oplossing met parkeren aan de 'overkant' van de ventweg niet omarmd. Het parkeren kan alleen aan de kant van de huizen. In het voorgestelde model komen er overigens meer parkeerplaatsen dan er nu zijn.
Opmerking uit de zaal: er wordt vaak over de stoep gefietst, als deze nu ook nog smaller wordt, wordt je makkelijk aangereden als je je tuinhekje uit komt.
Dhr Hubenaar: verwacht dat dit effect niet zal optreden, omdat het straks veiliger wordt en er meer ruimte voor de fiets is.
- *Dhr De Graaf, Sportlaan 1238* heeft als suggestie: als de linksaf beweging bij de rotonde toch niet wordt toegestaan, maak het dan mogelijk om via bijvoorbeeld een sticker op de voorruit een uitzondering te maken voor bestemmingsverkeer.
- *Mw Lonzième, Sportlaan 335*: wat zijn de plannen met de bushaltes?
Dhr Hubenaar: het worden waarschijnlijk 2 in plaats van 3 haltes, als 'halve haltekommen'. Chauffeurs hebben liever geen volledige haltekom want dan staan ze buiten de rijbaan en is het invoegen moeilijker als het verkeer hen niet voorrang geeft (wat wettelijk verplicht is), en wij willen niet dat de bus op de rijbaan stil staat. Onder voorbehoud willen we ervoor zorgen dat de bus te passeren is. We moeten daarvoor ruimte gaan vinden, zonder dat die ruimte af gaat van fietsstraat.
- *Dhr Pompen Sportlaan 361*: in het Vogelwijkblad van een paar maanden terug wordt gesproken over een groenstrook van 3 m breed tussen de ventweg en autoweg. Daar is hij een groot voorstander van. In een dichte groenstrook kan een geluidsscherm worden geplaatst. Aanwonenden hebben dan geen zicht op de auto's, en weinig last van geluid. *Deze suggestie wordt met applaus ontvangen.*
Dhr Hubenaar: de groenstrook in dit ontwerp is 2,50 m.
- *Mw Korte, Sportlaan 233*: is er overwogen om de linksaf beweging voor het verkeer vanuit de stad naar de Daal en Bergselaan af te sluiten? Dan heb je geen rotonde nodig en het verkeer kan 1 blok verder linksaf slaan. Zij voorziet nu file problemen en geluidoverlast voor de flatbewoners van de Ranonkelstraat.
Gemeente: nee, deze suggestie hebben we niet overwogen, omdat het geen deel van de opdracht van de gemeenteraad was om de bereikbaarheid te veranderen; daar zullen we naar kijken. De gevolgen qua lucht- en geluidvervuiling bij de Ranonkelstraat zijn en worden nader onderzocht door specialisten. De extra geluidbelasting is verwaarloosbaar, want blijkt kleiner dan 1dBA aan de gevel. Het verkeer komt wel dicht op de gevel, maar de toename valt mee en binnen de wettelijke norm. Bovendien ontstaat ruimschoots compensatie van de toename door maatregelen zoals geluidsarm asfalt – dat scheelt al 2dBA - en het vervallen van de verkeerslichten, waardoor het verkeer vloeiender verloopt.

Vervolgproces

Voorzitter: ook na vanavond gaat de gemeente door met informatieverschaffing. U ontvangt het verslag van deze avond en de presentatie. De gemeente informeert u via het wijkblad.

Dhr Nuijten: We gaan het schetsontwerp bespreken en zullen een voorgangsrapportage naar de gemeenteraad sturen, samen met het advies van de denktank. Vervolgens vindt detaillering naar een voorontwerp plaats. De verwachting is dat dit voorontwerp rond de zomer gereed is, waarna de inspraakprocedure kan worden gestart en er meerdere inspraakavonden worden belegd. Daarbij kunt u uw eventuele zienswijze inbrengen. Daarna - hopelijk eind 2015 - vindt vaststelling door de gemeenteraad plaats. Uitvoering van de werkzaamheden aan de Sportlaan verwachten wij in 2017.

Voorzitter: voor vragen, opmerkingen of suggesties is het emailadres nwhr@denhaag.nl beschikbaar. Informatieverstrekking vindt tevens plaats via de wijkkrant. Als u nu suggesties of wensen heeft, kunt u een formuliertje invullen en achterlaten, zodat de gemeente dit kan verwerken.

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun komst en sluit de bijeenkomst.