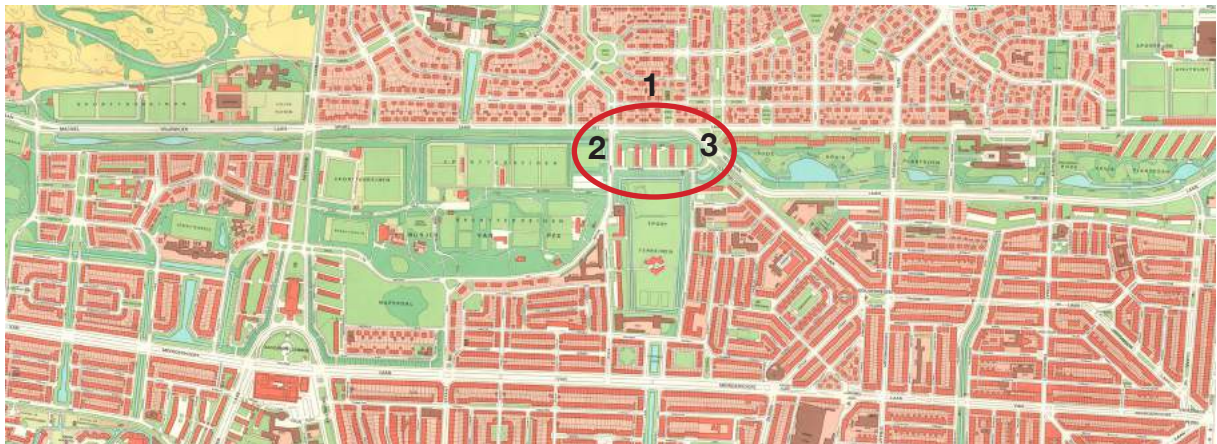


Aanpassingen Machiel Vrijenhoeklaan & Sportlaan

Zienswijze bewoners Ranonkelstraat



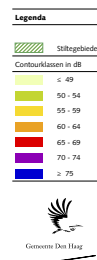
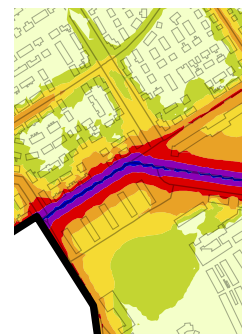
De zienswijze van de bewoners van de Ranonkelstraat heeft betrekking op 3 punten in het voorontwerp

- de weg komt 1,5 meter dichterbij;
- bushalte op de hoek Daal en Bergselaan kost extra groen;
- Kwartelrotonde is verwarrend en niet te handhaven.

De weg komt 1,5 meter dichterbij?

De bewoners van de flats aan de Ranonkelstraat zijn verheugd over het uitgangspunt van de gemeente dat het model van de Ringweg is verlaten. Het betekent dat er niet langer uitgegaan wordt van het principe dat de NWHR in 2x2 rijstroken uitgevoerd moet zijn, maar dat 2x1 rijstrook voor een groot deel van het traject voldoet. Het belooft een structurele verbetering van de leefbaarheid en oversteekbaarheid. Tegelijkertijd is ook duidelijk dat de hoeveelheid verkeer niet zal afnemen. De verdeling wordt gelijkmatiger door de rotondes, maar de verkeersmodellen gaan nog steeds uit van een groei van het verkeer met 1 tot 1,5 % per jaar. (bron: Knelpuntenaanpak). We hebben dan ook geen reden om aan te nemen dat de geluids- en milieuoverlast in de toekomst zal afnemen.

Het verontrust ons zeer dat in het voorontwerp de weg 1,5 meter opschuift in onze richting. We begrijpen dat het komt door de aanleg van een aparte parkeer- en fietsstraat aan de overkant van de Sportlaan. Dat verbetert de veiligheid en geeft voor de bewoners aan die kant van de straat een stuk minder geluids- en milieuhinder. Dat gunnen we ze ook van harte en we vinden het voor het deel van de Sportlaan ter hoogte van de Bosjes van Pex ook een goede oplossing. Maar in dit deel tussen de Daal en Bergselaan en Kwartelrotonde wordt aan twee zijden van de Sportlaan gewoond en wordt het ongemak nu zonder meer naar onze kant geschoven. Dat kan de bedoeling niet zijn, en dat hoeft ook niet.



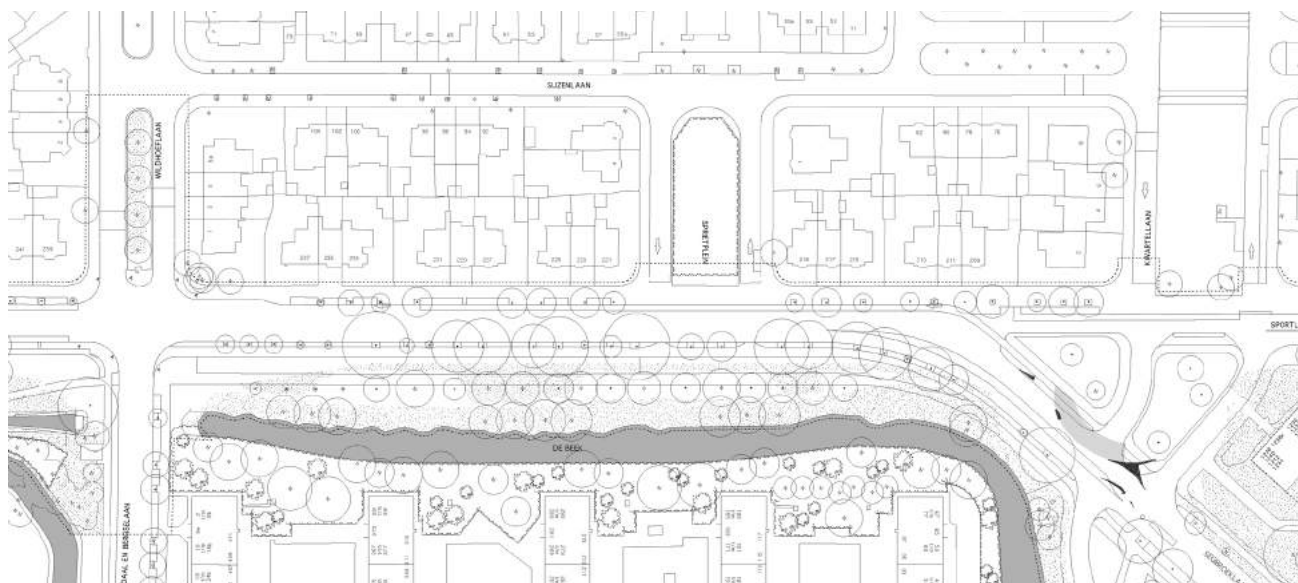
geluidsbelasting
per etmaal (LDEN)

De woningen in de flats (180 stuks) staan haaks op de Sportlaan en 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 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. Het opschuiven van de weg en het verdwijnen van een rij grote iepen zoals nu in het voorontwerp is opgenomen hoort daar niet bij. Dit punt is in de Denktank vanaf het begin aan de orde gesteld, maar de alternatieven zijn niet onderzocht of voorgelegd.

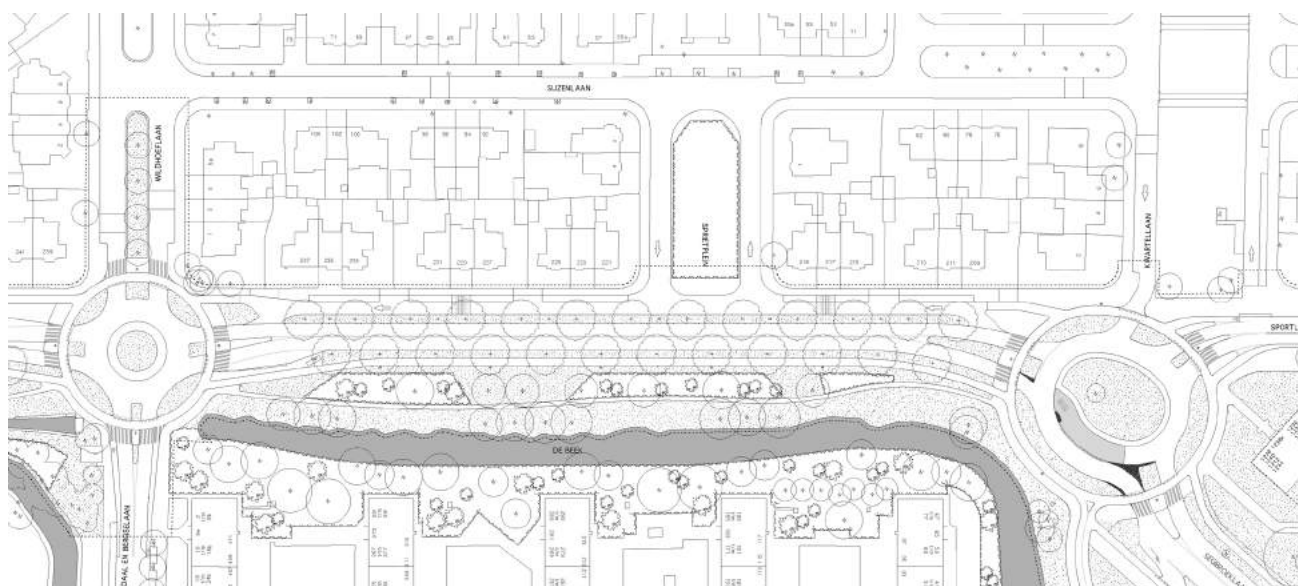
We stellen dan ook voor om deze randvoorwaarden alsnog duidelijk mee te nemen en dit deel, tussen twee rotondes, niet te beschouwen als het vanzelfsprekend verlengde van de Sportlaan langs de Bosjes van Pex. De huidige opdeling van het traject is immers gebaseerd op ruimtelijke verschillen: Machiel Vrijenhoeklaan – Bosjes van Pex – Segbroeklaan. Het deel vanaf de Kwartellaan/Goudsbloemlaan tot aan de Daal en Bergselaan, met bebouwing aan twee zijden is daarin een apart deel en kan in het ontwerp ook zo behandeld worden. Dit deel kan gezien worden als een ruimtelijk koppelstuk in het plan van Dudok. Het geeft de ruimte door van het Rode Kruisplantsoen naar de bosjes van Pex en begeleidt de overgang van de enkele naar de dubbele Sportlaan. De 4 rijen bomen die hier staan spelen daarin een belangrijke rol; ze maken de ruimte hoog en breed, ze richten de blik niet over een lange lijn naar voren, maar in de breedte van de ruimte. Meer een interieur dan een laan of landschap. Dit zou het uitgangspunt voor het nieuwe ontwerp moeten zijn, waarbij ook de inrichting van de rotondes nog beter uitgewerkt kan worden.

We willen samen met de bewoners aan de overkant van de Sportlaan en de ontwerpers van de gemeente nadenken over een goede oplossing voor beide zijden. Als opening zijn er twee oplossingsrichtingen onderzocht.

1. ruimte zoeken in de fiets-parkeerstraat
2. ruimte zoeken in de maat van de hoofdrijbaan



bestaande situatie tussen de Daal en Bergselaan en Kwartellaan



voortontwerp aanpassing Sportlaan met de parkeer- en fietsstraat aan de Vogelwijkse zijde



Rood: de weg komt dichterbij, extra bij de Daal en Bergselaan door een geplande bushalte
Groen: weg komt op grotere afstand

1. ruimte zoeken in de fiets-parkeerstraat

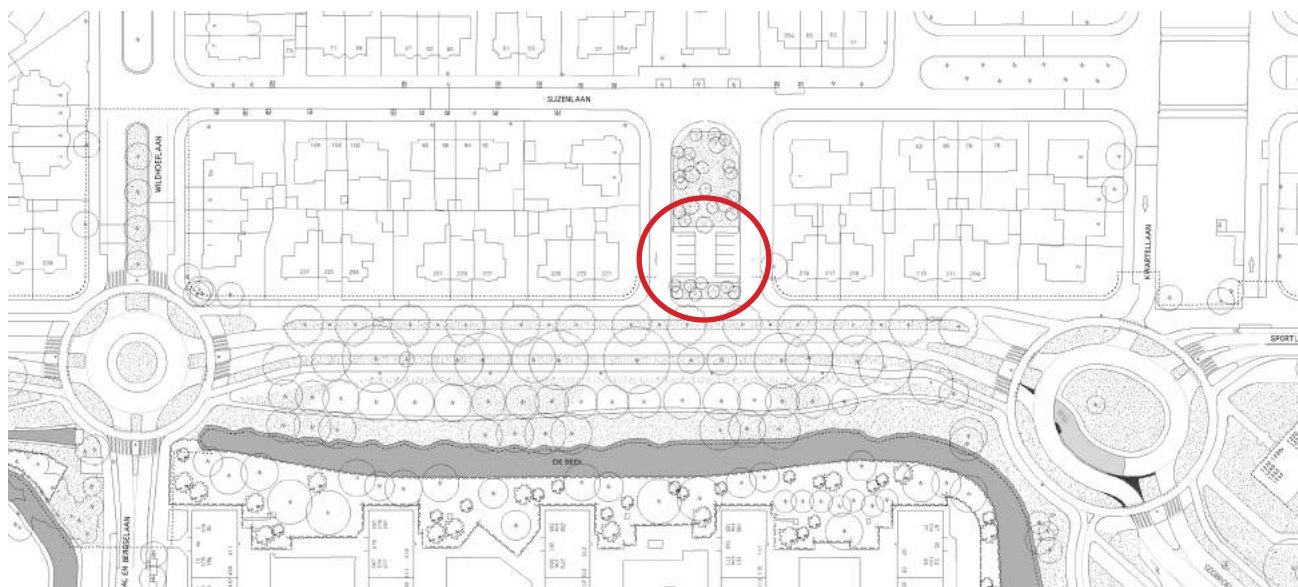
In dit deel van de Sportlaan zijn er 5 woningen die niet op eigen terrein kunnen parkeren. De 8 parkeerplaatsen langs de fiets-parkeerstraat in het voorontwerp kunnen ook gerealiseerd worden op de kop van de middenberm aan het Sprietplein. De parkeerstrook wordt dan overbodig en de hoofdrijbaan kan 1,5 meter opschuiven waardoor de rijiepen kan blijven staan en de weg niet dichterbij de flats komt.

Vanuit de woningen aan de Vogelwijkse kant gezien komt de weg nu niet 4,5 meter maar 3 meter verder weg van de woningen. Het kan, maar eerlijk gezegd, hebben deze woningen veel last van het geluid, dus elke meter die de hoofdrijbaan verder weg van de woningen komt levert een directe winst voor de leefbaarheid aldaar op.

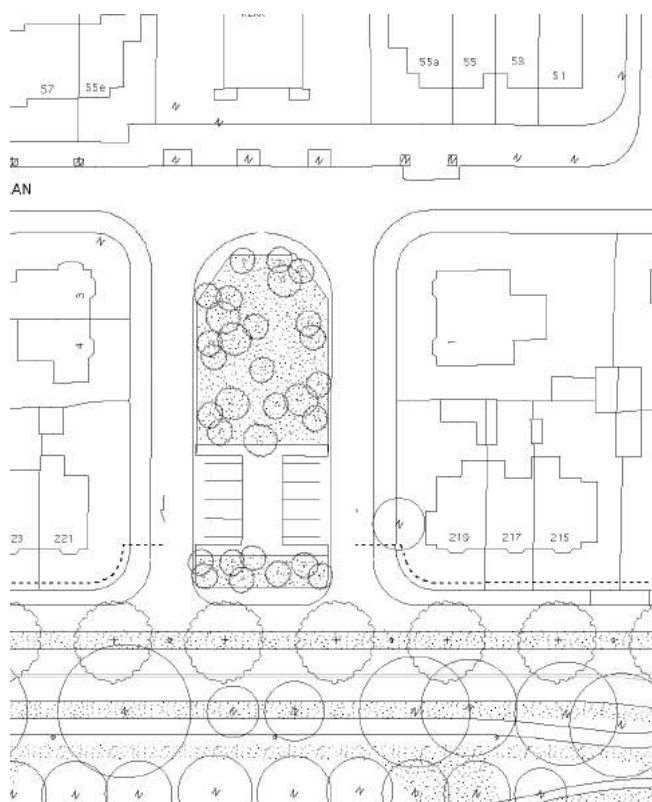
2. ruimte zoeken in de maat van de hoofdrijbaan

Tussen de twee rotondes is de hoofdrijbaan krap 200 meter lang. Op deze lengte is het niet de moeite om flink gas te geven voor de volgende rotonde. Hierdoor zal het rijgedrag rustiger zijn dan op de overige wegdelen. Vanwege de korte afstand tussen de rotondes zou de ontwerpsnelheid van de rijbanen naar beneden bijgesteld kunnen worden. De 3,5 meter is vereist voor de hulpdiensten, maar geldt voor langere wegvakken met een hogere snelheid. Met een breedte van 6,3 meter voldoet de rijbaan voor bus en vrachtwagens (bron ASVV) en zou op dit korte stuk ook voor de hulpdiensten voldoende moeten zijn. De rijiepen kan dan niet gered worden, maar door de combinatie van rustiger rijgedrag en smallere weg is de leefbaarheidswinst aan de Vogelwijkse kant maximaal en het verlies aan zijde van de flats minimaal.

De verkenning laat zien dat er ruimte is. Het combineren van verschillende aspecten kan tot een betere oplossing leiden dan het strikt hanteren van de normen. We pleiten ervoor dit in een ontwerp oefening en in samenspraak met de bewoners verder te onderzoeken.



Fietsstraat, met parkeren op de kop van het Sprietplein, de rij iepen kan blijven staan



8 parkeerplaatsen omgeven door een stevige haag, ingepast in het perk.

Bushalte op de hoek van de Daal en Bergselaan kost extra groen en bomen

In het voorontwerp is er een bushalte voor lijn 24 op de hoek van de Daal en Bergselaan gedacht. Het is een onlogische plek om twee redenen:

- de volgende bushalte ligt 200 meter verderop, bij de hoek Sportlaan-Kwartellaan. De vorige plek bij de Vliegvangerlaan was in die zin veel beter, dan is de onderlinge afstand 400 meter.

- Op de hoek met de Daal en Bergselaan verdwijnt er al veel groen door de rotonde en het 1,5 meter dichterbij komen van de weg. De bushalte versterkt dit behoorlijk. In het groene profiel ontstaat hier een kale plek. Voor de bewoners in de flats is er sprake van een forse verslechtering van hun uitzicht en omgevingskwaliteit, terwijl het niet nodig is. *We pleiten voor een heldere oplossing: de halte gaat terug naar de vorige plek bij de Vliegvangerlaan of wordt opgeheven.*

De Kwartelrotonde is verwarrend en niet te handhaven

De voorgestelde Kwartelrotonde moet het onmogelijk maken voor verkeer om de 'stille' Sportlaan in te rijden. De bus kan dat wel door een aparte busbaan in de rotonde. Wie het huidige verkeersgedrag kent zal begrijpen dat dit een niet te handhaven oplossing is; ondanks het inrijverbod wordt hier gewoon linksaf geslagen. Het is ook geen probleem, want het is vooral bestemmingsverkeer. De afspraak voor het inrijverbod dateert namelijk uit de tijd van de Norfolk en was bedoeld om doorgaand vrachtverkeer te weren. Een destijds terechte maatregel. Maar de Norfolk is er niet meer, en de Houtrustweg is ondertussen de meest comfortabele route voor verkeer richting Scheveningen. Het verkeer dat hier af slaat is voornamelijk bestemmingverkeer voor de Vogelwijk en een deel van Duindorp.

We pleiten ervoor dat inrijden van de Sportlaan hier gewoon mogelijk wordt.

Het kunnen rondrijden op de rotonde maakt het ook mogelijk voor de bewoners aan de fiets-parkeerstraat om bij hun woning te komen zonder al te ingewikkelde omrijbewegingen. De huidige afsluiting bij het Sprietplein verplicht de bewoners voor het deel tegenover de flats om via een grote lus over Segbroeklaan, Fahrenheitstraat en Sportlaan bij hun huis te komen. Dat kan eenvoudiger, de rotonde wordt er begrijpelijker van en ergernis en wonderlijk rijgedrag blijft zo achterwege.