



Den Haag

Reactienota: vragen en antwoorden Noordwestelijke Hoofdroute Segbroeklaan

Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst op 28 juni 2017

Bijlage 3 DSO2017.1150 RV NWHR Segbroeklaan



Datum

1 december 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Vragen over de voorgestelde rijbaanversmalling	4
3	Vragen over de bereikbaarheid	5
4	Vragen over de doorstroming	6
5	Vragen over de veiligheid	6
6	Vragen over hardrijden/handhaving	7
7	Vragen over milieu (luchtkwaliteit en geluidsoverlast)	7
8	Vragen met betrekking tot het groenontwerp	10
9	Vragen over de (groen-/waterzone) Goudsbloemlaan	12
10	Overige vragen en opmerkingen	13

1 Inleiding

De Segbroeklaan is het 2e deelproject van de Noord Westelijke Hoofdroute (NWHR). De laan wordt vanaf de nieuwe rotonde bij de Kwartellaan tot en met het kruispunt met de Ieplaan opnieuw ingericht.

Het doel van de nieuwe inrichting van de Segbroeklaan is het verbeteren van:

- De verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers.
- De oversteekbaarheid;
- De groenzone.

Op woensdag 28 juni 2017 is voor de bewoners van de Segbroeklaan een informatiebijeenkomst gehouden. Voor deze inloopbijeenkomst zijn, wat gebruikelijk is voor de inspraakprocedure, huis-aan-huis uitnodigingen gestuurd (ca. 2.200 stuks) en is een advertentie in de Posthoorn geplaatst. Er zijn op de inloopbijeenkomst 65 bezoekers geregistreerd. Tijdens deze informatieavond konden omwonenden vragen stellen en suggesties indienen. Naar aanleiding van de uitnodigingsbrief en de inloopbijeenkomst zijn ca. 20 schriftelijke reacties binnen gekomen (via het reactieformulier of per mail).

In deze notitie worden de gestelde vragen beantwoord. Omdat er nog geen voorontwerp is vastgesteld door de Raad, is alle verstrekte informatie, ook de presentatie en de afbeelding op de voorkant onder voorbehoud.

Het voorontwerp van de Segbroeklaan wordt ter besluitvorming aangeboden aan de Raad. Na vaststelling door de Raad is er geen inspraak meer op het ontwerp. De gemeente zal het plan verder voorbereiden op de aanbesteding. Daarna kan worden overgaan tot uitvoering van de herinrichting van de Segbroeklaan. De verwachting is dat de uitvoering in de zomer van 2018 start.

Up-to-date informatie is altijd te vinden op de website van de Gemeente Den Haag. U kunt zoeken op 'Noord Westelijke Hoofdroute' of via deze link <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/verkeer-en-vervoer/wegwerkzaamheden-en-verkeersprojecten/aanpak-knelpunten-noordwestelijke-hoofdroute.htm>.

2 Vragen over de voorgestelde rijbaanversmalling

1. *Waarom dit plan, als de capaciteit nu al zwaar ontoereikend is, waardoor straks 2x zo lange files ontstaan en daardoor ook extra luchtvervuiling?*
2. *Versmallen niet doen, de nieuwe kruisingen functioneren prima zo. Tunnel van Kijkduinsestraat tot na Scheveningseweg, zonder afslaande mogelijkheid, alleen voor het doorgaande verkeer.*
3. *Waarom deze weg versmallen, als het deel uitmaakt van de rondweg (aansluiting op de tunnel bij Madurodam, belangrijke route naar Kijkduin en er rijdt veel vrachtverkeer komend van de haven).*
4. *Niet versmallen, want de Segbroeklaan wordt in de spits als een echte tweebaansweg gebruikt, de twee stroken staan dan richting Houtrustbrug helemaal vol.*
5. *Als de Segbroeklaan wordt versmald, dan worden in plaats van 2 rijen dik, de files toch twee keer zo lang?*
6. *Versmallen maakt de Segbroeklaan onveilig, de weg zou een vierbaansweg moeten worden, dat kan door de groenstrook tussen fietspad en weg te gebruiken.*
7. *Het lijkt allemaal nog niet volledig doordacht wat betreft impact op de buurten en uitwijkende verkeersstromen. Het kan toch niet zo zijn dat men de Thomsonlaan en Fahrenheitstraat (net ingrijpend veranderd en 30km zone gemaakt) als uitwijk ziet voor het verkeer dat door nog ernstigere fileproblemen maar weer een nieuwe weg gaat zoeken?*

Op 19 september 2013 (RIS260892) heeft de gemeenteraad besloten tot de knelpuntenaanpak van de Noordwestelijke Hoofdroute (NWHR). De variant om de NWHR te ondertunnelen is vervallen. Samen met de buurt en andere belanghebbenden is overeengekomen dat de prioriteit in het project NWHR (waar de Segbroeklaan onderdeel van is) ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid (langzaam verkeer) en ruimtelijke kwaliteit. Dit lukt alleen door te kiezen voor een duidelijk wegprofiel (2x1 rijstroken). Voorwaarde is dat de verkeersafwikkeling niet mag verslechteren. De uitkomsten van onder andere modelstudies geven geen aan dat de verkeersafwikkeling momenteel op orde is. De mate van doorstroming wordt voornamelijk door de inrichting (de lengte en het aantal opstelstroken) en de werking van de met verkeerslichten geregelde kruisingen bepaald. De verwerkingscapaciteit van de kruisingen blijft in het ontwerp gehandhaafd en wordt waar nodig nog verbeterd, door bijvoorbeeld het toevoegen van extra opstelvakken voor de verkeerslichten en het verbeteren van de software van de verkeersregelinstanties. De rijbaan wordt alleen versmald op de wegvakken tussen de kruisingen in. De verwerkingscapaciteit vermindert hierdoor niet, en wordt op sommige plekken zelfs beter. Er is dan ook geen reden om te veronderstellen dat in de nieuwe situatie het doorgaande verkeer door onder andere de winkelstraten gaat 'sluipen'. De nieuwe situatie zal worden gemonitord en geëvalueerd.

8. *Waarom wordt de Sportlaan ter hoogte van de Bosjes van Pex verbreed en op de Segbroeklaan versmald? De Segbroeklaan is onlangs geasfalteerd.*

De gemeenteraad heeft op 29 september 2016 (RIS294613) het voorontwerp van de herinrichting van de Machiel Vrijenhoeklaan en de Sportlaan tot en met de nieuwe rotonde bij de Kwartellaan vastgesteld. De Sportlaan wordt in dat deel van de NWHR verbreed, omdat er een ventweg wordt aangelegd waaraan geparkeerd kan worden. De ontsluiting van particuliere uitritten kan op deze wijze op een veilige wijze plaatsvinden. Ook wordt er een veilige fietsvoorziening richting Kijkduin gefaciliteerd. De fietser richting het centrum krijgt een vrijliggend fietspad door de Bosjes van Pex. De hoeveelheid asfalt voor doorgaand verkeer (op de hoofdrijbaan, tussen ventweg en Bosjes van Pex) wordt kleiner. De situatie van de Sportlaan is niet te vergelijken met die van de Segbroeklaan, omdat de Segbroeklaan geen particuliere uitritten en parkeren langs de rijbaan kent en reeds is voorzien van vrijliggende fietspaden.

Twee kruisingen van de Segbroeklaan (Goudenregenstraat en Fahrenheitstraat) zijn in 2015 geasfalteerd, waarbij rekening is gehouden met de toekomstige herinrichtingswensen. Deze kruispunten zijn dus al op orde, alleen de opstelstroken worden aangepast. Dat is nodig om de middenberm verder door te kunnen trekken. De opstelstroken worden ook langer gemaakt om de verkeerslichten optimaal te laten functioneren.

3 Vragen over de bereikbaarheid

9. *Hoe is straks de bereikbaarheid van de trailers van en naar het tuincentrum Hanenburglaan, als de Larixstraat wordt dichtgezet? Zorgen om de verslechterde bereikbaarheid.*

De middenberm van de Segbroeklaan ter hoogte van de Larixstraat wordt doorgetrokken. Dat betekent dat de Larixstraat vanaf de Segbroeklaan alleen bereikbaar is voor verkeer uit de richting van Kijkduin. Vanuit de Larixstraat kan het verkeer rechtsaf de Segbroeklaan op richting de Houtrustbrug. De te kiezen routes van en naar het tuincentrum wijzigen, maar de bereikbaarheid blijft gegarandeerd. In de nieuwe ontwerpen van de kruisingen met de Segbroeklaan is rekening gehouden met de ruimte die grote voertuigen nodig hebben om de straten in- en uit te kunnen rijden.

10. *De Huurdersvereniging Segbroeklaan 508-616 geeft aan dat het bereiken van de parkeerplaatsen vanuit Kijkduin problematisch is vanwege voetgangers en fietsers op het Blauwe Druifjespad. In de spits willen de bewoners ook graag de inrit verlaten, liefst in beide richtingen. Uitnodiging om te overleggen met mindervalide huurders.*

Ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming van de Segbroeklaan wordt de linksafbeweging richting Kijkduin niet gefaciliteerd. De route richting Kijkduin verloopt dan vanuit de uitrit rechtsaf naar de Segbroeklaan en dan tweemaal linksaf naar respectievelijk de Goudenregenstraat en de (smalle) Sportlaan.

11. *Kan de aansluiting van de Goudsbloemlaan worden verschoven naar de Resedastraat?*
12. *Voorstel nieuwe aansluiting Goudsbloemlaan:*
- *Wijk uit: via doorgang in het verlengde van de Resedastraat*
 - *Wijk in: via directe aansluiting op rotonde met Goudsbloemlaan*

Er is expliciet voor gekozen om de aansluiting 'wijk uit' niet in het verlengde van één van de woonstraten als de Resedastraat, Begoniastraat en Geraniumstraat te leggen. Hiermee wordt voorkomen dat te veel verkeer uit de wijk door één van deze woonstraten rijdt. De voorgestelde aansluiting ligt kort na de rotonde, waardoor de snelheid van het verkeer op de Segbroeklaan nog relatief laag is (veiligheid). Een aansluiting direct vanaf de rotonde 'wijk in' vereist relatief veel extra m² rijbaan/verkeersruimte wat ten koste gaat van de groen- en -waterzone (Haagse Beek). Dit staat haaks op de opgave om juist de groene en blauwe functies te versterken. Daarnaast zou een dergelijke nieuwe aansluiting dicht langs de flat aan de Ranonkelstraat lopen, met potentiële overlast tot gevolg.

13. *Waarom is er voor gekozen om de mogelijkheid vanaf de leplaan linksaf de Segbroeklaan op te draaien richting Kijkduin volledig te blokkeren?*
14. *Verzoek linksaf mogelijkheid vanaf de leplaan te handhaven, anders sluipverkeer op Hanenburglaan.*

Na kritisch onderzoek is gebleken dat het autoverkeer vanuit de leplaan dat tussen de doorgaande stromen van en naar de Houtrustbrug moet wachten, slecht zicht heeft op het doorgaande verkeer richting Kijkduin. Hierdoor kan de verkeersveiligheid niet worden gegarandeerd. Ook de doorstroming op de Segbroeklaan verbetert door het aantal linksafbewegingen te beperken. Tevens kent deze rijrichting vanaf de leplaan een lage intensiteit, waardoor de absolute noodzaak om deze richting te behouden ontbreekt.

15. *Hanenburglaan: rijrichtingen handhaven, niet nog meer sluipverkeer aantrekken.*

Er is geen voornemen om de huidige rijrichting in de Hanenburglaan te wijzigen.

16. *Geraniumstraat fietspad -> Segbroeklaan, verleggen voetpad.*

Het voetpad naast het fietspad parallel aan de Goudsbloemlaan, tussen Resedastraat en de huidige kruising met de Goudsbloemlaan, vervalt en wordt omgezet in groen. De overige voetpaden blijven gehandhaafd. Tevens wordt het Doctor Bastingpad beter bereikbaar door de toepassing van een verlaagde middenberm.

4 Vragen over de doorstroming

17. *De Segbroeklaan wordt dagelijks gebruikt door de nood- en hulpdiensten met sirenes en zwaailichten, dat wordt lastig als de Segbroeklaan vast staat/de files langer worden.*

De nood- en hulpdiensten zijn akkoord met het ontwerp. De eis van de nood- en hulpdiensten is een rijbaanbreedte van 4.5 meter indien een middenberm niet overrijdbaar is, zoals in het ontwerp van de Segbroeklaan het geval is.

18. *De doorstroming van de kruising Goudenregenstraat is nu heel slecht, de lichten lijken verkeerd te zijn afgesteld. Er staan in de spits lange rijen wachtende auto's voor de kruising. Het licht staat vaak op rood terwijl er niets aan komt.*

De voorgenomen herinrichting geeft aanleiding om de software van de verkeersregelininstallaties te herzien. Er zijn inmiddels aanpassingen doorgevoerd waardoor de wachttijd (en terugslag) minder zal zijn.

19. *Wat doen die grote witte tankwagens (er staat niets op) die 's nachts over de Segbroeklaan rijden, met slechts 30 km/uur? Daar lijkt iets gevaarlijks in te zitten. Is het de bedoeling dat dat zo blijft, dat soort transport willen we toch niet door de wijken hebben rijden?*

De Segbroeklaan wordt gebruikt voor exceptioneel transport richting de haven, maar deze laan is geen route voor gevaarlijke stoffen. Wel kan de gemeente een ontheffing verlenen voor bevoorrading van de LPG tankstations aan de Machiel Vrijenhoeklaan en de Van Stolkweg. Dat verklaart mogelijk de witte tankwagens. De gemeente gaat dat niet wijzigen.

5 Vragen over de veiligheid

20. *Het voorstel is de Goudsbloemlaan aan te sluiten op de nieuwe rotonde. De in het ontwerp opgenomen aansluiting is gevaarlijk.*

Het is in het ontwerp van de rotonde niet mogelijk gebleken naast de Segbroeklaan en de Sportlaan (twee zijden) óók de Goudsbloemlaan verkeersveilig op de rotonde aan te sluiten. Ook het fietsverkeer moet op de rotonde voldoende en verkeersveilig worden ingepast. De Goudsbloemlaan wordt halverwege de nieuwe rotonde en de bocht in de Segbroeklaan aangelegd, daar waar het doorgaande verkeer nog niet veel vaart heeft en voldoende zicht heeft op het afslaan van de autoverkeer.

21. *De verkeerssituatie bij de leplaan is gevaarlijk, bij het afslaan van verkeer afkomstig van de Houtrustbrug, omdat deze auto's moeten stoppen op de linkerbaan bij tegemoetkomend verkeer. Wordt dat in het ontwerp opgelost?*

De kruising wordt heringericht waarbij linksafslaand en rechtdoorgaand verkeer vanaf de Houtrustbrug een eigen strook krijgt. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

22. Snelheid verhogen naar 70 km.

De Segbroeklaan is een stedelijke hoofdweg waarbij het gebruikelijke snelheidsregime 50km per uur is. Op de Segbroeklaan zijn meerdere zijstraten aangesloten. Het verhogen van de maximum snelheid werkt verkeersonveilige situaties en overlast voor de omgeving in de hand.

23. De vrachtwagens voor de Jumbo bevoorrading komen veelal uit de richting Houtrustbrug, draaien om op de rotonde om dan terug in de richting Houtrustbrug rechtsaf te slaan over een fietspad dat rechtstreeks naar een school leidt. Is dat niet een zeer ongewenste en gevaarlijke situatie? Nog steeds valt een percentage van de dodelijke verkeersongevallen juist in de categorie fiets/afslaande vrachtwagen.

De combinatie van fietsinfrastructuur en kruisend afslaand verkeer is door beperkte zichthoeken en snelheidsverschillen inderdaad risicovol. Het ontwerp minimaliseert dit risico door te voorzien in voldoende opstelruimte voor het verkeer dat het fietspad kruist. Het verkeer heeft daardoor een grotere zichthoek. De veiligheid verbetert ook door het maken van een duidelijke en logische voorrangssituatie en het vermijden van objecten die het zicht kunnen belemmeren. Het ontwerp van de Segbroeklaan voldoet hieraan.

6 Vragen over hardrijden/handhaving

24. Verzoek om camera's ten behoeve van het beboeten van illegaal gebruik van de busbaan op de Kwartelrotonde.

Aan dit verzoek kan geen gehoor worden gegeven. Boetes worden uitgedeeld op heterdaad. Eventueel zou een zichtcamera bij de rotonde kunnen worden geplaatst (inclusief tellusjes), om te kunnen achterhalen hoeveel verkeer daadwerkelijk de illegale route neemt.

25. Verzoek hardrijders te bekeuren.

Dit verzoek is doorgegeven aan de politie. Op het kruispunt Goudenregenstraat – Segbroeklaan is recentelijk een flitspaal geplaatst voor 'door rood rijden' en 'te hard rijden'.

26. Verzoek bij kruisingen extra haaiantanden op de fietsstroken te schilderen, zodat fietsers op de voorrangsweg ook voorrang krijgen.

Het ontwerp is getoetst aan de wettelijke gestelde eisen die gelden voor voorrangregelingen en de bijbehorende bebording of markering. Het is met dit ontwerp voldoende duidelijk op welke plaatsen verkeer voorrang dient te verlenen.

7 Vragen over milieu (luchtkwaliteit en geluidsoverlast)

27. Door meer files verslechtert de luchtkwaliteit. Uw adviseurs negeren de wetenschappelijke studies die uitwijzen dat fijnstof (ultra fijnstof door autobanden die remmen op het asfalt, zie EU besluit

over de rubber korrels op het voetbalveld) met allerlei ziektebeelden tot gevolg, en de dodelijke PACS. Onderschrijft de wethouder Den Haag als Duurzame Stad, een groene fijne stad met schone luchtkwaliteit?

In haar beleid (zie o.a. de Haagse Nota Mobiliteit en de kadernota Straten, Wegen en Lanen) streeft de gemeente naar het bundelen van het verkeer op hoofdroutes, om zodoende de leefbaarheid in de wijken te verbeteren. Behoud van de gewenste doorstroming en voldoende trajectsnelheid is op de Noordwestelijke Hoofdroute een uitgangspunt.

De mate van doorstroming wordt voornamelijk door de inrichting (de lengte en het aantal opstelstroken) van de met verkeerslichten geregelde kruisingen bepaald. In de beoogde situatie zijn een aantal opstelstroken verlengd en is rekening gehouden met een verbeterde verkeersregeling. Het aantal rijstroken tussen de kruisingen is niet van invloed op de doorstroming/verwerking van het autoverkeer. Door het versmallen van de rijbanen van de Segbroeklaan verandert de hoeveelheid wegverkeer niet. Daardoor kan worden aangenomen dat de luchtkwaliteit op hetzelfde niveau blijft als in de huidige situatie zonder wegversmalling. In de bestaande situatie wordt ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden gebleven.

28. Verzoek om bomen en struiken te handhaven / toe te voegen, omdat die geluid en fijnstof tegenhouden.

Uit onderzoek naar het effect van beplanting op de luchtkwaliteit blijkt dat een beplanting langs wegen eerder een nadelig effect op de luchtkwaliteit heeft, dan een gunstig effect. De mate van opname van verontreinigingen in de lucht is beperkt. Daarentegen belemmert de beplanting de luchtdoorstroming door de weg, waardoor uitlaatgassen langer blijven hangen en de luchtkwaliteit daardoor eerder vermindert dan verbetert.

Bomen en struiken zijn niet van invloed op de geluidbelasting door het wegverkeer op de Segbroeklaan. Wel zal het geluid van het ruisen van de wind door bomen en struiken het geluid van dit verkeer maskeren. Beplanting kan daardoor van invloed zijn op de mate waarin het verkeer op de Segbroeklaan kan worden waargenomen. Dit is daarmee niet van invloed op de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het geluidniveau dat door dit verkeer wordt veroorzaakt.

29. Boos over het tijdens de inloopbijeenkomst gekregen antwoord van de gemeente, dat gewoon asfalt wordt aangelegd en geen ZOAB (dat minder duurzaam en duurder zou zijn) omdat binnen de normen wordt gebleven. Waarom wordt de geluidsoverlast voor bewoners van alle flats rondom Segbroeklaan niet serieus genomen?

De gemeente Den Haag moet op grond van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai eens in de vijf jaar de geluidbelasting door het wegverkeer in kaart brengen. Op dit moment rondt de gemeente de derde, zogenoemde 'karteringsronde' af. Om deze geluidbelasting door het wegverkeer binnen de gemeente te beoordelen, hanteert de gemeente een drempelwaarde van 68 dB (een meeteenheid om geluidssterkte uit te drukken). Uit de voorgaande twee inventarisaties is naar voren gekomen dat de geluidbelasting langs de Segbroeklaan weliswaar relatief hoog is, maar lager dan de plandrempel van 68 dB. Daarom wordt de geluidbelasting van de woningen langs de Segbroeklaan in de huidige situatie door de gemeente niet als knelpunt in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai aangemerkt.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van de wegaanpassing wordt uitgegaan van het effect van deze aanpassing ten opzichte van de bestaande geluidbelasting. Uit deze beoordeling is naar voren gekomen dat de wegaanpassing niet tot een waarneembare toename van de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande geluidbelasting leidt.

30. Welk type asfalt wordt neergelegd? Klopt het dat geluidreducerend asfalt meer luchtvervuiling (fijnstof) afgeeft?

ZOAB (zeer open asfalt beton) kan vervuilerder zijn omdat het grovere asfalt meer bandenslijtage tot gevolg heeft. Echter, binnenstedelijk geluidarm asfalt is vaak gladder. Daardoor, en door de lagere rolweerstand, leidt dit juist tot minder vervuiling. Er is voor de Segbroeklaan echter geen aanleiding om geluidreducerend asfalt aan te leggen: er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder en het geluidsniveau blijft onder de norm. Zie ook het antwoord bij vraag 29.

31. *Verzoek om maatregelen tegen geluidoverlast. Het is nu al te merken dat door de lepenkap er meer geluidoverlast is.*

De lepen langs de Segbroeklaan zijn niet van invloed op de geluidbelasting door het wegverkeer op de Segbroeklaan. Wel zal het geluid van het ruisen van de wind door deze bomen het geluid van dit verkeer maskeren. De kap van de bomen kan daardoor van invloed zijn op de mate waarin het verkeer op de Segbroeklaan kan worden waargenomen. Dit is daarmee niet van invloed op de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het geluidniveau dat door dit verkeer ter hoogte van de omliggende woningen wordt veroorzaakt.

32. *Worden metingen gedaan (met name in de spits) om het effect van de uitgevoerde plannen te kunnen vergelijken, dus metingen vooraf en achteraf?*

Er worden geen metingen gedaan voorafgaande aan de werkzaamheden en evenmin na afloop van de werkzaamheden. Geluidmetingen zijn door de invloed van stoornis doorlopend niet toetsbaar aan de grenswaarden die op wegverkeerslawaai van toepassing zijn. Dit neemt niet weg dat voor het wijzigen van de weg de gevolgen voor de geluidbelasting worden beoordeeld. Daarbij wordt nagegaan of deze wijzigingen een met het menselijk gehoor waarneembare toename zullen veroorzaken. Dat is in deze situatie niet het geval. Op grond van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai controleert de gemeente Den Haag eens in de vijf jaar de ontwikkeling van de geluidbelasting binnen de gemeente. Daarbij komt aan het licht of - ondanks de controle vooraf - de geluidbelasting onverhoopt is toegenomen. Voor die gevallen waarin de geluidbelasting ontoelaatbaar is toegenomen, wordt een actieplan opgesteld om de geluidbelasting te verminderen.

33. *Appartement op de 3e verdieping van de Sportlaan met balkon en dakterras aan de Parkzijde. Het verkeersgeluid van de Segbroeklaan is daar zeer goed te horen:*

- 40-50 dB bij weinig verkeer (komt zelden voor)
- 50-60 dB bij gemiddelde verkeersdrukke
- 60-70 dB in spits en zwaar verkeer
- uitschieters tot 80-90 dB

Vragen:

- *Herkennen jullie bovenstaande gemeten geluidswaarden?*
- *Metten jullie zelf ook geluid op "hoogte" van de bovenste appartementen Segbroeklaan en Sportlaan?*
- *Welke normen worden gehanteerd als acceptabel voor de woonomgeving?*
- *Welke maatregelen zijn voorzien om de geluidsoverlast te beperken? Ik heb gelezen dat er wordt gedacht aan een asfalt dat 2-3 dB vermindert. Dat lijkt wat beperkt gezien de spreiding in en de hoogte van de geluidsmetingen.*

Zoals in het antwoord op de voorgaande vraag is beschreven, zijn gemeten geluidsniveaus door de invloed van stoornis slecht toetsbaar aan wettelijke grenswaarden. Voor wijzigingen op of aan wegen wordt daarnaast een zogenoemd reconstructie criterium gehanteerd. Daarbij wordt eerst beoordeeld of de wijziging tot een met het gehoor waarneembare toename van de geluidbelasting leidt. Omdat dat hier niet het geval is, is de wijziging daarmee in overeenstemming met de Wet geluidhinder.

8 Vragen met betrekking tot het groenontwerp

34. *Verzocht wordt om een groene middenberm met een lage maaifrequentie.*

35. *Graag bollen en bloemen op de middenberm.*

De gemeente heeft in het ontwerp van de Segbroeklaan gekozen voor een groene middenberm met een kruidenmengsel en bloembollen, welke zesmaal per jaar zal worden gemaaid. Vanwege de ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en beheer is het niet wenselijk de berm in een lagere frequentie te maaien.

36. *Gekapte bomen terug laten komen, liefst met enige variatie.*

Alle te kappen bomen worden in het plangebied gecompenseerd. Aan de kant van de Bloemenbuurt/Segbroek wordt langs de Segbroeklaan aangesloten bij het assortiment van de laan, dat voornamelijk uit iepen bestaat. Aan de kant van de Haagse Beek wordt aangesloten bij het assortiment in het Rode Kruisplantsoen en is er meer variatie mogelijk. Hier worden inheemse soorten geplaatst en komen passende bomen terug. Er wordt rekening gehouden met de ecologische waarde van de huidige zoomvegetatie (grassen, kruiden en struiken die groeien in het overgangsgedebiet tussen bos en grasland). De kenmerkende open/dicht structuur aan deze zijde van de Segbroeklaan wordt zoveel als mogelijk behouden. Alleen als hier een directe aanleiding voor is, wordt beplanting onder bomen verwijderd of aangebracht.

37. *Graag bloeiende bomen langs de weg terug.*

38. *Zijn fruitbomen mogelijk?*

Met het bomenplan wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het huidige assortiment. De nieuwe bomen komen grotendeels terug in de zijbermen. Op deze plekken zijn fruitbomen niet wenselijk. Echter, op veler verzoek plant de gemeente op drie plekken de inheemse *Prunus avium* aan, oftewel Zoete Kers. Deze boom met witte bloesem bloeit in april en is aantrekkelijk voor bijen, waardevol voor vlinders en een voedselboom voor vogels.

39. *Is het mogelijk dat er (wilde) bloeiende planten komen in het voorjaar?*

De nieuwe middenberm wordt voorzien van gras met een kruidenmengsel en bloembollen.

40. *Wordt de rijbaan tijdelijk geblokkeerd bij het maaien en onderhoud plegen van de midden groenstrook? Er is immers maar 1 rijbaan.*

De groene middenberm wordt gemaaid met een zogenaamde rijdende afzetting, op momenten buiten de spitsdrukttes.

41. *Verzocht wordt het wandelpad in de groene zone bij de Goudsbloemlaan in het midden te handhaven en rekening te houden met gevarieerde beplanting.*

Het wandelpad parallel langs de Segbroeklaan wordt niet gehandhaafd. Er kan parallel langs de Goudsbloemlaan worden gelopen. Door de ruimte die vrij komt kan de groene zone worden uitgebreid.

De groen- en waterzone tussen de Goudsbloemlaan, de Ranonkelstraat en de Segbroeklaan wordt verbeterd zodra de gemeente daarvoor financiering beschikbaar heeft. Zodra de plannen hiervoor worden uitgewerkt, wordt de wens voor gevarieerde beplanting meegenomen.

42. *Komt er hoge en lage beplanting langs Haagse Beek nabij Kwartellaan? Dit in verband met geluidsoverlast en uitlaatgassen en om zicht op auto's te belemmeren.*

De Haagse Beek ter hoogte van de rotonde valt slechts deels binnen de herinrichting van de Segbroeklaan. Hier worden momenteel geen grote wijzigingen met betrekking tot de beplanting voorzien. De gekapte bomen worden gecompenseerd en in het voorontwerp zijn twee grote bomen ter hoogte van het blok appartementen bij de rotonde opgenomen.

Zie ook het antwoord op vraag 28.

43. *Is er in het beplantingsplan ruimte voor struiken die de gevolgen van de fijnstofuitstoot extra kunnen reduceren?*

Zie het antwoord bij vraag 28.

44. *Meer aandacht voor zicht op de Haagse Beek klinkt goed, maar hopelijk gaat er niet te veel struikgewas verloren omdat daarin een grote biodiversiteit voorkomt.*

In de groenzone op de Segbroeklaan wordt het struikgewas slechts zeer plaatselijk en op gepaste wijze uitgedund en alleen waar wenselijk opengebroken. De bosschages langs de Segbroeklaan worden grotendeels ongemoeid te laten, juist omdat hier nu ecologisch waardevolle zoomvegetaties te vinden zijn. Hier wordt ook bij het plaatsen van nieuwe bomen (in verband met het zonlicht) rekening mee gehouden. Alleen ter hoogte van het kunstwerk van Jan Snoeck en in het Rode Kruisplantsoen wordt door de bosschages heen gebroken. Op twee plekken worden bosschages bijgeplaatst om ervoor te zorgen dat (vooral) kleine zoogdieren zich langs de Haagse Beek kunnen verplaatsen.

45. *Het zicht op de Haagse Beek is voor automobilisten niet belangrijk, die kunnen beter op de weg letten. Voetgangers lopen het liefst zo snel mogelijk het park in, omdat het geen pretje is om langs de Segbroeklaan te lopen. Het is beter de begroeiing te behouden voor het opvangen van geluid en fijnstof.*

Het uitgangspunt is dat zo veel mogelijk groen (gazon, bosschages en bomen) in het ontwerp wordt gehandhaafd. Slechts zeer sporadisch wordt door de huidige bosschages heen gebroken, alleen waar daar aanleiding voor is. Dat is momenteel op slechts drie plekken. Op twee plekken worden zelfs bosschages bij geplant om ervoor te zorgen dat kleine zoogdieren makkelijker van A naar B kunnen komen. Zie voor het antwoord op de vraag over geluid en fijnstof vraag 28.

46. *Herplant groot formaat bomen van ca. 30/35 cm, geen sprietjes.*

De aanplant van bomen met omtrek 30/35 is op deze locatie helaas niet haalbaar. Gezien de lanestructuur wordt ook niet gekozen voor de gebruikelijke maat planten (18/20), maar wordt één maat groter aangeplant, 20/25.

47. *Herplant meer bomen dan dat er gekapt worden, om de nadelige effecten voor het milieu op te vangen en om de bomen te compenseren.*

Alle te kappen bomen worden gecompenseerd. Echter, na analyse, acht de gemeente het niet wenselijk om méér bomen langs de Segbroeklaan en in het Rode Kruisplantsoen te plaatsen. Een teveel aan bomen zorgt voor schaduwwerking op de nu waardevolle bosschages, in het bijzonder de zoomen (overgangsgebied tussen bos en grasland). Zie vraag 28 voor het antwoord op de vraag over het effect van bomen op het milieu.

48. *De Segbroeklaan was vroeger een groene koepel, waar de kruinen elkaar boven de weg raakten, dus geen zuilvormige bomen terug planten. Dat is goed voor de vleermuisroutes en er ontstaat een ecologische verbinding die Den Haag graag wil versterken.*

Er is in het bomenplan rekening gehouden met de boomvorm van de huidige bomen. Aan de kant van de Bloemenbuurt en Segbroek staan momenteel veel *Ulmus Clusius*, een boom met een ovale groeivorm. Deze worden waar nodig aangevuld met soortgelijke bomen. Aan de kant van de Haagse Beek kent de laan een meer open structuur, meer variatie aan boomvormen en wordt aangesloten bij het assortiment van het Rode Kruisplantsoen.

49. *In de groenstrook tussen de Goudsbloemlaan en Segbroeklaan 4 seizoenen beplanting terugbrengen. Kost, nadat het is aangeslagen, praktisch geen onderhoud. Zeer plezierig om naar de kijken.*

In het kader van het Populierenplan is de gemeente verplicht om de gekapte bomen zoveel mogelijk terug te planten op dezelfde locatie. Dat zal dan ook in de groenstrook tussen de Goudsbloemlaan en de Segbroeklaan zo worden uitgevoerd. De suggestie voor 4 seizoenen beplanting is meegenomen in het beplantingsplan van de Segbroeklaan.

50. *Goed plan om de rijbaan te versmallen ten behoeve van verminderen van de verkeersdrukke en het verbeteren van de leefomgeving, veiligheid en gezondheid. 13 recent gekapte populieren Goudsbloemlaan-Segbroeklaan ontbraken in het ontwerp, die moeten teruggeplaatst worden op dezelfde plek, en niet elders over het gehele plan. Met het uitgangspunt zo veel mogelijk bomen sparen en herplanten?*

De boombalans volgens het ontwerp van de herinrichting van de Segbroeklaan is neutraal:

- te verwijderen bomen: 24
- nieuw te planten bomen: 24
- te verplanten bomen: 9

Daarbij zijn de bomen langs de Goudsbloemlaan niet meegeteld, deze zijn reeds gekapt en nieuwe aanplant valt onder de kapvergunning die daarvoor destijds is verleend. Het gaat overigens niet om 13 gekapte bomen maar om 14 bomen, waarvan er 14 langs de laan worden terug geplant.

In het project herinrichting Segbroeklaan worden alleen bomen gekapt daar waar echt noodzakelijk, bijvoorbeeld ten behoeve van het verlengen van de opstelstroken ter hoogte van de kruispunten. Slechts één boom, een dode eik, wordt ook gelijk gekapt, echter niet vanwege de herinrichting van de Segbroeklaan. Deze boom wordt uiteraard ook gecompenseerd.

9 Vragen over de (groen-/waterzone) Goudsbloemlaan

51. *De bocht Goudsbloemlaan / Ranonkelstraat is onveilig vanwege onduidelijke voorrang en toename verkeer, kan dat worden verbeterd?*
52. *Parkeren in de Goudsbloemlaan kan op gras-betonvakken (betere waterafvoer) en er kunnen meer plaatsen worden toegevoegd om de parkeerdruk te ontlasten.*
53. *Voorstel voor de herinrichting Goudsbloemlaan groenzone.*
54. *Waarom een plan voorleggen waarvan delen nog niet zijn uitgewerkt?*

Het herinrichten van de groen- en waterpartij bij de aansluiting van de Goudsbloemlaan op de Segbroeklaan vraagt nog veel onderzoek. Het ontwerp van deze groen-/waterzone wordt ter hand genomen, zodra de gemeente hiervoor budget beschikbaar heeft. Uitgangspunt in het ontwerp van de herinrichting van de Segbroeklaan is de aanwezigheid van de nieuwe aansluiting van de Goudsbloemlaan op de Segbroeklaan, zoals die nu in het ontwerp van de Segbroeklaan is opgenomen. Er komt van en naar de kruising Segbroeklaan/Sportlaan (waar de nieuwe rotonde komt) geen autoverkeer meer uit op de Ranonkelstraat. De onduidelijke situatie is daarmee ook verdwenen.

Om het ene plan niet door het andere te laten ophouden, is ervoor gekozen om in juni 2017 het schetsontwerp van de Segbroeklaan aan de omgeving te presenteren en voor de groen- en waterpartij meer tijd te nemen om een goed voorstel te kunnen uitwerken. Wel is aan de buurt kenbaar gemaakt dat er plannen worden ontwikkeld om de situatie daar te verbeteren. Er zijn tijdens de inloopbijeenkomst in juni 2017 al interessante suggesties voor gedaan. Over het nieuwe herinrichtingsvoorstel van de groen- en waterpartij nabij de Goudsbloemlaan zal de gemeente met

omwonenden en belanghebbenden contact opnemen, zodra de gemeente budget heeft om het plan verder uit te kunnen werken en uit te voeren.

10 Overige vragen en opmerkingen

Voor vragen over het ontwerp en de herinrichting van het eerste deel van de Noordwestelijke Hoofdroute (Sportlaan-Machiel Vrijenhoeklaan) wordt verwezen naar het raadsbesluit en bijbehorende toelichting op het ontwerp. Deze informatie vindt u op de website www.denhaag.nl via de zoekfunctie 'Aanpak Noordwestelijke Hoofdroute'.

55. *Het verzoek de SO-tekening toe te sturen. Deze is niet op internet te vinden. Hoe moet je dan reageren?*
56. *Graag de maten sturen zoals de nieuwe situatie gaat worden, die staan helaas niet op de tekening (van de uitnodigingsbrief).*

De ontwerp-tekening die op 28 juni 2017 tijdens de inloopbijeenkomst is getoond is een schetsontwerp. Het is niet mogelijk en ook niet gebruikelijk op de website van Den Haag ontwerp-tekeningen te plaatsen waarover het gemeentebestuur nog niet heeft besloten. In het schetsontwerp zijn wel de belangrijkste keuzes opgenomen, zoals het verminderen en het verlengen van rijstroken en het toepassen van een niet-overrijdbare middenberm. Het schetsontwerp is tot voorontwerp uitgewerkt wordt ter besluitvorming aan het college van burgemeester en wethouders aangeboden. Nadien is het ontwerp op de website www.denhaag.nl terug te vinden in het raadsinformatiesysteem van de gemeente Den Haag. U kunt tijdens de raads(commis)sie)behandeling gebruik maken van het recht om in te spreken.

57. *De Papaverhof was niet uitgenodigd, terwijl de Goudsbloemlaan en de Segbroeklaan dit deel van de Bloemenbuurt wel ontsluiten. Wat is de selectie voor de uitnodiging geweest en waarom is deze buurt niet meegenomen?*

Voor het bepalen van de adressen voor de uitnodigingsbrieven moet altijd ergens een grens worden getrokken. Gekeken is naar de omliggende bebouwing en een aantal huisadressen in de zijstraten van de Segbroeklaan. Naast Papaverhof zijn er meer straten waarin de uitnodiging niet per post is verspreid. Omdat het onmogelijk is om iedereen die belang heeft bij het ontwerp van de Segbroeklaan een brief te sturen, heeft de gemeente, zoals gebruikelijk, een advertentie in de Posthoorn geplaatst.

58. *Graag meer informatie over de planning, vanwege de CPC-loop die in het parcours de Segbroeklaan heeft zitten, tussen Goudsbloemlaan en Houtrustbrug.*

De gegevens zijn bij de projectorganisatie bekend. De gemeente neemt met de organisaties van alle betrokken evenementen contact op om de uitvoeringswerkzaamheden te bespreken.