

Dhr. drs. P.W.M. Smit
 Wethouder Verkeer Binckhorst en Vlietzone
 Sp D06.10
 Spui 70
 Den Haag

Den Haag: 04-02-2014
 Ons kenmerk : 14.05

Onderwerp: Internationale Ring

Geachte heer Smit,

In de afgelopen 10 maanden zijn kort na elkaar enkele studies verschenen (MIRT-Haaglanden, Verkenning Internationale Ring-West en het ontwerp-bestemmingsplan Kijkduin-Ockenburgh), betreffende het verkeer op de Zuidelijke Randweg en de Noordwestelijke Hoofdroute. Delen van deze wegen lopen door Stadsdeel Loosduinen. De Verkenning Internationale Ring-West heeft geleid tot de keuze van twee van de daarin beschreven alternatieven. Bij de Zuidelijke Randweg staat verbetering van doorstroming en verhoging van de gemiddelde snelheden voorop, grotendeels te realiseren door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen.



Bij de Noordwestelijke Hoofdroute is gekozen voor de aanpak van knelpunten, niet alleen gericht op het faciliteren van het autoverkeer, maar ook nadrukkelijk bedoeld voor het bevorderen van veiligheid en oversteekbaarheid.

MIRT-Haaglanden gaat niet meer uit van het concept van de Internationale Ring, maar van de bereikbaarheid van Den Haag vanaf het Rijkswegennet door middel van Poorten en Inprikkers, die het autoverkeer over Den Haag verdelen. De inprikker die rechtstreeks naar Loosduinen leidt is de Zuidelijke Randweg. De Zuidelijke Randweg bestaat uit twee delen: de N211 vanaf het Harnashknooppunt tot de Nieuweweg/Escampiaan en het verdere tracé tot aan Kijkduin, gevormd door Lozerlaan, Ockenburghstraat en Kijkduinsestraat. Dit laatste traject loopt door Loosduinen.

Zuidelijke Randweg

In de Verkenning Internationale Ring-West wordt op het Loosduinse deel van de Zuidelijke Randweg tot 2020 een groei van het autoverkeer van 76% verwacht (fig. 6 Verkenning), terwijl de samenstellers van het ontwerp-bestemmingsplan menen dat een toename van 16 à 17% tot 2023 realistischer is (tabel 5.3, Achtergrondrapport Verkeer).

tabel 5.3 Weekdaggemiddelden in de referentiesituatie op diverse wegen

Nr.	Weg	Ter hoogte van / tussen	Huidige situatie 2013	Referentie-Situatie 2023	% verschil
1	Machiel Vrijenhoeklaan	Vakantiepark Kijkduin	518	518	0%
2	Machiel Vrijenhoeklaan	Restaurant De Haagse Beek	518	518	0%
3	Hoek van Hollandlaan	-	1.045	1.097	5%
4	Machiel Vrijenhoeklaan	Hoek van Hollandlaan en Kijkduinsestraat	1.004	983	-2%
5	Schapatjesduin	-	1.014	932	-9%
6	Zandvoortselaan	-	828	942	12%
7	Kijkduinsestraat	Deltaplein	2.132	2.111	-1%
8	Kijkduinsestraat	Zandvoortselaan en Machiel Vrijenhoeklaan	2.225	2.205	-1%
9	Machiel Vrijenhoeklaan	Kijkduinsestraat en Moerbloemweg	11.985	14.366	17%
10	Machiel Vrijenhoeklaan	Moerbloemweg en De Savorin Lohmanlaan	14.293	16.808	15%
11	Kijkduinsestraat	Machiel Vrijenhoeklaan en L. v. Meerdervoort	12.875	15.504	17%
12	Laan van Meerdervoort	Kijkduinsestraat en Muurbloemweg	8.352	10.350	19%
13	Ockenburghstraat	Laan van Meerdervoort en Wijndaelerweg	20.917	24.933	16%
14	Ockenburghstraat	Wijndaelerweg en Crematorium	21.259	25.285	16%
15	Ockenburghstraat	Crematorium en Monsterseweg	25.347	30.429	17%
16	Monsterseweg	Ockenburghstraat en Madesteinweg	12.430	14.945	17%
17	Lozerlaan	Monsterseweg en Nieuweweg (N211)	25.316	29.673	15%
Afname van verkeer is meer dan 25%					
Afname van verkeer is meer dan 10%, maar minder dan 25%					
Afname van verkeer is meer dan 5%, maar minder dan 10%					
Toename of afname van verkeer is minder dan 5%					
Toename van verkeer is meer dan 5%, maar minder dan 10%					
Toename van verkeer is meer dan 10%, maar minder dan 25%					
Toename van verkeer is meer dan 25%					

Volgens het Achtergrondrapport Verkeer (tabel 5.4) neemt de reistijd tussen het kruispunt Nieuweweg/Escamplaan en Kijkduin ten gevolge van de autonome groei van het verkeer tussen 2013 en 2023 slechts met 5% toe.

tabel 5.4 Reistijden in minuten voor drie trajecten

Trajectreistijden in minuten (gemiddeld / avondspits)	2013			Referentie 2023		
	Rijtijd	Vertraging op kruisingen	Totaal	Rijtijd	Vertraging op kruisingen	Totaal
Kijkduin - N211 Nieuweweg (poort 1)	4,0	4,8	8,8	4,1	5,1	9,2
Kijkduin - N14 Rijkstraatweg (poort 2)	11,6	10,1	21,7	11,7	10,0	21,7
Kijkduin - A4/A12 Prins Clausplein (poort 3)	16,9	14,6	31,5	16,5	15,2	31,7

Betreffende het Loosduinse deel van de Zuidelijke Randweg hebben wij twee verzoeken:

1. **Wijzig de karakterisering van regionale hoofdweg in stedelijke hoofdweg.**
2. **Laat de kruising met de Escamplaan/Nieuweweg op maaiveld.**

Argumenten bij 1:

- a. Na uitvoering van de werken aan de Haagse inprikkers is de Zuidelijke Randweg geen onderdeel meer van een complete rondweg, maar is een ontsluitingsroute geworden voor de aanliggende wijken, delen van het Westland en in de Structuurvisie genoemde ontwikkelgebieden, zoals Kijkduin.
- b. De N211 buigt bij de Escamplaan af richting Poeldijk. Het Loosduinse deel van de Zuidelijke Randweg heeft derhalve geen regionale functie meer; ook elders in Den Haag komt geen regionale hoofdweg voor die geen A- of N- status heeft.
- c. De autonome groei van het verkeer geeft bij ongewijzigde inrichting nauwelijks een toename van de reistijd (tabel 5.4).
- d. Aan het voornemen uit de Haagse Nota Mobiliteit om toplocatie Kijkduin vanaf het Rijkswegennet per auto in 30 min. te kunnen bereiken, wordt na uitvoering van de werken aan de N211 en verhoging van de gemiddelde snelheid aldaar, voldaan.
- e. De weg loopt langs en door woonwijken en kwetsbare natuur- en groengebieden en heeft thans al niet de inrichting van een regionale hoofdweg.

Argumenten bij 2:

- a. Het kruispunt is recentelijk al verbeterd voor het afslaande verkeer naar de Escamplaan en vanaf de Nieuweweg.
- b. Een aangepaste N211 zal een hogere maximumsnelheid mogelijk maken dan de huidige 50km/u. Een overgang naar de door ons gewenste huidige snelheid op het Loosduinse traject zal voor de automobilisten logischer aanvoelen na het passeren van een door stoplichten geregeld kruispunt.

Noordwestelijke Hoofdroute

De Noordwestelijke Hoofdroute loopt vanaf Kijkduin tot aan de Daal en Bergselaan door stadsdeel Loosduinen. Qua wegprofiel verschilt de Machiel Vrijenhoeklaan met vier rijstroken van de Sportlaan met twee rijstroken. De Sportlaan is de bottleneck van de NWH en dat blijft zo in de variant van de knelpuntoplossingen. De Machiel Vrijenhoeklaan nodigt door het brede wegprofiel uit tot te hard rijden.



Gevaarlijke oversteek bij de Muurbloemweg

De laan telt twee oversteekplaatsen, namelijk bij de Muurbloemweg en bij de Pyrolalaan (voor voetgangers. Bij de knelpuntenoplossingen wordt o.a. genoemd het versmallen van de Machiel Vrijenhoeklaan tot twee banen, in overeenstemming met de Sportlaan. Daarmee wordt niet alleen de veiligheid en de oversteekbaarheid bevorderd, maar blijft er wellicht ruimte over voor extra parkeerplaatsen.

Ons verzoek: **bestudeer of deze knelpuntenoplossing realiseerbaar is.**

Met vriendelijke groet,

Pjer Wijsman
Voorzitter Commissie Loosduinen

Cc: Griffie