

Voorburg, 17 juli 2013,

Aan de gemeenteraden van 's-Gravenhage,
Leidschendam Voorburg en Rijswijk,
Betreft zienswijze Rotterdamsebaan
Postbus 19157,
2500 CD Den Haag

Betreft: zienswijze Rotterdamsebaan (bestemmingsplan en MER)

Geachte raadsleden,

De Vereniging Houdt Vlietrand Groen wil hierbij graag een zienswijze indienen betreffende het ontwerpbestemmingsplan en de MER Rotterdamsebaan. Inhoud en verbeelding van deze stukken zijn gericht op de realisatie van een nieuwe hoofdweg door één van de belangrijkste groenzones van Haaglanden - de Vlietzone - en geven ons in de thans voorgestelde vorm aanleiding tot de volgende bezwaren:

1. de tekortschietende motivering van nut, noodzaak en meerwaarde van de Rotterdamsebaan,
2. de beperkte flexibiliteit van de planbepalingen, die een betere ruimtelijke inpassing van de Rotterdamsebaan onmogelijk maken en
3. de onsamenvangende planontwikkeling voor de omgeving van de buitenplaatsen Vredenoord, Hoekenburg en Zeerust.

1. Tekortschietende motivering

Met het oog op de inhoud van de toelichting en de MER maken wij op de eerste plaats bezwaar tegen de naar onze mening tekortschietende motivering van nut, noodzaak en meerwaarde voor de Rotterdamsebaan. Dit blijkt onder meer uit:

- de gebrekkige verwerking van de MER-resultaten in het bestemmingsplan, die zich in plaats van een heldere afweging van voor- en nadelen van verschillende ontwikkelingsvarianten tot simpele verwijzingen naar onderzoeken in de bijlagen beperken,
- de herhaaldelijke verwijzing naar gedateerd beleidskader, waardoor een vertekend beeld ontstaat van het feitelijke verstedelijkingsperspectief van Den Haag en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsknelpunten,
- de volledige ontkenning van een vrij negatief en pover resultaat van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse,
- het gebruik van een gedateerd verkeersmodel voor de doorrekening van vervoersstromen en de daarmee gepaard gaande effecten,
- de ontoereikende uitwerking en toelichting op de ruimtelijke ingrepen die voor een gedegen aansluiting van de Laan van Hoornwijck en knooppunt Ypenburg noodzakelijk zullen zijn.

Deze tekortkomingen zijn voor ons aanleiding u om een grondige aanpassing en heroverweging van de planstukken te verzoeken. Meer concreet vragen wij u om:

1. een completering van de toelichting van het bestemmingsplan met een samenvattende effectbeoordeling uit het m.e.r,
2. een completering van de toelichting met de resultaten van de definitieve MKBA,
3. een op deze aanvullingen gebaseerde heroverweging en optimalisering van het thans voorliggende tracévoorstel,
4. een daarop afgestemde aanpassing van de verbeelding,
5. in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen,
6. de verwijdering van tekstpassagen uit de toelichting die een vertekening van het feitelijke beleidskader geven (zie de toezegging door de heer Artz gedaan tijdens de commissievergadering van de Cie OG van de gemeente Leidschendam-Voorburg op 8 juli jl. inzake paragraaf 3.3.4 ontwerpbestemmingsplan).

Deze aanpassingen zouden het mogelijk maken dat het huidige voorstel voor de Rotterdamsebaan verder wordt geoptimaliseerd, waarbij een andere ruimtelijke inpassing in de Vlietzone niet op voorhand wordt uitgesloten.

2. Beperkende regelgeving

Met de thans voorliggende planregels kiest de gemeente Den Haag voor een bestemmingsplan dat tot een landschappelijk nadelige inpassing van het tracé van de Rotterdamsebaan gaat leiden. De verbeeldingen voor de verkeersbestemmingen zijn daarbij gericht op de aanleg van een volumineuze, gelijkvloerse kruising midden in de Vlietzone, welke in de toelichting terecht als een zeer complexe voorziening wordt omschreven.

Wij achten het niet wenselijk dat de gemeenten zich in deze fase van de planontwikkeling op voorhand op een tracé vastleggen dat tot een verdere versnippering en tot verlies aan waardevolle groenstructuren zal leiden. Het is immers denkbaar dat de aanleg van de nieuwe verkeersweg door wijzigende financiële randvoorwaarden uitgesteld moet worden en dat op een later tijdstip onder gunstigere economische omstandigheden meer ruimte voor een betere landschappelijke inpassing van deze verkeersader zal ontstaan. Wij verzoeken u derhalve de verkeersbestemmingen in het bestemmingsplan zodanig te wijzigen, dat een volledig ondergrondse inpassing van het trajectdeel in de Vlietzone niet bij voorbaat wordt uitgesloten. Daarbij is het in onze ogen wenselijk dat de aanduiding tunnel niet slechts voor delen van het wegtracé wordt opgenomen maar voor het hele traject in de Vlietzone.

3. Versnipperde ruimtelijke ontwikkeling rond Vredenoord, Hoekenburg en Zeerust

Met het oog op de externe werking van de Rotterdamsebaan moet worden geconstateerd dat de nieuwe weg een versnipperend en derhalve nadelig effect op zijn omgeving heeft. Het meest duidelijk wordt dit door:

- het verlies aan recreatiegroen en weidegroen ter hoogte van Park Hoornwijck,
- de noodzaak tot verplaatsing van de parkeervoorziening voor recreatiepark Drievliet en het daarmee gemoeide verlies aan recreatiegroen,
- de versnipperde structuur van de plankaart/verbeelding van het bestemmingsplan (zie de open plekken ter hoogte van de buitenplaatsen Vredenoord, Hoekenburg en Zeerust die buiten het plangebied zijn gehouden) en
- de onduidelijke inpassing van het toekomstige tracé van de "Trekfiets-verbinding", waarvan thans alleen wordt geconstateerd dat deze met dit bestemmingsplan niet onmogelijk wordt gemaakt,
- de beperkte erkenning van de ecologische en cultuurhistorische waarde van de "Agrarisch" bestemde weideterreinen ter hoogte van Park Hoornwijck.

Wij achten een dergelijke planontwikkeling tekortschietend en verzoeken u bij deze om een verdere completering en verbetering van het bestemmingsplan. Meer concreet vragen wij u:

- om een integrale gebiedsontwikkeling langs de Vliet, waarbij de buitenplaatsen Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord en de plandelen ter hoogte van Drievliet integraal worden meegenomen,
- conserverende groenbestemmingen voor deze overwegend groene plandelen en
- bindende in plaats van open planbepalingen waarmee Burgemeester en wethouders niet bevoegd maar verplicht worden, de terreinen voor de bouwplaats ter hoogte van Zeerust na realisatie van de nieuwe weg weer een groene functie en bestemming te geven,
- de verruiming van de dubbelbestemming "Waarde-Ecologie" langs de Molensloot met de overige aangrenzende terreinen, die thans alleen van de bestemming "Agrarisch" zijn voorzien (dit in verband met de soortenrijkdom van het thans nog aanwezige grasland),
- de aanwijzing van een bestemming "Waarde Cultuurhistorie" voor dezelfde percelen (dit in verband met het nog ongerepte slagenpatroon waarin zelfs nog eeuwenoude greppelstructuren herkenbaar zijn),
- voor zo ver door de forse ingreep van de open tunnelbak sprake is van een verlies aan oppervlaktewater, dit in de bestaande groengebieden te compenseren.

Tot slot

Samenvattend concluderen wij dat het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan uitgaat van een te optimistische planontwikkeling en bijbehorende randvoorwaarden (waaronder de financiering). Daarbij kiest men voor een tracévoorstel dat bij voorbaat een bovengrondse inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone met zich meebrengt. Naar onze stellige

overtuiging is deze keuze voorbarig en daarom verzoeken wij u met klem het bestemmingsplan op een minder rigide manier gestalte te geven. Daarbij achten wij het wenselijk dat:

1. een volledig ondergrondse inpassing van de Rotterdamsebaan door de planregels niet wordt uitgesloten,
2. de thans gefavoriseerde inpassingsoptie wordt heroverwogen,
3. plandelen in de directe omgeving van de buitenplaatsen Zeerust, Hoekenburg en Vredenoord aan een integrale planontwikkeling worden onderworpen en
4. het thans nog groene terrein achter buitenplaats Zeerust ook na aanleg van de nieuwe weg weer een groene inrichting en functie krijgt.

Vriendelijke groet,



Monica Velù
Voorzitter Vereniging Houdt Vlietrand Groen
Voorzitter Platform Vlietrand Groen
www.vlietrandgroen.nl