

An aerial photograph showing a diverse landscape. On the left, a wide river flows through a residential area with houses and trees. In the center, there is an industrial or commercial zone with several large buildings and parking lots. To the right, a multi-lane highway with several overpasses curves through the scene. The foreground and middle ground are dominated by green fields, some of which appear to be part of a golf course, with sand traps and a small pond visible. The overall scene is a mix of urban, industrial, and natural environments.

**GROENVISIE  
VLIETZONE - A 4**



## Colofon

'**Groenvisie Vlietzone - A 4**' is een uitgave van de Vereniging Houdt Vlietrand Groen met financiële ondersteuning van Fonds 1818. Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt mits met duidelijke bronvermelding.

Den Haag, mei 2012

Tekst, vormgeving en cartografie m.u.v. topografische ondergronden en luchtfoto's:

Vereniging Houdt Vlietrand Groen

Elly van der Gugten en

Freerk Kiesow - Botyanovska, KB - Landschapsarchitectuur

Vereniging Houdt Vlietrand Groen

Secretariaat

Prins Bernhardlaan 167

2274 HX Voorburg

Tel.: 070 - 386 33 06

KB - Landschapsarchitectuur

Freerk Kiesow-Botyanovska

de Sillestraat 148

2593 VB Den Haag

Tel: 070 - 38 19 309

[vlietrandgroen@gmail.com](mailto:vlietrandgroen@gmail.com)

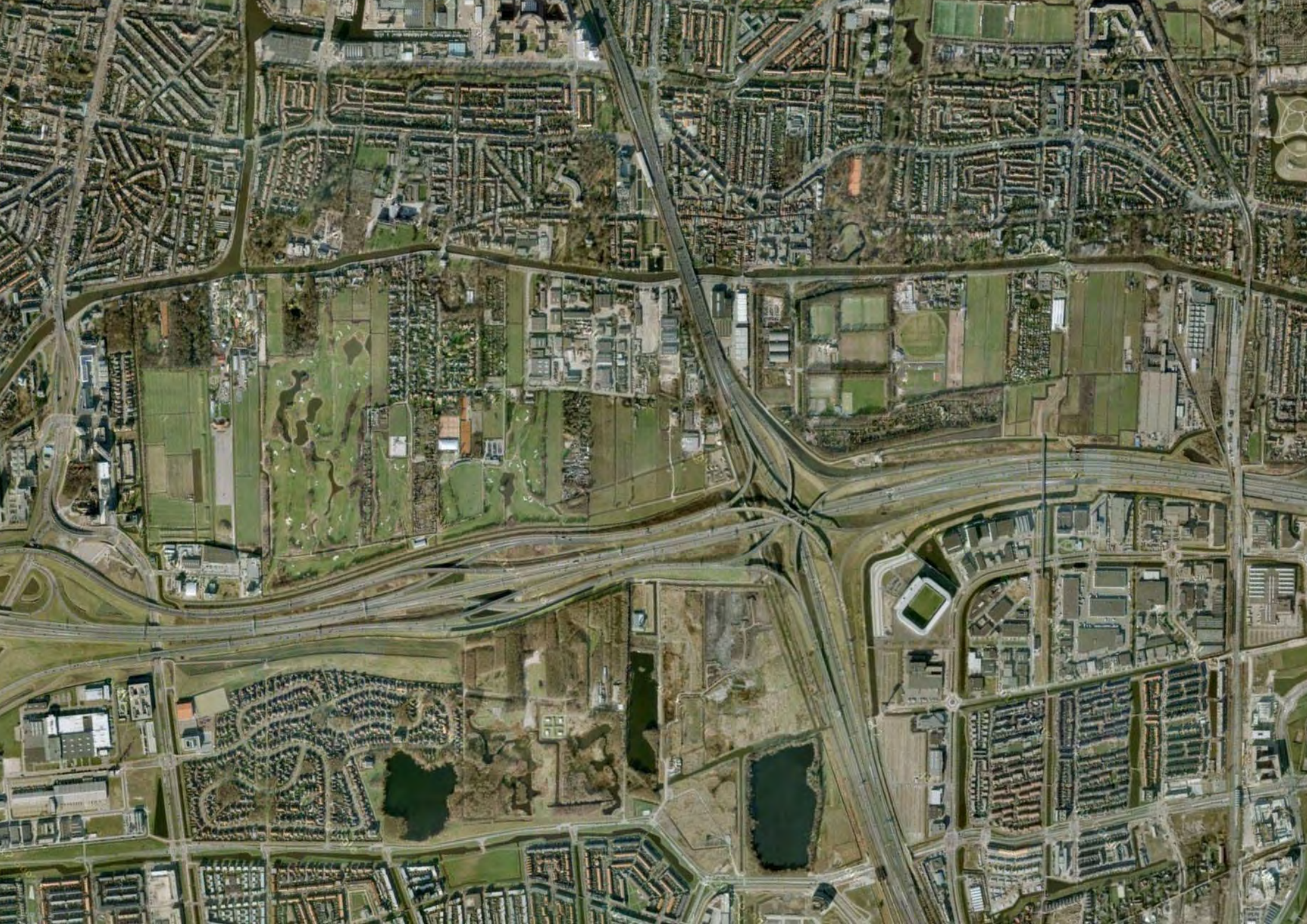
[www.vlietrandgroen.nl](http://www.vlietrandgroen.nl)

[freerk.kiesow@planet.nl](mailto:freerk.kiesow@planet.nl)



# INHOUD

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>			
1.1	Haagse ambities & nieuwe realiteiten	7		
1.2	Van ambitie naar stilstand	7		
1.3	Groene visie voor de Vlietzone	9		
<b>2</b>	<b>Van Snippergroen naar Groenicoon</b>			
2.1	Het groene raamwerk	11		
2.2	Kansen voor een groene stadsontwikkeling	11		
2.3	Investeren in bereikbaarheid	13		
<b>3</b>	<b>Landgoederenzone Vlietzone</b>			
3.1	Beschermde buitenplaatsen	15		
3.2	Investeren in kwaliteit	15		
3.3	Kansen voor cultuurhistorie	17		
<b>4</b>	<b>Robuuste Groeniconen</b>			
4.1	Restgroen of steunpilaar	19		
4.2	Vlietzone als klimaatfactor	19		
4.3	Groenicoon Eemwijk	21		
4.4	Groenicoon Leeuwenbergh-Ypenburg	23		
4.5	Groentraverse Ypenburg	25		
<b>5</b>	<b>Groenzone Eemwijk-Hoornwijk</b>			
5.1	Een nieuwe ruggengraat		29	
5.2	De Eemwijk-route		29	
5.3	De Hoornwijk-route		31	
5.4	A12-passage		32	
<b>6</b>	<b>A4-passage Den Haag</b>			
6.1	A4-passage Den Haag		33	
6.2	Ontflechting als alternatief		35	
6.3	De winst van ontflechting		36	
6.4	MIRT-verkenning door de regio		36	
<b>7</b>	<b>Werken aan een groene Vlietzone</b>			
7.1	Nut en noodzaak van een groenvisie		37	
7.2	Bouwstenen voor een groene Vlietzone		38	
7.3	Groen als leidraad		39	



# 1 INLEIDING

## 1.1 Haagse ambities en nieuwe realiteiten

Met de vaststelling van de 'Structuurvisie Den Haag 2020' heeft de gemeente Den Haag in 2005 oorspronkelijk 9 locaties als ontwikkelings- of masterplangebieden aangewezen, die voor de toekomst van de gemeente van strategisch belang werden geacht. Hiertoe behoort ook de Vlietzone ter hoogte van Rijswijk en Leidschendam - Voorburg.

Aanleiding voor deze aanwijzing was de verwachting dat in de regio in de komende decennia een forse vraag naar woonruimte en grootstedelijke bouwlocaties zou bestaan. De ontwikkelingen sinds 2008 hebben echter het tegendeel laten zien: de kantorenmarkt kampt al jaren met flinke leegstand, de verkoop van woningen loopt sterk terug en ook op andere terreinen is duidelijk voelbaar dat Nederland in een diepe recessie verkeert. Het is daarom niet verwonderlijk dat het Haagse college in de afgelopen jaren diverse plannen aan een herijking heeft onderworpen en dat men daarbij nieuwe prioriteiten heeft gesteld. Hierdoor worden de gemeentelijke inspanningen vooral gericht op de ontwikkeling van locaties als het Wijnhavenkwartier of Nieuw-Binckhorst.

## 1.2 Van ambitie naar stilstand

In het kader van de herijking heeft het gemeentebestuur van Den Haag ook haar oorspronkelijke plannen voor de Vlietzone bevroren. Dit betekent dat de gemeente voorlopig afziet van de bouw van circa 6000 woningen en de ontwikkeling van 30 ha aan bedrijventerreinen. Nieuwe ontwikkelingen dienen hier te voldoen aan een in 2011 vastgestelde beheersverordening, die geen grootschalige ingrepen of veranderingen mogelijk maakt.



Fig. 1: Uittreksel Structuurvisie Den Haag 2020



Park Leeuwenbergh

Voorburg

Rijswijk Haven

Westvliet

Campus Westvliet

Spoorweg Werkplaats

Overgoo

Hoornwijck

A 4

Groenicoon

Groéntraverse Ypenburg

Clausplein

Forepark

A 4

A 12

Ypenburg

- oude of nieuwe buitenplaats
  - Randstad - Groenicoon
  - recreatie - volkstulnen
- werkgebied
  - woon - werkgebied
  - groen woongebied



De Vereniging Houdt Vlietrand Groen heeft deze ontwikkeling met gemengde gevoelens gevolgd. Met positieve gevoelens omdat de oorspronkelijke bouwplannen vooralsnog niet zullen worden doorgezet. Maar ook met enige teleurstelling, omdat het aanvankelijke enthousiasme waarmee aan de Vlietzone is gewerkt, plaats heeft gemaakt voor een pessimistische en bestuurlijk soms haast lethargische benadering. Zo is door de verantwoordelijke wethouder tijdens publieke debatten over de Vlietzone herhaaldelijk het standpunt verdedigd dat:

- de recessie Den Haag tot bezuinigingen en moeilijke keuzes dwingt
- hierdoor geen geld voor nieuwe investeringen beschikbaar is en
- daarom de planvorming voor de Vlietzone is stilgelegd.

De vereniging vindt een dergelijke benadering van de Vlietzone onbegrijpelijk en een gemiste kans. Ten eerste hoeven financiële beperkingen op de korte termijn het denkproces over de lange termijn niet in de weg te staan en ten tweede doet deze houding geen recht aan:

- de aanhoudende vraag naar binnenstedelijk recreatiegroen
- de vraag naar kwaliteitsinvesteringen in bestaande bedrijfsterreinen
- de behoefte aan grote robuuste groenstructuren waarmee het stadsklimaat kan worden verbeterd.

En op de tweede plaats werkt deze houding willekeurige planvorming en gelegenheidsplanologie in de hand, die een samenhangende ontwikkeling van de Vlietzone zouden kunnen frustreren.

### **1.3 Groene visie voor de Vlietzone**

De vereniging pleit daarom voor een continuering van de langetermijnplanning voor de Vlietzone, maar dan gericht op het behoud van de groene kwaliteiten van de Vlietzone. Daarbij zou de gemeente geen afscheid

moeten nemen van haar taak als (be)sturende overheidsinstantie. Want juist in tijden van geringe investeringen is het wenselijk, dat overheden heldere beleidskaders bieden, zodat desinvesteringen op een later moment voorkomen kunnen worden, particuliere investeringen op hun effecten getoetst kunnen worden en stedenbouwkundige willekeur wordt vermeden.

Om de discussie over de langetermijnontwikkeling constructief te kunnen ondersteunen heeft de vereniging haar toekomstvisie uit 2009 in de voorbije maanden verder gecompleteerd met suggesties over groenontwikkeling en infrastructuur. Zij wil hiermee een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van een realistisch beleidskader voor de lange termijn en voor het behoud van een groene Vlietzone.



Haven

Voorburg

Park  
Leeuwenbergh

Westvliet

Campus  
Westvliet

Spoorweg  
Werkplaats

Hoorwijk

A 4

Groenicoon  
-  
Groentraverse Ypenburg

Clausplein

Forepark

A 4

Ypenburg

Ypenburg

A 12

## 2 VAN SNIPPERGROEN TOT GROENICOON

### 2.1 Het groene raamwerk

De discussie over de toekomstperspectieven van de Vlietzone is voor de Vereniging Houdt Vlietrand Groen al in 2009 aanleiding geweest om samen met het Haags Milieucentrum concrete voorstellen uit te werken voor het behoud en de versterking van de groenqualiteiten in de Vlietzone. Deze voorstellen hebben hun neerslag gekregen in de toekomstvisie 'Vlietzone/A4 - van Snippergroen tot Groenicoon'. Kort samengevat bevat deze toekomstvisie een pleidooi voor een stevige groenstructuur bestaande uit:

- de landgoederenzone met haar karakteristieke buitenplaatsen en pittoreske Vliettuinen
- twee robuuste aaneengesloten groene kerngebieden ten noorden en ten zuiden van Rijksweg A12, elk met een omvang van 60 - 80 ha
- een groentraverse boven Rijksweg A4 die het stadsdeel Ypenburg met Leidschendam-Voorburg en de oudere stadsdelen van Den Haag kan verbinden en
- de realisatie van een ecologische verbindingzone evenwijdig aan de Vliet, die de twee grote kerngebieden met elkaar gaat verbinden.

### 2.2 Kansen voor een groene stadsontwikkeling

Onderdeel van de toekomstvisie voor de Vlietzone is daarnaast de ontwikkeling van groene vestigingsmilieus en woonwerkgebieden, die gebruik maken van de bestaande groenqualiteiten en groenstructuren. Zij kunnen een bijdrage leveren aan een stevige profilering van de Vlietzone als groen (internationaal) woonwerkmilieu en niet als de zoveelste grootstedelijke bedrijven- en kantorenlocatie, die geplaagd wordt door leegstand en een vaak monofunctioneel karakter.



Fig. 2: De Vlietzone in Randstad-verband



**transformatie  
bedrijventerrein Westvlietweg**

Westvlietweg

Zodoende zou in de regio Haaglanden een woon- en werkmilieu kunnen ontstaan dat in staat moet worden geacht goed te kunnen concurreren met grootstedelijke locaties als de Zuid-as in Amsterdam, de Kop van Zuid in Rotterdam of de Haagse masterplanlocaties Wijnhavenkwartier en Nieuw Binckhorst. Essentiële elementen hiervoor zijn:

- een groene campus ter hoogte van Oud Voorburg, die ruimte biedt aan bijvoorbeeld landelijke topsportcentra of onderzoeksinstellingen
- compacte bedrijfs- en woonmilieus aan de zuidkant van het Prins Clausplein, die gekenmerkt worden door meervoudig ruimtegebruik en functiemenging en groene dooradering
- de transformatie van bedrijventerrein Westvliet tot woonwerkgebied
- woonwerkgebieden met meervoudig grondgebruik ter hoogte van de spoorwegwerkplaats Overgoo en
- innovatieve bedrijfsverzamelgebouwen en meervoudig grondgebruik voor de hervestiging van bedrijven uit bedrijventerrein Westvliet.

### **2.3 Investeren in ruimtewinst en bereikbaarheid**

Een groene en duurzame stadsontwikkeling vraagt ook om een beperkte aanpassing van de bestaande ontsluiting in de Vlietzone. Daarbij moet vooral worden gedacht aan een betere inrichting van de Vlietoevers, een uitbreiding van het recreatieve wegennet door middel van fietspaden en het slechten van infrastructuurbarrières als de A4 en A12 (door respectievelijk een groentranverse boven de A4 of een spoor- een snelwegpassage onder het hoge tracé van de A12).

De Vereniging Houdt Vlietrand Groen realiseert zich dat dergelijke voorstellen en investeringen thans op weinig ondersteuning kunnen rekenen omdat hiervoor op dit moment geen financiële middelen beschikbaar (lijken te) zijn. Zij is echter van mening dat de investeringen in

de infrastructuur niet door kortetermijndenken moeten worden bepaald maar door het gewenste langetermijnperspectief en de kwaliteitsverbeteringen die daarmee bereikt kunnen worden. Met andere woorden: als thans onvoldoende middelen beschikbaar zijn om zinvolle duurzaamheidsinvesteringen in het lokale en regionale wegennet te steken, dan is het legitiem deze investeringen uit te stellen om de hiervoor noodzakelijk budgetten alsnog te genereren.

Het vorenstaande betekent dat de financiering van cruciale investeringen zoals een lange tunnelvariant voor de Rotterdamsebaan of een groentranverse boven de A4 mogelijk langere financieringstermijnen vergen dan door een enkeling misschien wel wenselijk wordt geacht. Maar dit nadeel weegt niet op tegen de voordelen die ermee bereikt kunnen worden zoals een ruimtewinst voor nieuwe woonwerkgebieden van circa 25 ha, betere verbindingen tussen de Vlietzone en de daaromheen gelegen stadsdelen en een beperking van de milieuhinder die van de hoofdwegen uitgaat. Rekening houdend met het vorenstaande pleit de vereniging voor:

- een herinrichting van de Westvlietweg en Jan Thijssenweg tot een verkeersluwe verbinding
- een betere wederzijdse bereikbaarheid tussen Vlietrand Noord en Vlietrand Zuid door nieuwe passages onder de A12
- ontsluiting van de beoogde woonwerkmilieus rond het Prins Clausplein door een lokale ontsluiting vanuit het hoofdwegennet van Ypenburg of Hoornwijk
- ontsluiting van Overgoo en Vlietrand Noord door een ventweg strak langs Rijksweg A4 en
- een volledig ondergrondse inpassing van de Rotterdamsebaan tussen Nieuw Binckhorst en knooppunt Ypenburg.



### 3 LANDGOEDERENZONE VLIETZONE

#### 3.1 Beschermde buitenplaatsen

Een van de belangrijkste elementen van een robuuste groenstructuur in de Vlietzone is de omvangrijke reeks aan buitenplaatsen die al sinds de 19<sup>e</sup> eeuw het landschapsbeeld langs de Vliet bepaalt. De landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van deze oude buitens worden zowel op gemeentelijk niveau als op provinciaal niveau zo groot geacht, dat zij een rechtstreekse bescherming hebben gekregen. Dit blijkt met name uit:

- de aanwijzing tot landgoederenzone, waarmee het ensemblekarakter en de ruimtelijke en historische samenhang van de buitenplaatsen wordt onderstreept en
- de aanwijzing van landgoedbiotopen, waarmee de individuele waarden van de afzonderlijke buitens worden geconcretiseerd.

#### 3.2 Investeren in kwaliteit

De feitelijke ontwikkelingen op en rond de buitenplaatsen laten echter zien dat het behoud van de huidige kwaliteiten niet vanzelf gaat. Dat geldt met name voor die oude buitens die tegenover of naast bedrijvenlocaties zijn gelegen. Betreurenswaardige voorbeelden zijn:

- de overkant van het oude buiten Eemwijk ter hoogte van spoorwegwerkplaats Overgoo
- de overkant van buitenplaats Hofwijck, waarvan de 'uitstraling' door de slechte beeldkwaliteit van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt bepaald,
- de overkant van het beschermde stads- en dorpsgezicht van Oud Voorburg, waar simpele bedrijfsloodsen het stadsbeeld bederven en
- de Vlietoever ter hoogte van het voormalige buiten Drievliet.



Fig. 3: Investeren in kwaliteit





De Vereniging Houdt Vlietrand Groen is van mening dat hier - ondanks de gemeentelijke rem op nieuwe ontwikkelingen in de Vlietzone - in de verbetering van de beeldkwaliteit geïnvesteerd zou kunnen worden. Zo is het denkbaar dat de groenstructuren ter plaatse worden verbeterd door compensatiegroen, dat op grond van houtkap elders in de Vlietzone aangelegd dient te worden. Met deze aanpak is het mogelijk cultuurhistorische kwaliteiten (als zichtlijnen en beeldbepalende structuren) te versterken, die thans nog door lelijke bedrijfshallen en braakliggende bedrijfsterreinen worden bepaald en die geen enkele positieve beleving opleveren.

Een tweede verbetering kan worden bereikt door een herwaardering van de Vliet als oude vaarweg. Uitgangspunt daarbij dient te zijn dat de Vliet weliswaar nog steeds dienst doet voor zowel beroepsvaart als pleziervaart. Maar dit betekent niet, dat de Vliet voor elke vorm van beroepsvaart geschikt is en dat bij de inrichting van de Vlietoevers hiermee rekening dient te worden gehouden. De vereniging is daarom van mening:

- dat het Vliettracé tussen de Trekvluit in Den Haag en de sluis in Leidschendam geen verblijfsplaatsen voor de beroepsvaart zou moeten bieden en
- dat voorzieningen die afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van de landgoedbiotopen en de stads- en dorpsgezichten langs de Vliet uit het zicht van deze beschermingszones verwijderd dienen te worden, zoals de buitenproportionele aanlegpalen, die enkele jaren geleden zijn aangebracht.

Tenslotte acht de vereniging het ook mogelijk, kwaliteitsinvesteringen op kleine schaal te stimuleren waarmee het landschapsbeeld ter hoogte van de buitens en stads- en dorpsgezichten wordt verbeterd. Het betreft hier investeringen in de beeldkwaliteit van bestaande vaak monofunctionele

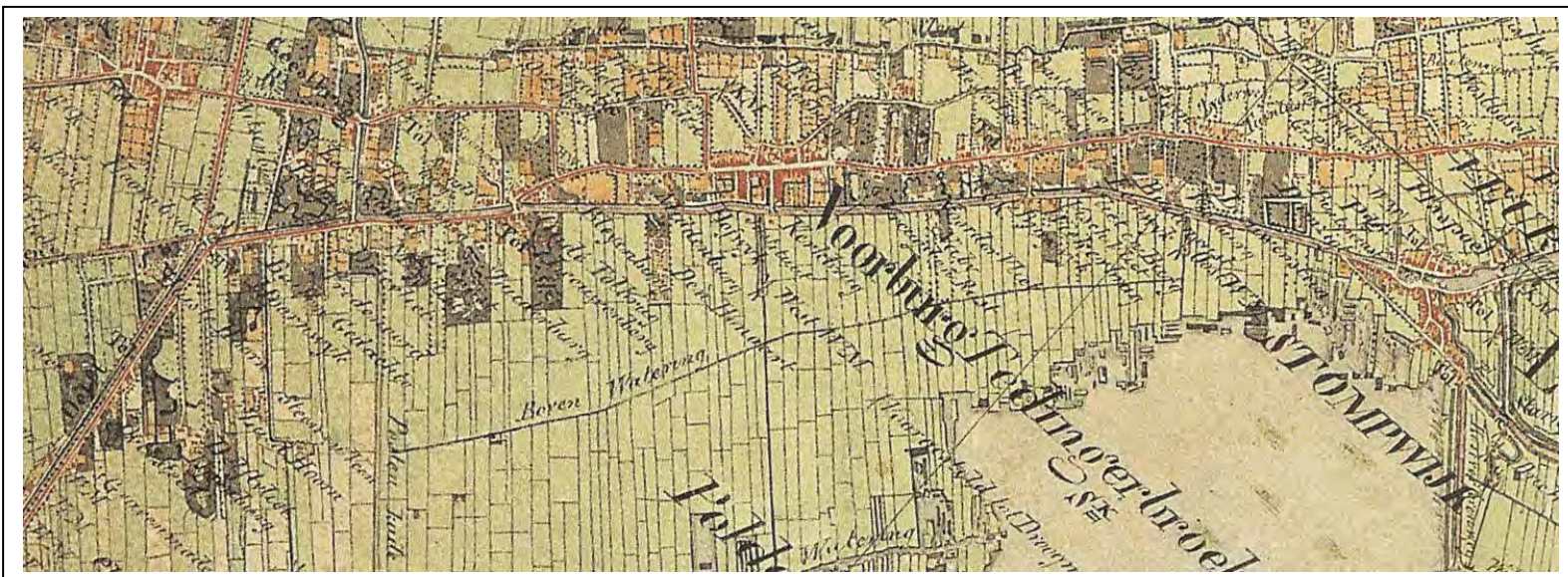
bedrijfscomplexen, waar door toevoeging van nieuwe functies beperkte verbeteringen kunnen worden bereikt. Mogelijkheden hiervoor bieden bijvoorbeeld:

- nieuwe buitenplaatsen in de zichtassen van bestaande buitens (zoals ter hoogte van het oude buiten Hofwijck) of
- nieuwe woonwerkmilieus met pakhuisarchitectuur ter plaatse van bedrijventerreinen met een thans nog slechte beeldkwaliteit (met name de terreinen Overgoo en Westvlietweg).

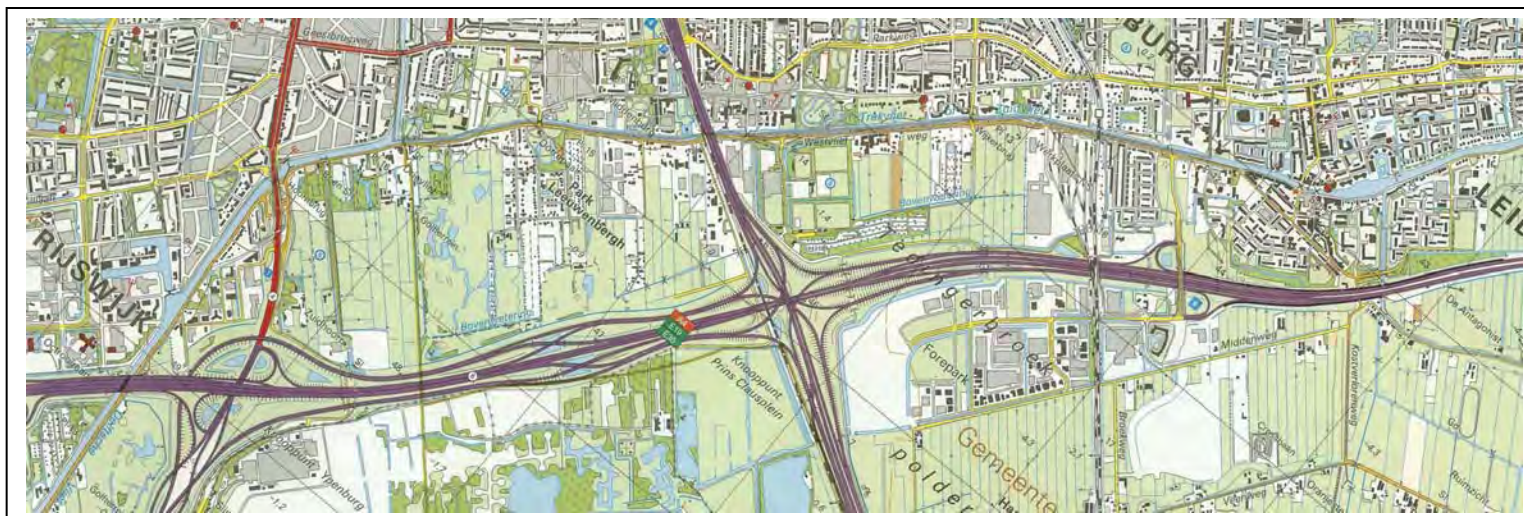
### **3.3 Kansen voor cultuurhistorie**

Uit het vorenstaande kan worden afgeleid, dat het uitstel van de omvangrijke bouwplannen voor de Vlietzone niet hoeft te betekenen, dat de visievorming voor de Vlietzone in haar geheel moet worden stilgelegd. In tegendeel: het uitstel biedt kansen voor een herbezinning en herziening van de oorspronkelijk plannen. Daarbij kan ruimte ontstaan voor een versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Vlietzone. De vereniging is daarom van mening, dat de langetermijnplanning voor deze groenzone zou moeten worden voortgezet en dat daarbij meer aandacht geschonken zou moeten worden aan de historische kwaliteiten van de Vliet als oude vaarweg en leefmilieu rond de reeds beschermde landgoedbiotopen.

De Vlietzone  
rond 1850



De Vlietzone  
rond 1995



## 4 ROBUUSTE GROENICONEN

### 4.1 Restgroen of steunpilaar

Voor de groenstructuur in de Vlietzone zijn vanzelfsprekend ook de grote aaneengesloten groengebieden van belang die tussen de Vliet en Rijksweg A4 zijn gelegen. Samen omvatten zij ruim 170 ha aan stadsgroen en bieden zij ruimte voor rust en ontspanning aan meer dan 150.000 omwonenden, die binnen loop- of fietsafstand van de Vlietzone wonen. De geschiedenis van de Vlietzone laat helaas zien dat de aaneengesloten groenstructuur vrij kwetsbaar is. Een belangrijke reden hiervoor is het autonome karakter van de afzonderlijke groenvoorzieningen en het ontbreken van een sterke onderlinge samenhang tussen deze voorzieningen. Hierdoor worden zij in stedenbouwkundige visies niet zelden als minder relevant restgroen, stadsrand en transformatiegebied beschouwd, dat voor bebouwing en verstedelijking in aanmerking komt.

Een dergelijke benadering van de Vlietzone is voor de Vereniging Houdt Vlietrand Groen niet acceptabel. Want met een omvang van meer dan 170 ha is deze groenzone groter dan het stadsgroen van het Zuiderpark en het Haagsche Bos bij elkaar. Met andere woorden: de Vlietzone kan zeker niet als lokaal restgroen van de gemeente Den Haag worden beschouwd maar dient als groene structuurdrager te worden gezien die voor de regio Haaglanden van strategisch belang is.

### 4.2 Vlietzone als klimaatfactor

De regionale betekenis van de Vlietzone is onder andere herkenbaar aan de hand van topografische kaarten voor de regio Haaglanden. Zij laten zien dat de groenzone ten midden van sterk verstedelijkt gebied is

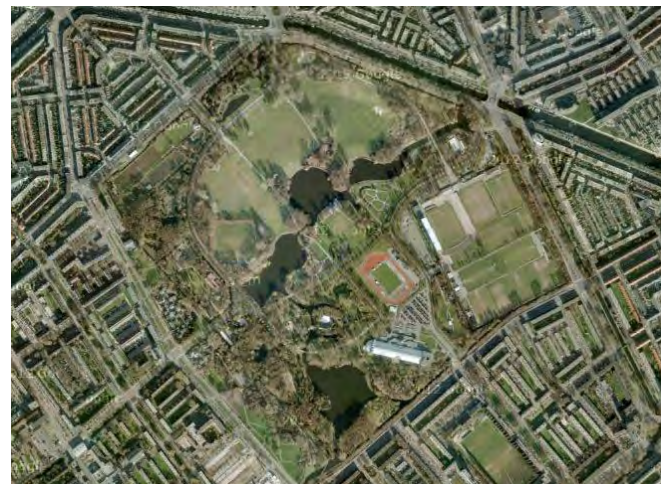
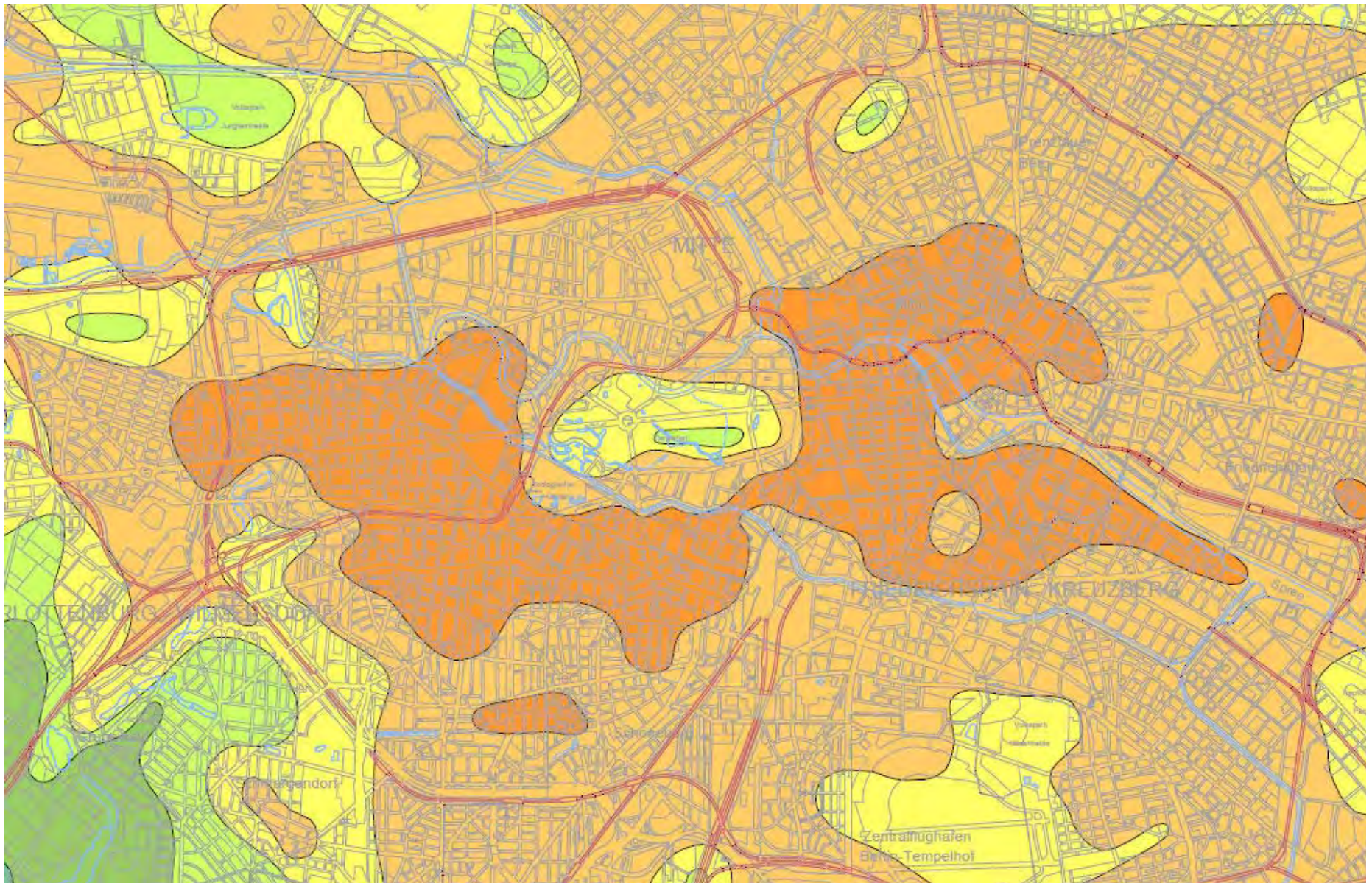


Fig. 3: Het Zuiderpark - kleiner dan het zuidelijke deel van de Vlietzone



gelegen, waar bedrijfsterreinen, dichte bebouwing en autowegen de leefbaarheid en kwaliteit van het stadsklimaat sterk ondermijnen. Duidelijk wordt dit vooral op hete zomerdagen en op dagen met sterke smogvorming wanneer weersomstandigheden bijzonder weinig luchtstroming met zich meebrengen. Juist op deze dagen nemen de ozon-, stikstof- en fijnstofconcentraties sterk toe en is de behoefte aan schone en (relatief) koele luchtstromen bijzonder groot. En juist op deze dagen zorgen de groen- en recreatievoorzieningen samen met de Vliet voor een plaatselijke afkoeling van de stadslucht. Daarbij genereren zij op kleine schaal (koele) luchtstromen die op hun beurt luchtuitwisseling tussen de Vlietzone en aangrenzende stadsdelen mogelijk maakt. Kortom: de Vlietzone vervult net als het Zuiderpark of het Haagse Bos een sleutelfunctie voor het stadsklimaat in Den Haag.

Hoe belangrijk dergelijke zones voor de leefbaarheid van de stad zijn blijkt ook uit thermografische onderzoeken voor andere stedelijke gebieden in Nederland en Europa. Zij laten zien dat stadsgroen in principe altijd een positieve werking op de temperatuurontwikkeling in stedelijke gebieden heeft en op de luchtstromen en leefbaarheid van de betreffende woon- en werkgebieden. Dit zou op zich al reden genoeg moeten zijn om in de Vlietzone twee grote, groene kerngebieden aan te wijzen waarmee de leefbaarheid in Den Haag aantoonbaar verbeterd kan worden.

### 4.3 Groenicoon Eemwijk

Eén van de twee robuuste groengebieden in de Vlietzone zou in de ogen van de Vereniging Houdt Vlietrand Groen uit de recreatiecomplexen en veenweiden ten noorden van de A12 moeten bestaan. Dit kerngebied omvat circa 60 hectare aan stadsgroen waarvan nog maar één kwart bestaat uit het klassieke veenweidelandschap.

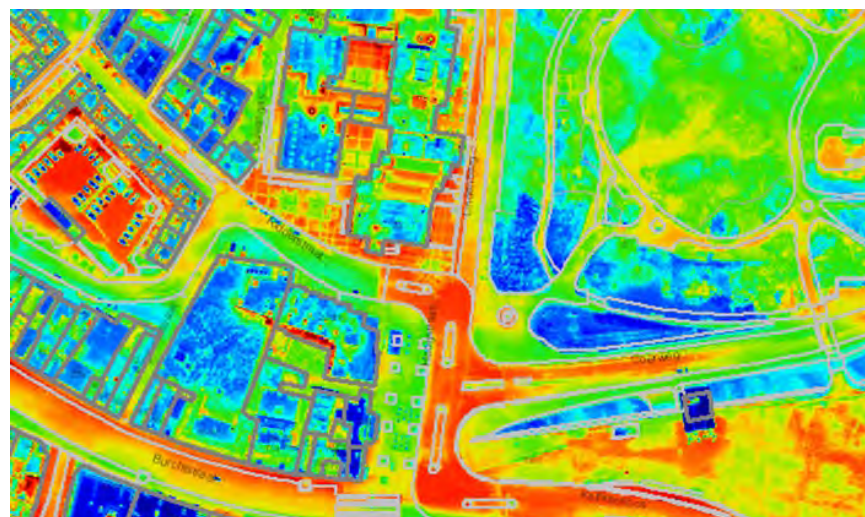


Fig. 3: Thermografische analyses Berlijn en Nijmegen - omgeving Valkhof (in oranje de verwarmde, vaak sterk verharde terreinen en stadsdelen)



Nieuwe ontwikkelingen zouden zich hier vooral moeten richten op de herwaardering van het aloude slagenlandschap en de herinrichting van haar directe omgeving. Mogelijkheden daarvoor bieden de aanleg van een nieuwe buitenplaatsse tegenover Huize Eemwijk en de ontwikkeling van de oude veilinglocatie Leidschendam als bedrijventerrein met hoge beeldkwaliteit en met minimaal 70% en 40% aan groenfuncties. Zij kunnen bijdragen aan een verbetering van het landschapsbeeld langs de Vliet en een sterkere samenhang tussen de groene en rode functies ter plaatse.

Een vergelijkbare redenering geldt voor de bedrijfshallen en sport- of volkstuincomplexen ter hoogte van het beschermde stads- en dorpsgezicht van Voorburg. Ook zij zouden baat hebben bij een herinrichting (bij voorkeur met transparantere bouwvolumes) en het benutten van de ontwikkelingskansen die de omvangrijke parkeerterreinen en braakliggende terreinen bieden. Indien dit gepaard gaat met een aanpassing van bestaande bedrijfshallen tot multifunctionele complexen kan hier ten midden van volgroeide houtwallen een recreatie- en werkmilieu van 10 tot 15 ha ontstaan, dat een bijdrage kan leveren aan de profilering van de Vlietzone als overwegend groen vestigingsmilieu.

De ontwikkeling van een groen kerngebied ten noorden van de A12 vraagt tenslotte ook om een revitalisering van recreatiepark Rijn-Schie. Een extensivering en herinrichting zou hier eveneens een grotere samenhang met de directe omgeving kunnen bewerkstelligen en zou bijdragen aan een flinke verbetering van het landschapsbeeld ter plaatse. Denkbaar zijn in dit kader:

- een herinrichting met buitenplaats-elementen of tuinwijkstructuren
- een herschikking van de thans dicht op elkaar staande gebouwen en
- een meer samenhangende groenstructuur met volkstuincomplex Tedingerhof en sportpark Westvliet.

#### 4.4 Groenicoon Leeuwenbergh-Ypenburg

Een cruciale schakel in de groenstructuur van de Vlietzone vormen voorts de groenvoorzieningen tussen bedrijventerrein Westvlietweg en het woonwerkgebied van Park Hoornwijk. Zij omvatten samen circa 90 hectare aan stadsgroen, die thans overwegend voor golfsporthoelinden en volkstuinten worden gebruikt.

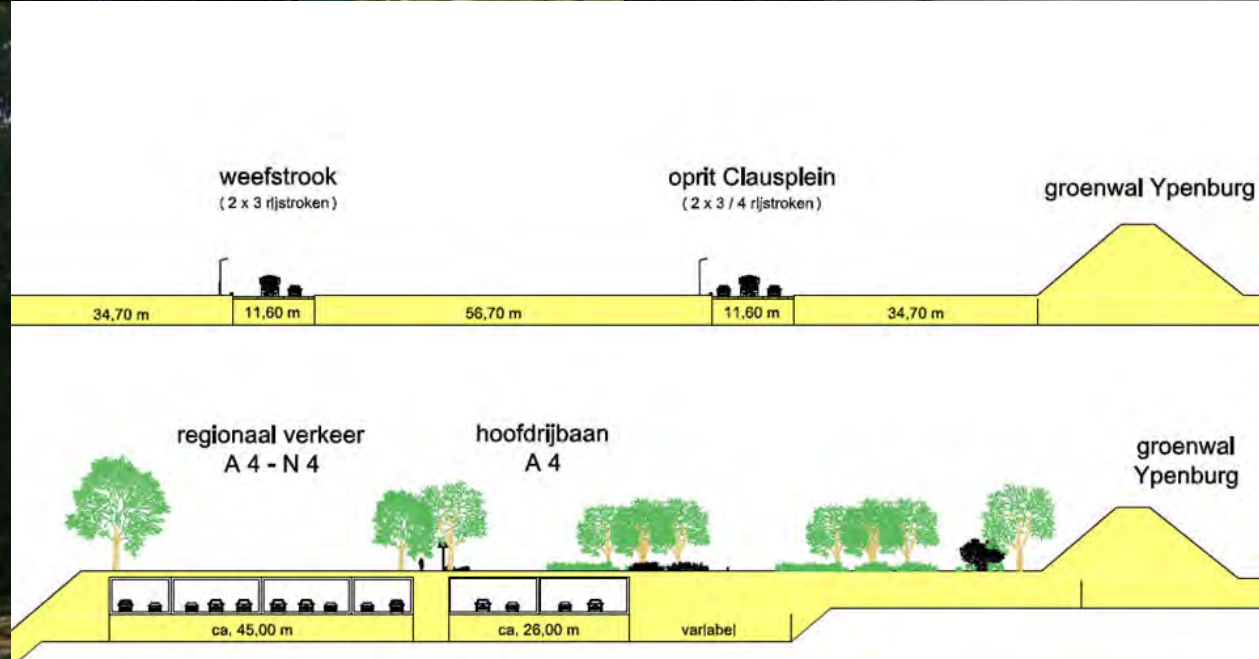
Voor het zuidelijke deel van de Vlietzone geldt in principe hetzelfde als voor de groenvoorzieningen in het noorden. Nieuwe ontwikkelingen dienen hier te worden gericht op een grotere ruimtelijke en functionele samenhang van de groene functies en op een verbetering van de beeldkwaliteit. De Vereniging Houdt Vlietrand Groen is in dat verband voorstander van:

- een versterking van de onderlinge relaties van de buitenplaatsen
- behoud van ecologische waardevol stadsgroen zoals het vogelreservaat en de graslandculturen bij buitenplaats Vredenoord
- een verbetering van de toegankelijkheid van de golfsporthoelinden
- de sanering en herinrichting van verpauperde volkstuincomplexen en
- groene woonmilieus die passen bij de groendoelstellingen van de buitenplaatsen en het groene karakter van woonwijk Park Leeuwenbergh.

In het verlengde hiervan is de vereniging tevens voorstander van een revitalisering van bedrijventerrein Westvlietweg. Ondanks zijn povere uitstraling en omvangrijke buitenopslag beschikt dit werkgebied over gunstige randvoorwaarden voor een duurzame herinrichting en kan ook hier op termijn een wervend stadsmilieu ontstaan dat ruimte biedt aan innovatieve stadsontwikkeling. Zo kunnen de terreinen dicht bij het Prins Clausplein gebruikt worden voor multifunctionele bedrijfscomplexen en de verplaatsing van bedrijven, die thans dicht bij de Vliet zijn gelegen waarna op de plek van de huidige bedrijven woonwerkmilieus met



Fig. 4: Groen woonwerkmilieu en het wandel- of fietspad naast het vogelreservaat





tuinstadkarakter kunnen ontstaan. Bestaande doorgaande watergangen en groenelementen kunnen in dat geval worden aangegrepen voor de ontwikkeling van brede beeldbepalende groenzones, die de nieuwe woon- en werkmilieus een zekere aantrekkingskracht kunnen verlenen. Kortom: de ontwikkeling van een robuuste groenstructuur vraagt niet alleen om de herinrichting of de realisatie van nieuwe groenvoorzieningen, maar ook om een groene inrichting van de thans al verstedelijkte delen van de Vlietzone.

#### 4.5 Groentraverse Ypenburg

Een belangrijk onderdeel van het zuidelijke groenicoon Ypenburg is de ontwikkeling van een groentraverse boven Rijksweg A4 tussen Ypenburg en Nootdorp enerzijds en de Vlietzone anderzijds. Met deze traverse kan de samenhang tussen de Vlietzone en haar rechtstreekse omgeving voor een flink deel worden hersteld, en zou de wegenbundel van de A4 niet meer als een haast onoverwinnelijke barrière tussen de oude en nieuwe stadsdelen in de Haagse regio fungeren. Zodoende zouden Boswijk en andere delen van Ypenburg met de Vlietzone een vergelijkbare relatie kunnen ontwikkelen als de Amsterdamse stadsdelen Oud-West en Oud-Zuid met het Vondelpark, het Voorburgse Oosteinde met Park Vreugd en Rust of de Haagse woonbuurt Van Stolkpark met de Scheveningse Bosjes.

De meerwaarde van een dergelijke traverse is zowel in het binnenland als in het buitenland door tal van voorbeelden reeds aangetoond. Zo laten projecten als de traverse over de A16 bij Breda, de traverse over de A2 bij Utrecht en het Sijtwende-project in Voorburg en Den Haag zien, dat met meervoudig grondgebruik een forse ruimtewinst geboekt kan worden en dat tegelijkertijd een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving kan ontstaan. Met andere woorden: het huidige snelwegpanorama en de bijbehorende geluidsoverlast kunnen op termijn worden vervangen door een



Fig. 5: De stadsviaducten boven de A 16 bij Breda tijdens en na de bouw



prachtig groenpanorama met buitenplaatsen op de voorgrond en de Haagse skyline op de achtergrond.

De ontwikkeling van de groentranverse boven Rijksweg A4 kan een ruimtewinst opleveren van bruto circa 25 ha, die bij voorkeur een groene functie zouden moeten krijgen. Zo is het mogelijk de tranverse ruimte bieden aan een uitbreiding van het reeds bestaande golfterrein in de Vlietzone of aan stedelijke functies, die baat hebben bij een groen vestigingsmilieu. Bij dergelijke voorzieningen moet worden gedacht aan:

- kleine technologiecentra in een representatieve omgeving
- recreatievoorzieningen en fietsroutes of
- veldsportvoorzieningen in buitenplaatsachtige groenstructuren eventueel gecombineerd met sportacademies of een sporthotel.

Niet in de laatste plaats biedt de groentranverse mogelijkheden voor de realisatie van groenfuncties met een forse ruimtevraag zoals golfsportvoorzieningen of compensatiegroen in de vorm van een speelbos of klimaatbosschages. Met name de golfsportvoorziening zou hiervan kunnen profiteren omdat de thans her en der versnipperd liggende terreinen door een herschikking van functies tot een meer samenhangend geheel samengevoegd kunnen worden. Hierdoor is het mogelijk de afzonderlijke golfbanen landschappelijk beter in te passen en ontstaat tevens ruimte voor een beperkte uitbreiding of de realisatie van voorzieningen zoals oefenholes, waterbuffer of afstandsgroen ten opzichte van woongebieden.

Van wezenlijk belang voor de groenontwikkeling in het zuidelijke deel van de Vlietzone is tevens de verbetering van de toegankelijkheid van het nieuwe groenicoon. Wenselijk zijn onder andere wegverbindingen met en vanuit Boswijk in Ypenburg, Park Leeuwenbergh, het toekomstige

woonwerkgebied Westvliet, de landgoederenzone in Rijswijk en Voorburg en de groenvoorzieningen in het noordelijke deel van de Vlietzone. Het betreft hierbij zowel fiets- als wandelpaden. Daarnaast is het wenselijk dat de herinrichting van de Vlietzone een bijdrage levert aan een verruiming van de waterrecreatie. De vaarroute langs de Vliet zal daarbij gecombineerd worden door kanoroutes in de Vlietzone zelf; indien mogelijk ook als verbindingen tussen het noordelijke deel en het zuidelijke deel van de Vlietzone.



## 5 GROENZONE EEMWIJK - HOORNWIJCK

### 5.1 Een nieuwe ruggengraat

Uit de voorgaande hoofdstukken kan worden afgeleid, dat het imago van de Vlietzone als belangrijke groenzone voor een groot deel afhankelijk is van de (beeld)kwaliteit en cultuurhistorische waarden van de landgoederenzone en het behoud van robuuste, aaneengesloten groene kerngebieden. Zij bepalen tot op heden de aantrekkingskracht van de Vlietzone ook al is de toegankelijkheid vaak beperkt tot smalle fiets- en wandelpaden langs de Westvlietweg en de Jan Thijssenweg.

De groenkwaliteiten van de Vlietzone zouden echter nog versterkt kunnen worden door nieuwe groenelementen, die zowel een recreatieve als een ecologische functie vervullen. Het meest voor de hand ligt hierbij een groenverbinding evenwijdig aan de Vliet, die de groene kerngebieden in de Vlietzone met elkaar verbindt, en die reikt van het oude buiten Eemwijk in het uiterste noorden van de Vlietzone tot aan Park Hoornwijk en buitenplaats Vredenoord in het zuiden van de Vlietzone.

Voor de realisatie van deze groenzone kan gebruik worden gemaakt van reeds bestaande fiets- en wandelpaden en van doorgaande watergangen zoals de Bovenwatering. Laatstgenoemde watering vormt als sinds de 18<sup>e</sup> eeuw en misschien zelfs de late middeleeuwen een meer dan 3 km lange waterverbinding tussen Leidschendam en Hoornwijk. Hiermee behoort zij tot de oudste landschappelijke relictten van de Vlietzone, waarvan het oorspronkelijke karakter door de aanleg van wegen en bedrijventerreinen inmiddels sterk is aangetast.

Nieuwe ontwikkelingen in de Vlietzone zouden een bijdrage kunnen leveren aan een herwaardering en herinrichting van deze oude watergang

en de gelijktijdige realisatie van een 30-50 m brede groenzone. Deze zou qua functie vergelijkbaar zijn met andere ecologische verbindingzones zoals de Haagse Beek, de Schenkstrook, de Westlands Zoom of de groene as tussen Huis ten Bosch en Oud Voorburg.

### 5.2 De Eemwijk-route

Bij de ontwikkeling van de nieuwe groenverbinding dient een onderscheid te worden gemaakt tussen het noordelijke en het zuidelijk deel van de Vlietzone, omdat deze qua omgevingsvoorwaarden duidelijk van elkaar verschillen. Het noordelijke deel wordt gekenmerkt door volkstuinten, sportcomplexen, recreatieverblijven en weilanden van het Vliet-panorama rond buitenplaats Eemwijk. Hier is het mogelijk de Bovenwatering met betrekkelijk weinig middelen tot een doorgaande ecologische verbinding te ontwikkelen. De belangrijkste maatregelen zijn:

- verruiming van de huidige 3-4 m brede watergang tot een 30-50 m brede, overwegend natte verbindingzone
- de stimulering van schraalgraslanden, rietland- en hakhoutstroken in deze verbindingzone en
- de inrichting van de watergang met natuurvriendelijke oevers, rustplaatsen en paaiplaatsen voor vissen en amfibieën.

Gecompleteerd wordt de groenverbinding door een fiets- en wandelroute naast de Bovenwatering deels via bestaande fiets- of wandelpaden. Zij draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de groenzone vanuit de aangrenzende stadsdelen en een koppeling met andere recreatieve trekpleisters zoals het stads- en dorpsgezicht van Oud Voorburg en de omgeving van het sluizencomplex in Leidschendam.



### 5.3 De Hoornwijck-route

In tegenstelling tot het noordelijke deel kent het zuidelijke deel van de Vlietzone enkele randvoorwaarden die de ontwikkeling van een doorgaande groenverbinding belemmeren. Hiertoe behoren vooral de bedrijfspanden en buitenterreinen van bedrijventerrein Westvlietweg, een aantal leidingenstroken voor de gasdistributie en de Rotterdamsebaan. Ondanks deze beperkingen zijn echter ook hier voldoende aanknopingspunten te vinden, die de ontwikkeling van een volwaardige groenzone mogelijk maken. Hiertoe behoren op de eerste plaats de talrijke korte weteringen die de rand van bedrijventerrein Westvlietweg begeleiden en de weteringen aan de rand van de woonwijken Park Leeuwenbergh en Park Hoornwijck. Zij kunnen tot een doorgaande waterverbinding worden verbonden, die een vergelijkbare functie vervult als de Bovenwatering.

De nieuwe doorgaande wetering kan net als in het noordelijke deel van de Vlietzone worden verrijkt met natuurvriendelijke oevers, rietland- en hakhoutstroken en met nieuwe wandel- of fietspaden. Van wezenlijk belang hierbij is dat het padenstelsel aansluit bij de wegenstructuur voor langzaam verkeer in de aangrenzende woonbuurten, buitenplaatsen en het golfsportterrein. Hierdoor zou het golfterrein beter in zijn omgeving geïntegreerd worden en zou het ook een deel van de barrièrewerking verliezen, die met de flinke afmetingen van de 'Greens & Holes' gepaard gaat.

Op grond van de brede afmetingen van het zuidelijke deel van de Vlietzone en de relatief omvangrijke verstedelijking kan een robuuste groenzone hier ook nog een specifieke stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Zo is het denkbaar dat de groenzone op vrij korte termijn een functie krijgt als geleidingszone tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Daarbij zou een beroep worden gedaan op een deel van de bestaande





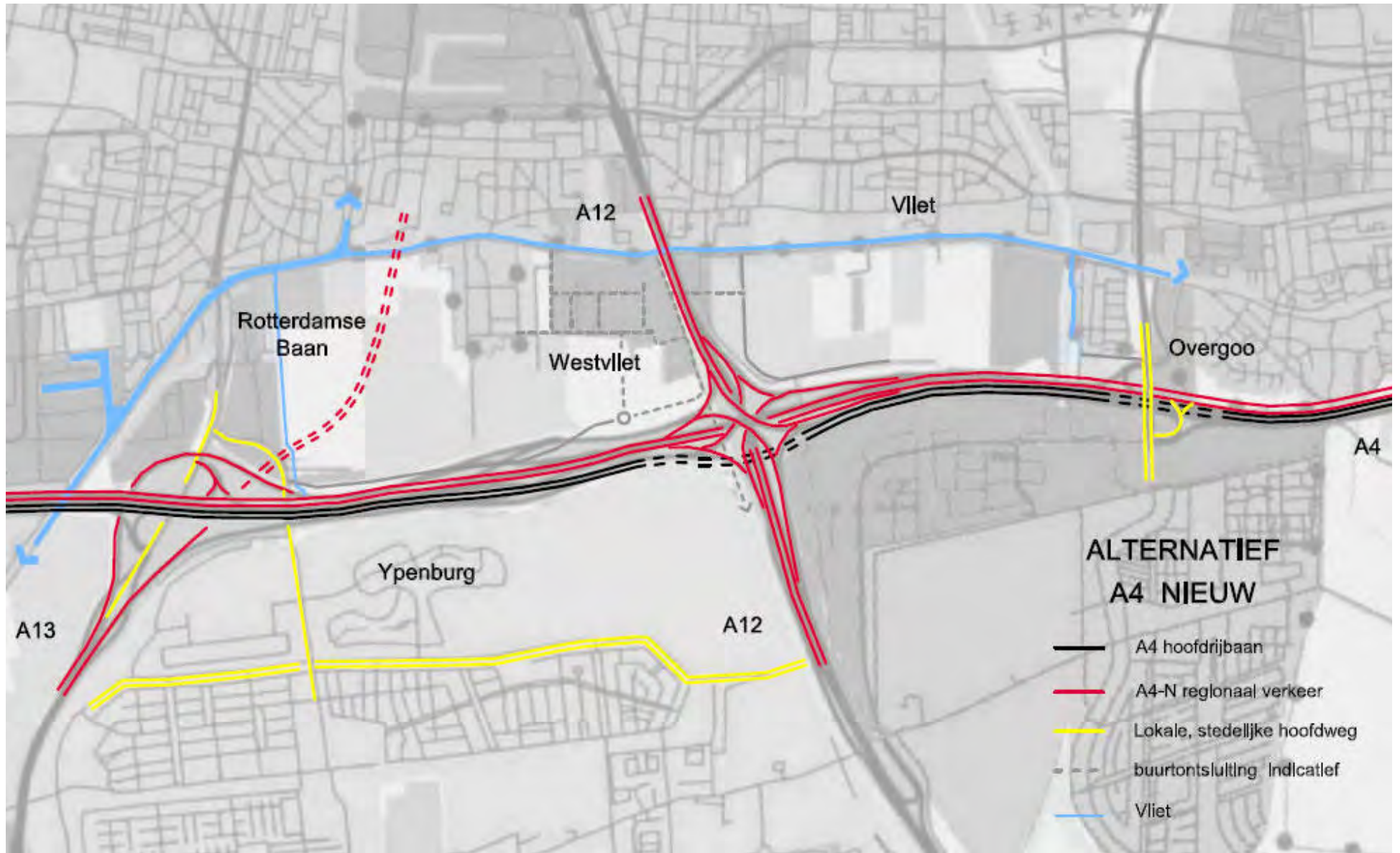
braakliggende bedrijventerreinen en de zuidelijke groenzoom langs de bestaande woon- en werkgebieden. Zodoende kan zij sturing geven aan toekomstige stedelijke ontwikkelingen in de Vlietzone zonder dat zij nieuwe ontwikkelingen gaat belemmeren of frustreren.

#### 5.4 A12-passage

Voor een goed functioneren van de nieuwe verbinding is het tenslotte wenselijk dat de ruimtelijke barrière ter hoogte van Rijksweg A12 en spoorlijn Den Haag - Utrecht door minimaal één extra passage voor fietsers en wandelaars wordt overwonnen. Realistische voorbeelden hiervoor zijn de spoorweg- en snelwegpassages ter hoogte van station Den Haag HS, station Leidschenveen-Ypenburg of het Marianneviaduct ter hoogte van Oud Voorburg. Zij laten zien dat het mogelijk is tegen aanvaardbare kosten één van de grootste knelpunten in de Vlietzone te slechten; indien noodzakelijk in combinatie met vastgoedontwikkeling vlak naast de spoor- en rijksweg.







## 6.2 Ontvlechting als alternatief

De niet te ontkennen verkeersproblemen op het snelwegennet zijn ook voor de Vereniging Houdt Vlietrand Groen aanleiding geweest om zich in de knelpunten en verbeteringskansen voor het rijkswegennet te verdiepen. Daarbij heeft de vereniging zowel naar de verkeerskundige knelpunten gekeken als naar stedenbouwkundige problemen die met het wegennet verbonden zijn zoals:

- het vergaande isolement van de Vlietzone
- de beperking van de groene en recreatieve potenties van de Vlietzone
- de sterke scheiding tussen de Vlietzone en de stadsdelen Ypenburg en Leidschenveen.

Rekening houdend met deze knelpunten heeft de vereniging in de periode 2010/2011 naar alternatieven gezocht voor een herinrichting van de A4-passage langs Den Haag. Daarbij is onderzocht welke ruimtewinst en milieuwinst bij een herinrichting van de weginfrastructuur behaald zou kunnen worden. Resultaat van deze inspanningen is een alternatief, waarbij tussen knooppunt Harnasch en Leidschendammer Hout sprake is van volstrekte scheiding van verkeersstromen tussen:

- doorgaand landelijk verkeer (van Amsterdam naar Rotterdam-Antwerpen en vice versa) en
- regionaal verkeer dat gerelateerd is aan de woon- en werkgebieden in Den Haag, Delft, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en het Westland.

Het doorgaande verkeer tussen Rotterdam en Amsterdam wordt in dit alternatief van de huidige wegebundel van de A4 volledig gescheiden en via eigen rijbanen door het kerngebied van Haaglanden geleid (zie het zwart gekleurde wegtracé ten zuidwesten van de A4). De wegcapaciteit van de huidige rijksweg komt hierdoor volledig beschikbaar voor regionaal en lokaal verkeer (zie de rood gekleurde wegvakken en rijbanen).

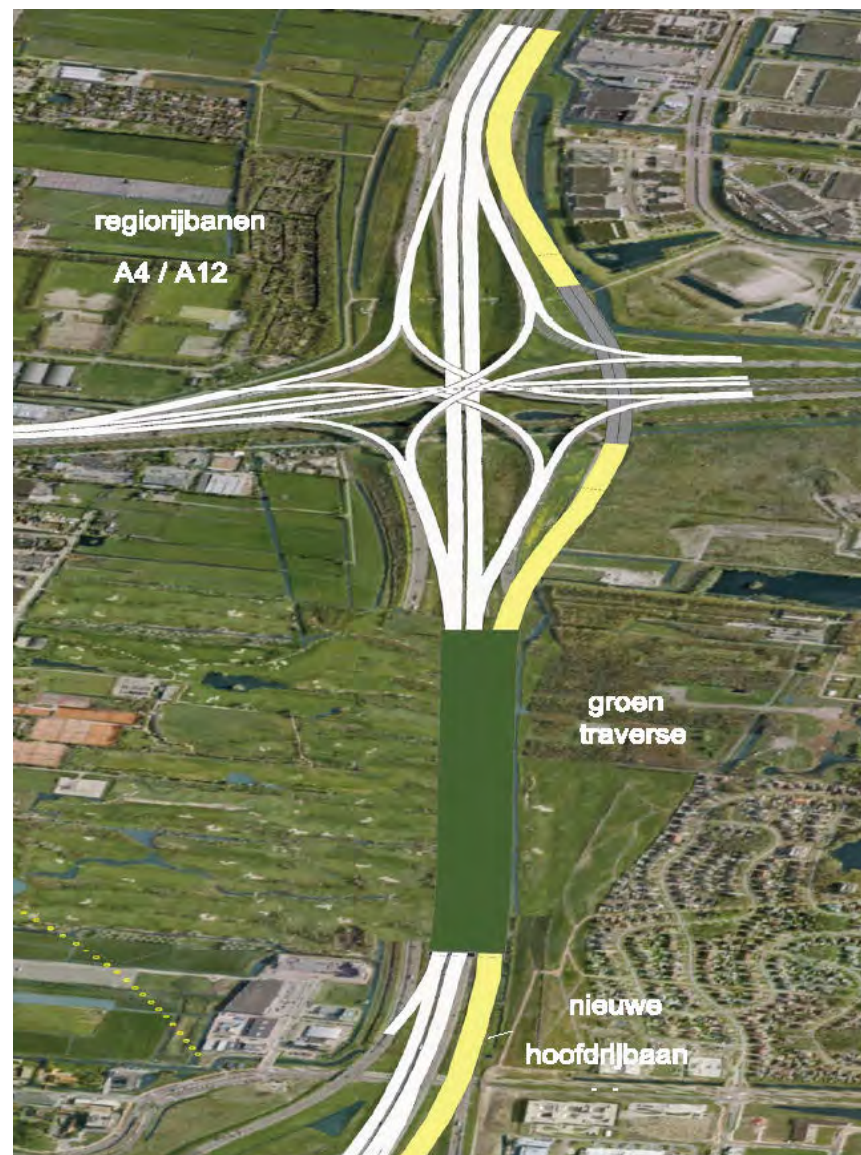


Fig. 7: Voorbeeld ontvlechtigingsvariant met groentranverse bij Ypenburg

### 6.3 De winst van ontvlechting

Met het voorstel tot ontvlechting van de twee hoofdverkeersstromen kan in ieder geval een flinke hoeveelheid weefbewegingen door in- en uitvoegend verkeer van en naar de A4 worden beperkt. De afwikkeling van de verkeersstromen wordt hierdoor vereenvoudigd en het fileleed voor het bovenregionale of landelijke verkeer zal hierdoor vermoedelijk sterk afnemen.

Een tweede voordeel van de ontvlechting is, dat het snelheidsprofiel op de rijbanen voor regionaal of lokaal verkeer kan worden afgestemd op het snelheidsprofiel voor regionale hoofdwegen elders in Haaglanden (zie de maximumsnelheid voor de N14 (max. 70 en 50 km/h) of de N211 (max. 80 en 50 km/h). Hierdoor zijn de wegen en wegaansluitingen makkelijker inpasbaar en kunnen ook negatieve effecten zoals milieuhinder door fijnstof en geluid verder beperkt worden.

Een derde voordeel van het ontvlechtingsalternatief is de ruimtewinst die met dit voorstel geboekt kan worden. De in- en uitvoegstructuren kunnen bij ontvlochten verkeersstromen immers worden vereenvoudigd, waardoor zij minder ruimte vragen dan de breed uitwaaiende bestaande weefvakken. Zodoende kan vooral aan de noordwestzijde van de A4-passage ruimte worden gewonnen voor een groene inrichting en de inpassing van groene functies in de Vlietzone (naar verwachting circa 10 ha).

Omdat de rijbanen in dit alternatief strak naast elkaar en naast de huidige geluidswal van Ypenburg geplaatst kunnen worden, biedt deze variant ook goede mogelijkheden voor de aanleg van een groentraverse boven de A4. Daarmee kunnen stadsdeel Ypenburg en de rest van Den Haag en Leidschendam-Voorburg beter aan elkaar worden gekoppeld, waarbij een ruimtewinst behaald kan worden van circa 25 ha.

### 6.4 MIRT-verkenning door de regio

De ontwikkeling van de infrastructuur rond de Vlietzone is ook een centraal aandachtspunt voor de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden en de betrokken gemeenten. Dat blijkt uit hun gezamenlijke inspanningen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en een reeks onderzoeken die door een gezamenlijk projectbureau zijn verricht. Ook deze studies komen al geruime tijd tot de conclusie dat een scheiding van landelijk en regionaal verkeer wenselijk is. Zodoende zouden de files beperkt kunnen worden en de regionale verkeersstromen beter gefaciliteerd kunnen worden.

In tegenstelling tot de vereniging kiezen de overheden tot nu toe echter voor een handhaving van de bestaande wegvakkenstructuren en een gelijktijdige verbreding van de rijstroken voor regionaal verkeer. Uit oogpunt van een duurzame en groene inrichting is een dergelijke keuze niet voor de hand liggend. Zij gaat immers gepaard met meer ruimteclaims voor de verkeersfunctie en belemmert tegelijkertijd een meervoudig grondgebruik door middel van een groentraverse. Hierdoor zou de scheiding tussen de Vlietzone en stadsdeel Ypenburg gehandhaafd blijven en zou ook geen ruimtewinst worden geboekt, die met de aanleg van een groentraverse juist tot de mogelijkheden behoort.

Een finale beslissing over de toekomstige ontwikkeling van de A4-passage is op dit moment nog niet genomen. De resultaten van de MIRT-verkenningen zullen vanaf 2012 naar verwachting eerst een planprocedure op rijksniveau gaan doorlopen, die door de vereniging nauwlettend gevolgd en met eigen suggesties gevoed zal worden. De verwachting bestaat dat daarom pas over één à twee jaar de hoofdlijnen van de infrastructuurontwikkeling duidelijk zullen worden, waarna de planvorming van de groenstructuur naast en/of boven de A4 haar vervolg kan krijgen.

## 7 WERKEN AAN EEN GROENE VLIETZONE

### 7.1 Nut en noodzaak van een groenvisie

De discussie over de toekomst van de Vlietzone heeft sinds het najaar van 2009 een geheel andere toonzetting gekregen dan in de jaren daarvoor. Daarbij hebben groeiambities en overspannen stedenbouwkundige bouwplannen plaats gemaakt voor pessimisme, passiviteit en de herziening van diverse gemeentelijke plannen. Voor de Vlietzone heeft dit tot gevolg gehad dat het gemeentebestuur van Den Haag haar oorspronkelijke groeiplannen heeft bevroren. Nieuwe ontwikkelingen dienen hier voorlopig te voldoen aan een (beheers-)verordening, die geen grootschalige ingrepen of veranderingen mogelijk maakt.

Wie de groenqualiteiten in de Vlietzone graag wil behouden zou uit deze gang van zaken misschien de conclusie kunnen trekken dat een vergaande verstedelijking van de Vlietzone dus van de baan is en dat de groen- en natuurwaarden op de lange termijn in stand gehouden worden.

Een dergelijke conclusie is echter niet op zijn plaats. In tegendeel: het bevroren van groeiplannen betekent immers niet dat zij later niet alsnog op tafel worden gelegd. Daarnaast brengt een periode van relatieve stilstand niet zelden een sluipende verstedelijking met zich mee. Een vorm van verstedelijking, die in de Vlietzone al sinds de negentiger jaren om zich heen heeft gegrepen en die tot een forse achteruitgang van de lokale groenqualiteiten heeft geleid.

Herkenbaar is dit aan de talrijke braakliggende bedrijfspercelen, omvangrijke terreinen met buitenopslag en de toename aan op zichzelf staande functies, die een samenhangende beeldvorming in de Vlietzone ondermijnen. Indien de gemeente deze trend wil keren is het meer dan



Fig. 8: Groenicoon versus stadsrandverschijnselen



noodzakelijk de visievorming voor de lange termijn voort te zetten. Want juist met een duidelijk toekomstbeeld is het mogelijk:

- willekeurige planontwikkeling en gelegenheidsplanologie te beperken
- individuele bouwplannen op hun langetermijneffecten te toetsen en
- individuele bouwplannen bij te laten dragen aan een samenhangende en hoogwaardige groenstructuur voor de Vlietzone.

## 7.2 Bouwstenen voor een groene Vlietzone

Mogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling van de Vlietzone bieden groeninvesteringen zoals die in de voorgaande hoofdstukken zijn omschreven en die als volgt kunnen worden samengevat:

- behoud van de Vliet als karakteristieke vaarweg
- inrichting van de Vlietoever als verkeersluw gebied (met buurtontsluiting)
- behoud van de landgoederenzone en de hier gelegen buitenplaatsen
- versterking van het Vliet-panorama bij Eemwijk o.a. door kwaliteitsverbetering langs de randen van deze open groenoase
- integratie van de op zichzelf staande groen- en recreatiecomplexen rond Park Leeuwenbergh tot een samenhangend landschapspark
- een groentranverse tussen Ypenburg en Park Leeuwenbergh
- versterking van de groenkwaliteiten op de TNO-locatie Ypenburg.
- een robuuste groenverbinding tussen de buitenplaatsen Eemwijk in het noorden van de Vlietzone en Vredenoord in het zuiden en
- inpassing van de Rotterdamsebaan met een lang tunneltracé zodat de groenstructuren ter plaatse behouden kunnen blijven.

Het functioneren van een groenstructuur zoals hiervoor omschreven kan nog worden versterkt door een gerichte profilering van de stedelijke functies die hierbinnen zijn gelegen. Denkbaar zijn onder andere:

- een groen vestigingsmilieu aan de zuidzijde van spoorwegwerkplaats Overgoo met minimaal 40% groene buitenruimte
- een campus met bedrijfs- en recreatiecomplexen ter hoogte van sportpark Westvliet
- de inrichting van de GAVI-kavel bij het Prins Clausplein met bedrijfs- en recreatiefuncties (in combinatie met meervoudig grondgebruik)
- transformatie van bedrijventerrein Westvlietweg tot een compact en multifunctioneel woonwerkgebied en
- de beperkte uitbreiding of completering van bestaande woonbuurten door uitbreidingen met tuinstadkwaliteiten.

### 7.3 Groen als leidraad

Met de hiervoor genoemde uitgangspunten is het volgens de Vereniging Houdt Vlietrand Groen mogelijk de groene kwaliteiten en functies van de Vlietzone te behouden en te versterken en tegelijkertijd ruimte te scheppen voor nieuwe stedelijke functies. De vereniging wil daarbij benadrukken de waarheid over het meest wenselijke toekomstbeeld niet in pacht te hebben. Zij is echter van mening dat een groene ontwikkeling van de Vlietzone het meest recht doet aan:

- de behoefte aan stedelijke groengebieden die bijdragen aan een goed stadsklimaat en de verbetering van de volksgezondheid
- de aanhoudende vraag naar recreatiegroen en natuur in steeds drukker stedelijke woon- en werkgebieden
- het overschot aan grootstedelijke vestigingslocaties met leegstaande kantoorpanden en
- een stagnerende woningmarkt.

De vereniging vindt het begrijpelijk dat de gemeente Den Haag onder druk van de economische recessie prioriteiten moet stellen. Daarbij is het niet

meer dan logisch dat de ontwikkeling van een aantal internationaal relevante ontwikkelingsgebieden voorrang geniet boven andere kansrijke locaties. Dit hoeft echter niet te betekenen dat het oorspronkelijke optimisme en de voortvarendheid van de planvorming plaats maakt voor pessimisme en passiviteit. In tegendeel: de beëindiging van de visieontwikkeling voor de Vlietzone vergroot de kans op willekeurige, op zichzelf staande individuele projecten, hetgeen vaak ten koste gaat van kwaliteiten als:

- samenhangende stedenbouwkundige structuren,
- homogene groenstructuren en
- een coherent wegenstelsel.

De vereniging vindt het daarom belangrijk dat de planvorming voor de Vlietzone ondanks de economische recessie wordt voortgezet, zodat duidelijkheid ontstaat voor het gewenste toekomstbeeld voor deze regionaal belangrijke groenzone. Gezien de moeilijke economische randvoorwaarden is een overwegend groene ontwikkeling van de Vlietzone daarbij de meest voor de hand liggende keuze. De bewoners en omwonenden van de Vlietzone zijn er klaar voor<sup>3</sup>, denken graag mee en zijn vanzelfsprekend bereid, de gemeente bij de uitwerking van een duurzame groenstructuur te ondersteunen.

