

Aan Burgemeester en wethouders van Den Haag
Postbus 12655
2500DP DEN HAAG

Voorburg, 26 februari 2011

Ons kenmerk: RO-1107

Betreft: zienswijze ontwerp-uitwerkingsplan Trekfietstracé

Geacht College,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het ontwerp voor het “Uitwerkingsplan Trekfietstracé (A4/Vlietzone)” waarmee de gemeente Den Haag de juridisch planologische basis wil scheppen voor de aanleg van een deel van de regionale fietsroute Den Haag - Ypenburg. Het plangebied is gelegen in het zuidelijke deel van de Vlietzone tussen de woon- en werkgebieden van Voorburg-West, Rijswijk-Hoornwijck en Den Haag-Ypenburg.

Alvorens in te gaan op een aantal zeer belangrijke aspecten en regelingen van het bestemmingsplan, willen wij met onze zienswijze duidelijk maken, dat de Vereniging Houdt Vlietrand Groen de realisatie van een fietsverbinding tussen Ypenburg en Den Haag-Centrum van harte ondersteunt. Met de aanleg van een dergelijk fietspad wordt immers een bijdrage geleverd aan:

- een goede bereikbaarheid van belangrijke woon-, werk- en groengebieden in de regio Haaglanden
- een goede bereikbaarheid van attractiepunten die aan de fietsroute zijn gelegen zoals oude dorpskernen, groenzones, karakteristieke waterwegen en recreatievoorzieningen
- minder autoverkeer en dus minder CO₂-uitstoot in het hart van de regio Haaglanden en
- betere fietspaden, die van het gemotoriseerde verkeer dikwijls gescheiden worden, hetgeen ten goed komt aan de verkeersveiligheid en het welzijn van fietsers in het algemeen.

Ondanks deze positieve effecten geeft het bestemmingsplan ons echter aanleiding tot enkele principiële kanttekeningen die hieronder nader zullen worden toegelicht. Kort samengevat betreft het:

- de planning van een regionale fietsroute via voorzieningen met een te beperkte capaciteit
- de gebrekkige afstemming met het project Rotterdamsebaan
- de effecten van het tracé op het vlak van landschap en cultuurhistorie
- de effecten van het beoogde tracé op recreatieve voorzieningen in de rechtstreekse omgeving
- knelpunten op het vlak van verkeersveiligheid die een rechtstreeks gevolg zijn van de tracékeuze en
- tegenstrijdigheden in het ontwerp voor de fietsroute enerzijds en het verkeersproject Rotterdamsebaan anderzijds.



De Nieuwe Tolbrug

Regionale fietsroute met te beperkte capaciteit

Met het oog op de regionale betekenis van de fietsroute verbaast het ons, dat bij het ontwerp van de route niet meer rekening is gehouden met haar regionale functie en de hiermee gepaard gaande intensiteit van het fietsverkeer. Deze wordt in het bestemmingsplan op circa 4.000 weggebruikers per dag geraamd, waaruit specifieke eisen voortvloeien voor het routeontwerp en de daarbij behorende voorzieningen als kruisingen, bruggen en opstelplaatsen bij haltepunten.

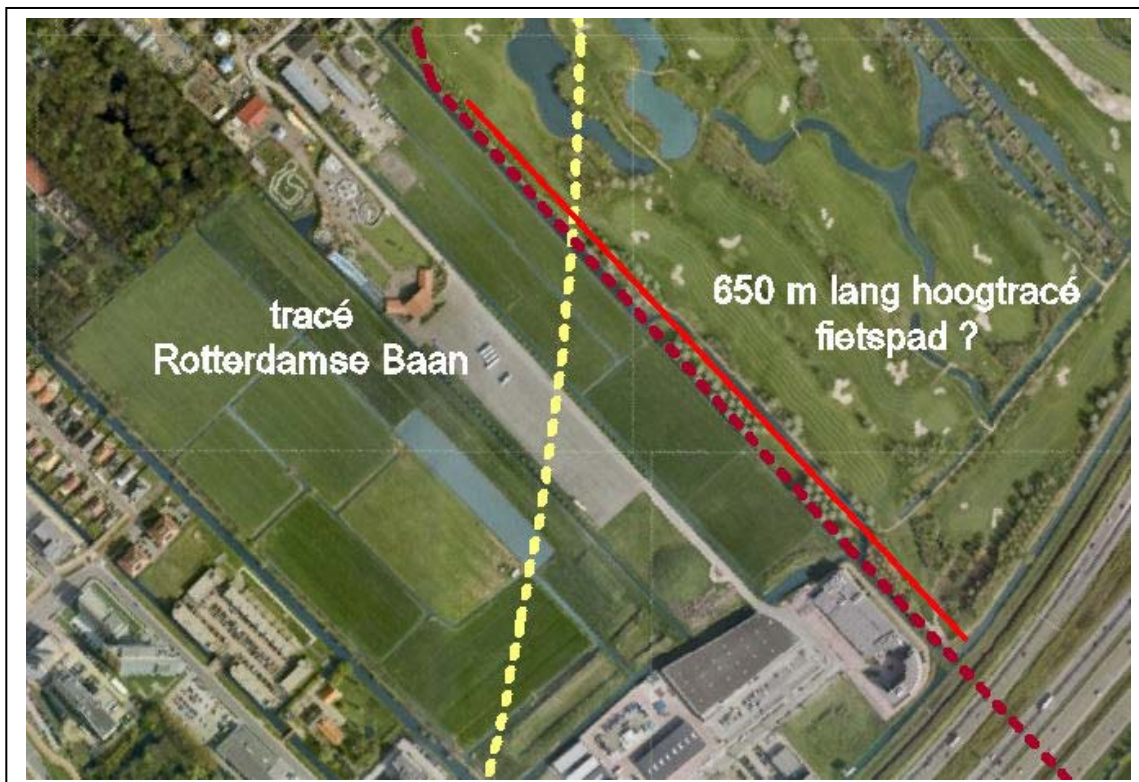
Onze verbazing was daarom erg groot toen wij constateerden, dat de beoogde 21^e eeuwse, regionale fietsroute via een monumentale brug uit de 19e eeuw wordt gepland, die oorspronkelijk slechts voor het simpele gebruik door voetgangers is ontworpen. Het is voor ons onbegrijpelijk dat bij de planning:

- niet voor een route is gekozen, die gebruik maakt van bestaande voorzieningen die op een regionale verkeerscapaciteit zijn berekend en ontworpen
- noch voor een nieuwe route en voorziening is gekozen die een beter en veiliger oversteek bij de Vliet mogelijk maakt.

Wij willen u bij deze dan ook met klem verzoeken het beoogde traject te heroverwegen en van de beoogde routing via de Nieuwe Tolbrug af te zien of tijdelijk te gebruiken zolang er onvoldoende middelen voor een beter alternatief beschikbaar zijn.

Onvoldoende afstemming met het project Rotterdamsebaan

Zoals uit het bestemmingsplan kan worden afgeleid voorziet de planning van de regionale fietsroute in een tracé, dat vanaf de brug van de A4 komend in een redelijk rechte lijn langs het golfsporsterrein van Golfvereniging Leeuwenbergh wordt geleid. Ter hoogte van het golfsterrein kruist het Trekfiestracé daarbij het tracé voor de Rotterdamsebaan, die Den Haag-Centrum en de Binckhorst met de rijkswegen A4 en A13 moet verbinden.

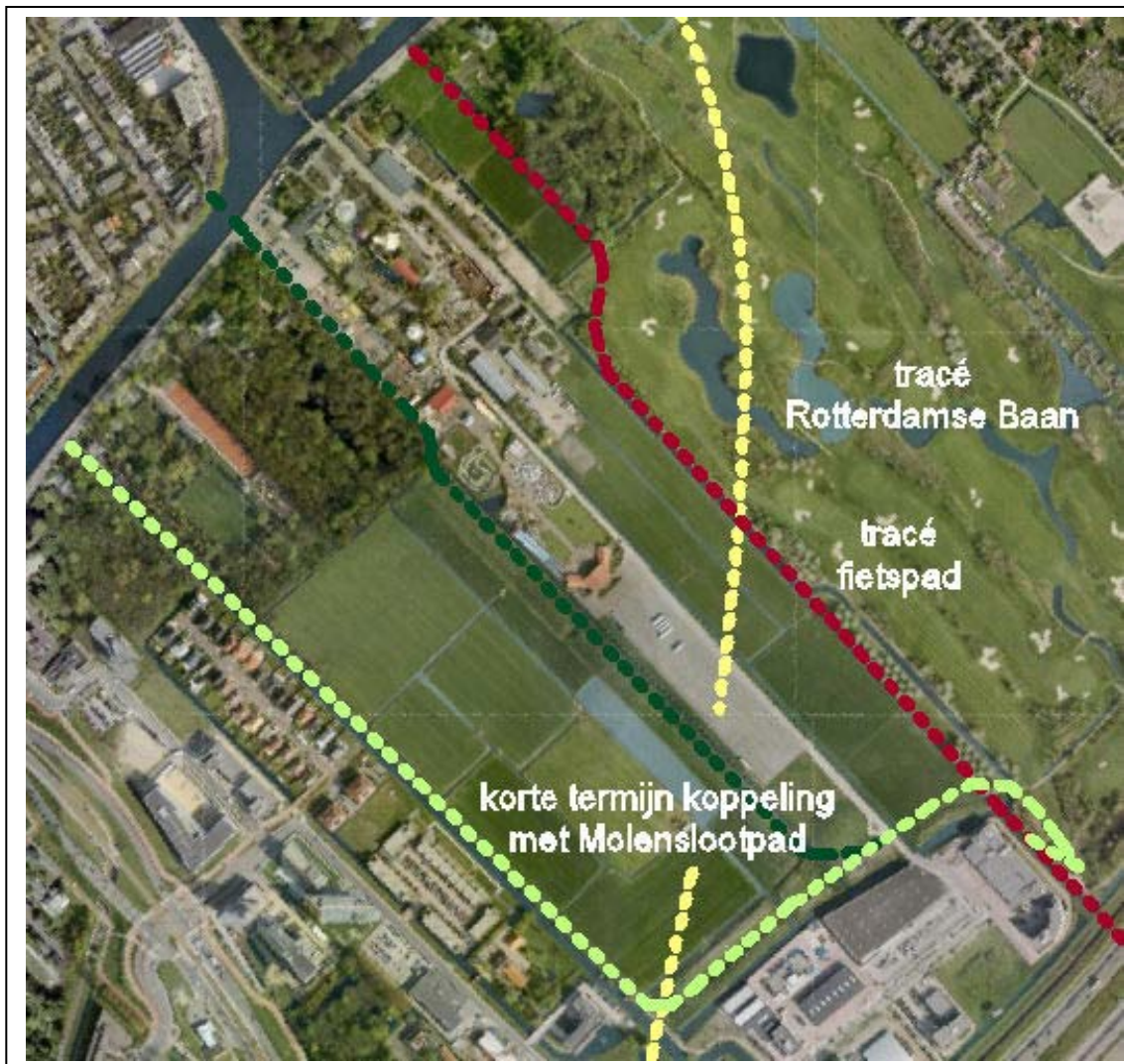


Hoogtracé voor het fietspad?

Gezien hun functies zullen de regionale fietsroute en de doorgaande autoweg elkaar ongelijkvloers moeten kruisen, hetgeen de vraag opwerpt met welke principekeuze dit zal gebeuren. In het meest gunstige geval zal de Rotterdamsebaan in de Vlietzone geheel verdiept en als tunnel worden aangelegd. Daardoor zou het fietspad de autoweg op het niveau van het huidige maaiveld kunnen kruisen. Indien de betrokken overheden echter besluiten om de Rotterdamsebaan op maaiveldniveau aan te leggen, zou dit betekenen dat het fietspad als brug of hoog tracé door de Vlietzone geleid zou moeten worden. Het spreekt voor zich, dat dit een verreikende versnippering van de Vlietzone met zich mee zou brengen (over een lengte van circa 650 m), en dat de landschappelijke kwaliteiten ter plaatse zwaar zouden worden aangetast. Ook zouden de fietsers hier aan een forse windhinder worden blootgesteld, hetgeen alleen door een extra investering in windschermen is te verminderen.

Een ander leidt tot de conclusie, dat een Rotterdamsebaan op maaiveld een andere inpassing van de regionale fietsroute noodzakelijk zou maken dan een verdiept aangelegde autoweg.

Omdat thans echter nog geen definitieve duidelijkheid bestaat, over de vraag of en hoe de Rotterdamsebaan zal worden aangelegd, kan thans eigenlijk ook geen besluit over de vraag worden genomen hoe het regionale fietspad deze weg zal kruisen. In het verlengde daarvan kan dan ook geen besluit worden genomen over de aanleg van een fietspad dat als sluitstuk en verbinding met de Westvlietweg zou gaan fungeren.



Alternatieve tracés voor de korte en lange termijn

Met het oog op dit vorenstaande verzoeken wij u een besluit over het definitieve tracé voor het regionale fietspad uit te stellen, totdat definitief is vastgesteld hoe de Rotterdamsebaan in de Vlietzone zal worden aangelegd.

Los van dit verzoek willen wij daarnaast duidelijk maken, dat de planning van de regionale fietsroute in alle gevallen erop gericht zou moeten zijn, de landschappelijke waarden van de Vlietzone zoveel mogelijk te handhaven. In onze ogen zou het fietspad na het kruisen van de A4 daarom met een andersoortige voorziening op maaiveldniveau moeten worden gebracht

dan thans door de gemeente wordt voorgestaan. Wij geven de voorkeur aan varianten die ruimte sparen, landschappelijk makkelijker inpasbaar zijn en daardoor naar verwachting ook minder kosten met zich meebrengen zoals een dubbele hellingbaan evenwijdig aan de A4 (gelijk aan de routing van de Ringelwikke en Postenkade aan de overkant in Ypenburg). Een dergelijke oplossing heeft tot voordeel, dat het regionale fietspad na het kruisen van de A4 op korte afstand tot maaiveldniveau zou kunnen worden gebracht.

Effecten op landschap en cultuurhistorie

In het verlengde van het vorenstaande heeft het ons tevens verbaasd, dat de fietsroute is gepland door een open weiland, dat een rechtstreeks functioneel verband heeft met het oude buiten Hoekenburg aan de noordwestzijde van Vliet. Voor het weiland is een dienstbaarheidsregeling of zogenaamd "Servituut" van toepassing. Deze regeling bepaalt, dat ter hoogte van het open weiland ingrepen achterwege moeten blijven die de kwaliteit van het landschapsbeeld ter plaatse aantasten en ondermijnen. Dit geldt zowel voor bebouwing als voor ingrepen, waarmee het gezichtsveld en de zichtlijn van Hoekenburg worden verstoord.

Het vorenstaande is in zo verre van belang, als dat de fietsroute in de Vlietzone het toekomstige tracé van de Rotterdamsebaan zal kruisen, waardoor - zoals hiervoor al is toegelicht - een verreikende aantasting van het landschapsbeeld kan ontstaan. Dat geldt ook voor de verlichting naast het geplande fietspad, die een verstoring van het oorspronkelijke landschapsbeeld met zich meebrengt. Gezien de negatieve effecten van het tracé op landschap en cultuurhistorie vragen wij u dan ook, om van het gekozen tracé af te zien en de planologische regeling daarvoor te beëindigen. In plaats daarvan zou de procedure voor een alternatief tracé gestart kunnen worden dat aan het eind van onze zienswijze toegelicht zal worden.

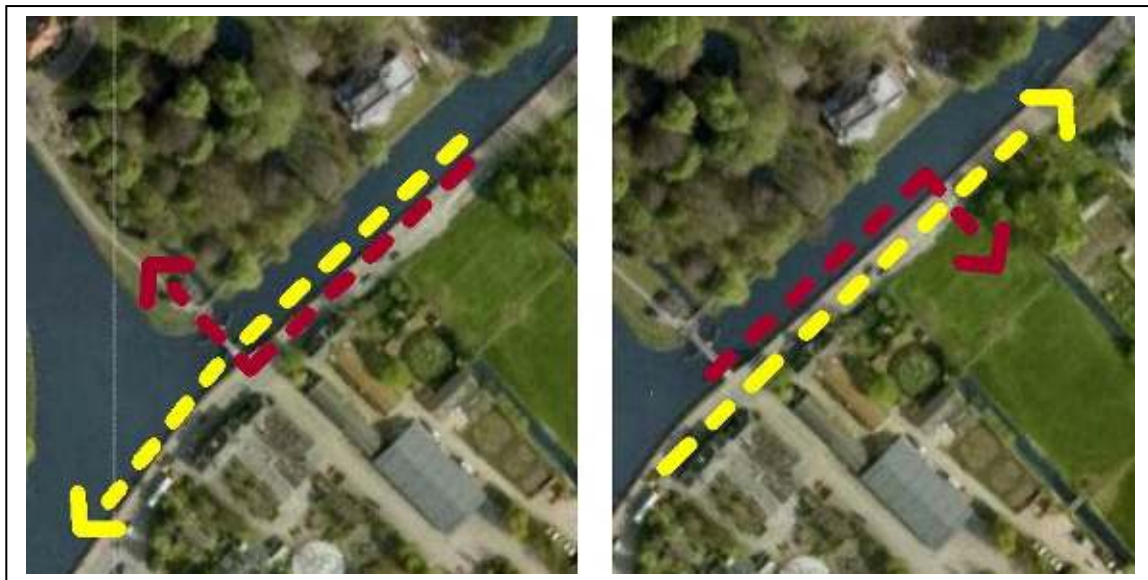
Effecten op de recreatievoorzieningen in de rechtstreekse omgeving

Zoals bekend voorziet de planning van de regionale fietsroute in een tracé, dat vanaf de brug van de A4 komend in een redelijk rechte lijn langs het golfsportterrein van golfvereniging Leeuwenbergh wordt geleid. Ter hoogte van de bebouwing aan de Westvlietweg en de hier gelegen paardenmanege Meyvliet kruist het pad vervolgens het open weiland tegenover Hoekenburg, waarna de route langs het oude buiten Zeerust tot aan de Vliet wordt geleid.

Door deze tracékeuze wordt het fietspad langs danwel door drie recreatieve of cultuurhistorisch waardevolle voorzieningen geleid, die allen gericht zijn op een rustgevende vrije tijdsbeoefening of landschapsbeleving. Het gevolg hiervan is, dat de recreanten ter plaatse gehinderd kunnen worden door het grote aantal fietsers en de geluidsoverlast die van bromfietsen uitgaat. Dit geldt met name voor het gebruik van de grote buitenbak van de paardenmanege, waaraan het gebruik door de verstoring misschien zelfs beëindigd moet worden, omdat paarden hindergevoelige dieren zijn.

Veiligheidsknelpunten

Een vierde punt van aandacht is zonder twijfel de veiligheid van de geplande fietsroute. Volgens het thans geplande tracé zal het fietspad ter hoogte van het buiten Zeerust bij de Westvlietweg uitkomen. Tot aan de “Nieuwe Tolbrug” naar de Hoekweg zal de route hier het fietspad langs de Vlietoevers volgen. Het fietspad heeft op dit gedeelte slechts een breedte van 2,70 m en wordt in twee richtingen gebruikt, hetgeen geregeld tot gevaarlijke situaties kan leiden. Dit wordt nog versterkt door het gegeven, dat het fietspad bij gebrek aan ruimte ook als trottoir voor voetgangers wordt gebruikt en dat het pad in incidentele gevallen (tegen de regelgeving in) door bromfietsers wordt gebruikt. Deze omstandigheden scheppen samen met het passerende wegverkeer regelmatig gevaarlijke situaties en hebben tevens ongelukken tot gevolg.



Hindersituaties voor verkeer in noordelijke en zuidelijke richting

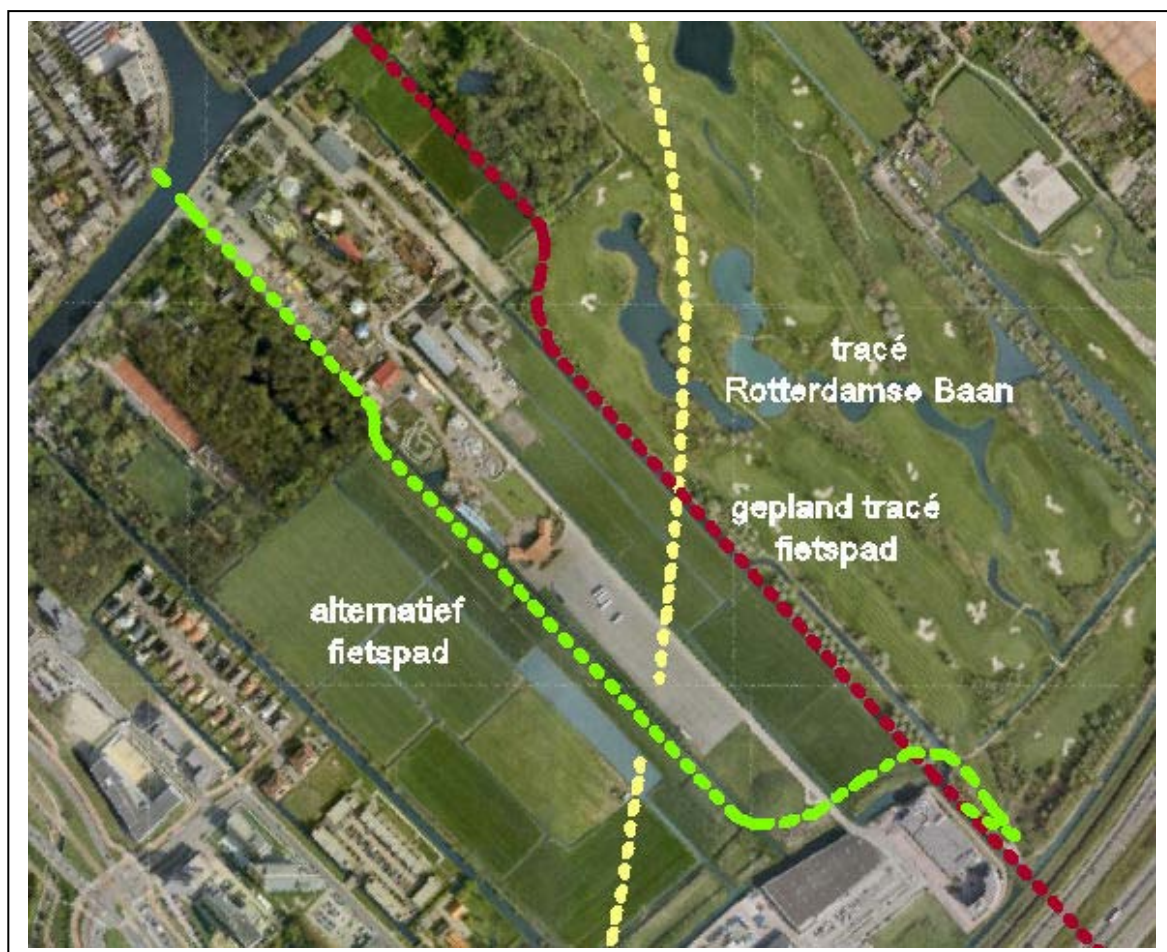
Gevaarlijke situaties ontstaan daarnaast ook door het feit dat de Nieuwe Tolbrug een steil talud heeft (circa 30 graden), waardoor fietsers die over de brug lopen en hun fiets niet kunnen houden, plotseling op het fietspad langs de Westvlietweg terecht kunnen komen, hetgeen tot aanrijdingen met passerende fietsers kan leiden.

Indien het regionale fietsverkeer zoals gepland van de “Nieuwe Tolbrug” gebruik zal maken betekent dit, dat de 4.000 (brom)fietsers in beide richtingen het toch al te krap bemeten pad aan de Vlietoever moeten gebruiken. Hierdoor zal tussen de “Nieuwe Tolbrug” en het buiten Zeerust een capaciteits- en veiligheidsprobleem ontstaan, waarbij het verkeer richting Den Haag het doorgaande fietsverkeer in zuidelijke richting zal hinderen en het fietsverkeer richting Ypenburg het fietsverkeer in noordelijke richting zal frustreren. De kans op (nog meer) aanrijdingen op het fietspad neemt hierdoor toe, even als de kans op onveilig verkeersgedrag, die door de hindersituaties worden opgeroepen. Zo is het aannemelijk dat het fietsverkeer langs de Vliet, dat door kruisend fietsverkeer gehinderd zal worden vaker dan nu

gebruik zal maken van de rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer. Kortom: het geplande tracé heeft een aantal zwaarwegende veiligheidsrisico's, die om een veiliger alternatief vragen. Om deze redenen vragen wij u van het thans gekozen tracé af te zien en voor de ontwikkeling van een veiliger tracé te kiezen.

Financiële haalbaarheid

Met het oog op de financiële haalbaarheid willen wij erop wijzen, dat in het bestemmingsplan ten onrechte wordt verondersteld, dat het thans gekozen tracé slechts € 1,5 mln. zal kosten. Indien - zoals thans ter discussie staat - de Rotterdamsebaan op maaiveld wordt aangelegd, zou dit een extra fietsbrug vergen voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een brug en een hoogtracé tot aan de brug bij de A4. Deze kosten zijn in de huidige planvorming niet meegenomen, hetgeen betekent dat de financiële haalbaarheid van het geplande tracé nog niet veilig gesteld is. Ook vanuit dit perspectief vragen wij u aan van de voorgestelde fietsroute af te zien en voor een goedkoper alternatief tracé te kiezen.



Het alternatief

Zoals uit de voorgaande kanttekening blijkt, denken wij dat voor het geplande tracé twee alternatieven bestaan. Voor de korte termijn denken wij aan een koppeling met het

Molenslootpad, zodat het fietspad niet op de besluitvorming rond de Rotterdamsebaan hoeft te wachten en toch een zinvolle voortzetting krijgt.

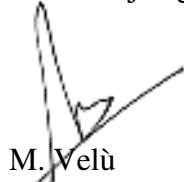
Voor de lange termijn denken wij, dat een tracé aan de zuidzijde van Drievliet de meest passende route richting Trekvliet is. Daarbij gaan wij ervan uit, dat de Rotterdamsebaan verdiept wordt aangelegd. Ter hoogte van de Vliet komt dit alternatief op een punt uit, waar meer ruimte beschikbaar is voor de ontwikkeling van opstelplaatsen, zodat het kruisen van de Vliet en van de Westvlietweg / Jan Thijssenweg veiliger kan verlopen. Deze variant zou overigens nog beter functioneren, indien de regionale fietsroute niet via De Nieuwe Tolbrug geleid zou worden maar via een fietsbrug naar de Geestbrugkade en de westkant van de Trekvliet.

Voor de goede orde willen wij ook nog vermelden, dat de recreatieve waarde van de nieuwe verbinding nog versterkt zou kunnen worden door de koppeling met een separate wandelstrook. Hierdoor zou de toegankelijkheid van de Vlietzone worden verbeterd, hetgeen de aantrekkingskracht zeker ten goede zou komen.

Tot slot

Afsluitend willen wij nog vermelden dat wij gaarne bereid zijn onze bezwaren nog in een persoonlijk gesprek nader toe te lichten. Hopende u voor nu voldoende te hebben geïnformeerd verblijven wij

Vriendelijke groet,



M. Velù
voorzitter Vereniging Houdt Vlietrand Groen



B.G.A. de Zwart-Nijhof
secretaris Vereniging Houdt Vlietrand Groen