Onderwerp: zienswijze op de netwerkstrategie 2040

Geacht college,

Naar aanleiding van de uitgebrachte Netwerkstrategie 2040, voor een leefbaar en bereikbaar Den Haag, heeft de Commissie Loosduinen de volgende opmerkingen.

Natuurlijk zijn wij het eens met de algemene doelstelling om Den Haag de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te bieden, die noodzakelijk zijn. Naast huisvesting en eventueel een werkplek zijn dit algemene voorwaarden, die nodig zijn om je te willen vestigen in een stad als Den Haag. De vraag hierbij is wel:" Op welke manier wordt dit allemaal in elkaar gestoken"? Dromen is één, maar realiseren en betaalbaar houden is twee.

De netwerkstrategie 2040 richt zich vooral op het verkeer in de meest algemene zin van het woord. Het gaat niet alleen over de deelnemers, maar ook over inrichting van straten, over zones waar niet harder gereden mag worden dan 30 km en over een goed openbaar vervoer.

Belangrijk hierbij is onze opmerking over de haalbaarheid. Natuurlijk het is een visie, maar als je niet meteen kijkt naar de praktische, dagelijkse gang van zaken, met name hoe houd je alles in de hand, heb je controle over zaken en hoe maak/houd je alles betaalbaar, dan wordt geloofwaardigheid van de opgeschreven ideeën minder waard. Wij vragen ons af of het geschetste beeld wel toekomstbestendig is.

Waar de Commissie Loosduinen ook problemen mee heeft, is de kwaliteit van het openbaar vervoer. In elke nota wordt het openbaar vervoer naar voren geschoven als het ideale middel om met name de auto te verdrijven. Hoe staat dit in verhouding met de ideeën, die o.a. de HTM heeft om bepaalde haltes te laten vervallen en bepaalde routes niet jaarrond te rijden. Daarnaast blijven de prijzen maar stijgen, en niet een klein beetje. Alles wordt bepaald op grond van statistieken en zonder fatsoenlijk overleg met bewoners c.q. wijkberaden. Zo wordt besloten om in bepaalde wijken/ bepaalde straten niet meer te rijden. Denk aan een wijk als Vroondaal waar het openbaar vervoer niet aanwezig is. Om de wijk heen is openbaar vervoer te vinden, maar de bereikbaarheid in zo'n nieuwe wijk, waarbij je verwacht dat die juist goed geregeld zou worden, daarvan is niets terug te vinden.

Qua OV voor Vroondaal hebben de bewoners 3 voorstellen opgesteld. Nu de wijk behoorlijk volgebouwd is, merken we in toenemende mate dat het OV in en rond de wijk niet is meegegroeid. De bewoners willen dan ook graag zien dat er op korte termijn, anticiperend op deze netwerkstrategie, waar mogelijk verbeteringen worden aangebracht.

Uit de zienswijze van wijkberaad Vroondaal:

Voorstel 1. Flinke uitbreiding van nietjes (als fietsenberging) bij de Tramhalte Kraayenstein. De hele wijk Vroondaal maakt van deze halte gebruik voor vervoer naar DH Centrum

Voorstel 2. Het plaatsen van nietjes bij bushalte (lijn 456) op de Nieuweweg bij de Uithof. De hele wijk Vroondaal is van deze halte afhankelijk voor vervoer naar Naaldwijk/Rotterdam.

Voorstel 3. Nieuwe busverbinding tussen eindhalte tram 4 (Uithof) of eindhalte tram 9 (Melis stokelaan) via Oorberlaan (met nieuwe bushalte) Monsterseweg Ockenburghstraat naar Kijkduin.

Deze nieuwe busverbinding geeft de bewoners van zo'n 3000 huizen, inclusief de aangrenzende nieuwbouw in Westland een mooie verbinding naar de tramlijnen (voor woon werk verkeer) en naar het strand in Kijkduin. Voorts kan de P&R bij de Uithof dan gebruikt worden voor bezoekers van buiten de stad die naar het strand gaan bij Kijkduin.

Verder wordt in de door u voorgestelde strategie de voetganger en de fietser duidelijk belicht. Door de drukte op de fietspaden en de soorten van voertuigen, die gebruikt maken van het fietspad, is het idee om fietspaden te verbreden en veilig te houden, de juiste. Ditzelfde geldt ook voor de voetpaden. Let wel dat wortelopdruk vermeden moet worden, zodat we niet weer dezelfde fouten maken! Het lastige hierbij is, dat dit ten koste gaat van de autowegen/autogebruik. Het gebruik van de privéauto zal nog (vele) jaren duren moet niet in het verdomhoekje komen. Er moet geanticipeerd worden op een noodzakelijke groei van het wegennet in relatie tot de groeiende stad, waarbij de bewoner niet per definitie de auto laat staan of geen auto meer heeft. Varianten als een deelauto c.q. een leaseauto zijn mogelijkheden, maar zijn niet van doorslaggevende aard in een grote vermindering van het aantal auto's. Saillant element is dat ondanks de grote bevolkingsgroei het wegennet in het stadsdeel Loosduinen niet is uitgebreid, ondanks vroege signalering van ons uit naar het gemeentebestuur over de mismatch tussen bevolkingsgroei en gelijkblijvende dichtheid van het wegennet.

Het instellen van een 30 km zone in bepaalde straten kan de veiligheid ten goede komen, maar er zal goed op gehandhaafd moeten worden. Men heeft de neiging om toch iets harder te rijden en zelfs voetgangersovergangen zijn nog steeds niet 'heilig'!

Een goede en vooral realistische afweging van het gebruik van het wegennet is aan de orde. Politieke voorkeuren zijn mooi, maar stoelen niet altijd op de realiteit.

Met vriendelijk groeten,

Namens de Commissie Loosduinen

Pjer Wijsman (voorzitter CL)

Bert van der Valk (voorzitter CL-ROV)