



Gemeente Westland
T.a.v. het College van Burgemeester en wethouders
RBM/RJZ
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk

CC gemeenteraadsleden van gemeente Westland.

Westland, 17 februari 2008

Betreft: Inspraakreactie voorontwerp-bestemmingsplan "Verlengde Veilingroute en Zuidelijke Randweg Naaldwijk".

Geachte college,

Wij reageren op het ter inzage gelegde bovengenoemde voorontwerp-bestemmingsplan ten aanzien van de volgende punten:

1. Verkeerskundige onderbouwing van het plan;
2. Consequenties voor geluid- en luchtkwaliteit;
3. Fiets-/voetverkeer;
4. Parkeermogelijkheden en calamiteitenroute;

Onze puntsgewijze reactie volgt hieronder:

1. Verkeerskundige onderbouwing van het plan

In het verkeersmodel hebben wij een omissie geconstateerd ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen op de Galgeweg tussen Kruisbroekweg en Zuidelijke Randweg Naaldwijk(ZRN) en de ZRN zelf.

In tabel 6.2 (blz 29) zijn de volgende gegevens opgenomen.

Tabel 6.2 Verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per weekdagemaal, afgeronde getallen)

wegvak	autonoom			beoogd		verschil in %
	2006	2010	2020	2010	2020	
Verlengde Veilingroute N222-Veilingroute-Burg.						
Elsenweg	0	0	0	23.400	23.000	-1,7%
Zuidelijke Randweg Naaldwijk (Piet Struijkweg)- Galgeweg-Burg. Elsenweg	0	0	0	9.900	9.600	-3,0%
Burg. Elsenweg N213						
Westerlee-Vlietpolderplein	31.300	33.200	38.600	50.400	51.900	3,0%
Vlietpolderplein-Middel Broekweg	31.300	33.200	38.600	40.700	41.300	1,5%
Veilingroute N222						
Middel Broekweg-VVR	14.800	15.700	18.200	9.500	9.300	-2,1%
VVR-Zwethlaan	14.800	15.700	18.200	29.900	29.400	-1,7%
Middel Broekweg/Veiling(route)-Burg. Elsenweg	22.200	23.500	27.300	15.700	18.200	15,9%
Kruisbroekweg-Galgeweg-Middel Broekweg	15.400	16.400	19.000	2.200	2.600	18,2%
Galgeweg						
Kruisbroekweg-ZRN	15.400	16.400	19.000	9.400	9.100	-3,2%
ZRN-Westerlee	15.400	16.400	19.000	500	500	0,0%

In deze tabel is in blauw te zien, dat de verkeersbewegingen op de Kruisbroekweg (en aansluitend op de Middelbroekweg) het aantal verkeersbewegingen met 14.200 afneemt in 2010. Dit verkeer zal niet oplossen, maar zal via het enige (hertoe aangelegde) alternatief, de Galgeweg en de ZRN afgeleid worden richting Burg. Elsenweg en verder naar A20 en Verlengde Veilingroute.

Volgens ons zullen deze 14.200 verkeersbewegingen of tenminste een zeer aanzienlijk deel hiervan in de beoogde situatie moeten worden bijgeplust bij zowel Galgeweg als de ZRN die in rood zijn aangegeven.

1.1 Wij verzoeken u het voorontwerp-bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen.

Hiernaast vragen wij u om uitleg, hoe het kan dat in de beoogde situatie er in de meeste gevallen sprake is van een afname van de verkeersbewegingen in 2020 ten opzichte van 2010. Deze verschillen zijn in een kolom achter de aantallen verkeersbewegingen in groen aangegeven.

1.2 Wij verzoeken u om een verklaring voor deze afname, die niet in de autonome situatie plaatsvindt.

2. Consequenties voor geluid en luchtkwaliteit

Het onderliggende rapport over luchtkwaliteit (Royal Haskoning oktober 2006) en geluid is gebaseerd op weliswaar niet identieke maar soortgelijke verkeersbewegingen als hierboven omschreven.

2.2 Wij verzoeken u de consequenties van de substantiële hogere verkeersbewegingen inzichtelijk te maken.

Uiteraard zal hierbij ook de specifieke situatie bij ons nieuwe atletiekcomplex inzichtelijk gemaakt moeten worden.

3. Fiets-/voetverkeer

In het bestemmingsplan is slechts beperkte aandacht besteed aan de toekomstige fietsstructuren. In de opgenomen kaart "Fietsstructuur" is enerzijds een omissie en anderzijds een niet geheel correcte weergave verwoord.

Allereerst is in deze kaart de nieuwe fietsbrug in het verlengde van de Lange Broekweg over de Zweth richting De Lier niet opgenomen. In de kaart wordt met een U-curve verwezen naar de oude situatie waarbij de brug een paar honderd meter verder naar het noordoosten lag. Hierop hebben wij in een vooroverleg met vertegenwoordigers van de gemeente Westland en de Provincie reeds gewezen, maar dit is in het voorontwerp nog niet hersteld.

Het huidige fietspad vanaf Westerlee over de bestaande trambaan naar de Monnikenlaan is in deze kaart ten onrechte weggelaten. Mogelijk komt dat voort uit andere plannen of wensen, maar in de huidige situatie heeft dit stuk fietspad een wezenlijke functie.

3.1 Wij verzoeken u de kaart op deze twee punten aan te passen.

Halverwege het fietspad over de bestaande trambaan en de Vlietweg en fietsviaduct over de Burg. Elsenweg is gekozen voor een nieuwe ongelijkvloerse fietsonderdoorgang onder de ZRN. Dit lijkt in eerste instantie mogelijk een geschikte keus om beide fietsverbindingen te bedienen. De Vlietweg wordt momenteel druk gebruikt door schoolgaande kinderen. Tegen de tijd dat de ZRN gereed is, zal de school aan de Vlietweg verplaatst zijn nabij de Galgeweg. Gelukkig maar, want de Vlietweg is een smalle polderweg, zonder berm, die net breed genoeg is voor één vrachtwagen. Het aanwijzen van een dergelijke onveilige weg als doorgaande fietsverbinding gecombineerd met vrachtverkeer voor de ter plaatse steeds groter wordende glastuinbouwbedrijven vinden wij onbegrijpelijk. Overigens zien wij nergens cijfermatige onderbouwing van de voorgestelde fietsverbindingen gebaseerd op huidige en/of toekomstige fietsbewegingen.

3.2 Wij verzoeken u de huidige en toekomstige fietsbewegingen in kaart te brengen.

Wij begrijpen dat het handhaven van het fietspad ten noordoosten van de Burg Elsenweg, vanwege de noodzaak om de Verlengde Veilingroute over te steken erg duur is. De gehele voorgestelde verbetering van de infrastructuur (voor de auto) is vele malen duurder. De fietser mag toch niet het kind van de rekening worden. De laatste jaren is op vele plaatsen fors geïnvesteerd in de verkeersveiligheid, dan mag hier thans toch niet worden bezuinigd ten koste van dezelfde verkeersveiligheid.

3.3 Wij verzoeken u in het toegezegde onderzoek naar de mogelijkheden van de aansluiting van de Lange Broekweg op de VVR mee te nemen of het doorgaande fietsverkeer alsnog via het huidige fietspad langs de Burg Elsenweg te laten plaatsvinden.

Gezien de onveiligheid van de Vlietweg en de verplaatsing van de school in het verlengde van het fietspad over de bestaande trambaan lijkt een fietsonderdoorgang ter hoogte van de trambaan meer voor de hand te liggen. In een eerder overleg hebben wij al vragen gesteld over de berekening van de gemiddelde omrijfactor. Onduidelijke of onjuiste afstanden en het ontbreken van een gewogen berekening hebben wij als omissie gemeld. Ons is mondeling aangegeven, dat een onderdoorgang hier technisch niet mogelijk is. Het ligt niet op onze weg om door specialisten technische mogelijkheden hiertoe te laten uitzoeken, maar wij hebben sterk de indruk dat ook deze plek technisch haalbaar kan zijn.

3.4 Wij verzoeken u een fietsonderdoorgang ter hoogte van de bestaande trambaan te onderzoeken.

4. Parkeermogelijkheden en calamiteitenroute;

Onze atletiekaccommodatie is gelegen op het Sportpark de Hoge Bomen. Dit park is aangelegd conform een bestemmingsplan uit 1962. Dit was een tijd die diverse mensen zich nog kunnen herinneren als een tijd dat er nog geen handvol auto's in de straten stonden en dat (wij, als) kinderen nog met gemak op straat konden spelen. We zijn inmiddels 46 jaar verder en de auto heeft toch wel een compleet andere plek in de samenleving gekregen. Het parkeren van de auto vooraan op het sportpark en vervolgens ca 500 meter lopen naar onze sportaccommodatie is voor een lopersvereniging uiteraard niet onoverkomelijk. Onze vele jeugdleden worden vanuit het gehele Westland door ouders met de auto naar de trainingen gebracht. Welke ouder zet zijn kind uit de auto en zegt "loop maar 500 meter in je eentje naar Olympus '70. Welke ouder wil daarentegen voor één of anderhalf uur trainen van zijn kind, tot tweemaal toe 500 meter heen en terug oftewel in totaal 2000 meter gaan lopen. Nog anders wordt het als het op dat moment regent.

Een onderdoorgang ter hoogte van de bestaande trambaan zal de afstand van ons complex tot de voorziene openbare parkeerplekken nabij de nieuwe locatie van de Jeu de Boules met eenvoudige oversteek van de sloot, terugbrengen tot een kleine 100 meter. Ook voor onze toekomstige burens, scouting Rambonnetgroep Naaldwijk, is dit een echte basisvoorziening.

Wij willen onze nieuw te bouwen accommodatie zo multifunctioneel mogelijk maken. Hiertoe zijn wij o.a. in overleg met twee naschoolse opvangorganisaties en een zorgverlener. Ook hiervoor geldt dat halen en brengen van de kinderen door de grote afstand vanaf de algemene parkeerplaatsen als een wel erg gedateerde barrière wordt gezien.

Tenslotte zou een fietsonderdoorgang ook geschikt gemaakt kunnen worden voor ambulances, zodat in geval van calamiteiten niet alles 500 meter over de erg smalle toegangsweg zou hoeven. Een calamiteitenaansluiting direct op de ZRN, rotonde Galgweg, zou eveneens een mogelijkheid kunnen zijn.

4.1 Wij verzoeken u een fietstunnel ter hoogte van de bestaande trambaan te overwegen, zodat onze afstand tot parkeergelegenheden van 500 meter teruggebracht kan worden naar een kleine 100 meter.

Met sportieve groet,

M. Rodenburg


voorzitter Olympus '70

S.P.M van Dijk


bestuurslid facilitaire zaken

R.F.M. Daemen


voorzitter SAW