



Noordwestelijke Hoofdroute

ongrijpbaar koekoeksjong

waar staan we met de besluitvorming over de NWH?

VBSS 2008

1942	Atlantikwall
1952	Wederopbouwplan Dudok
2008	een goed begin van de NWH?
2012	Internationale ring - A70? - Atlantikwall?



2001 Verkeersplan 2001- 2010

Hoefijzer wordt buitenruit voor de opvang van verwachte mobiliteitsgroei tot 2015

“De NWH (..) zorgt, dat de leefbaarheid in de aangrenzende woongebieden verbetert.” (p3)

“De NWH draagt bij aan de vermindering van doorgaand autoverkeer door de binnenstad.

Daarbij moet rekening worden gehouden met de ecologische verbindingszone met als onderdeel de Haagse Beek.” (p7)

Besloten is dat het traject 2x2 banen moet worden.

Onderzocht moet worden of dat boven- of ondergronds moet gaan gebeuren.

Van deze haalbaarheidsonderzoeken is er 1 uitgevoerd. Geen verdere besluitvorming.

Het bewonersplatform NWH vraagt om een integraal plan voor het gehele tracee



2004 Segbroeklaan/Sportlaan beschermd stadsgezicht

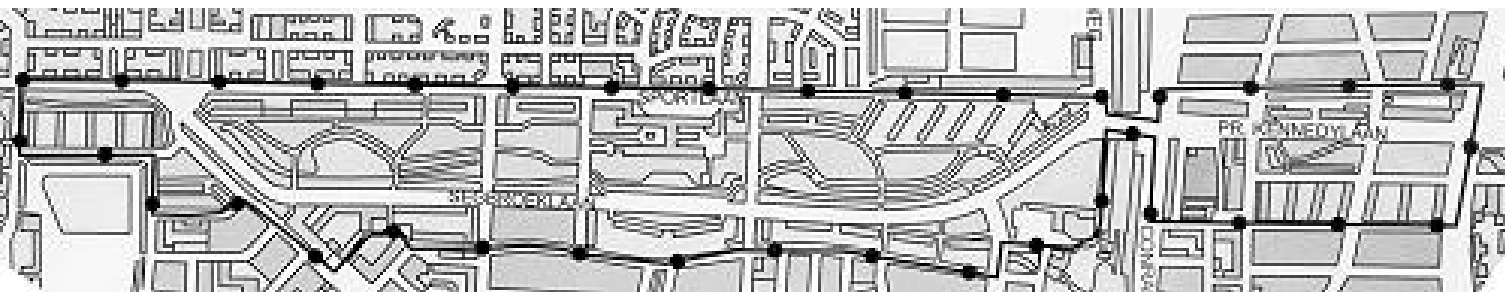
Wonderlijk genoeg is het een onbeschermd beschermd stadsgezicht,
Het is niet in de bestemmingsplannen van Vogelwijk, Bomenbuurt, Bloemenbuurt Duinoord
en Statenkwartie vastgelegd

Welstand en Acor zijn niet op de hoogte

De vereiste zorgvuldigheid bij toetsing van herinrichtingsplannen en art. 19 procedures
wordt niet gevolgd.

Hoe is dit mogelijk?

??



2005 Structuurvisie Den Haag 2020

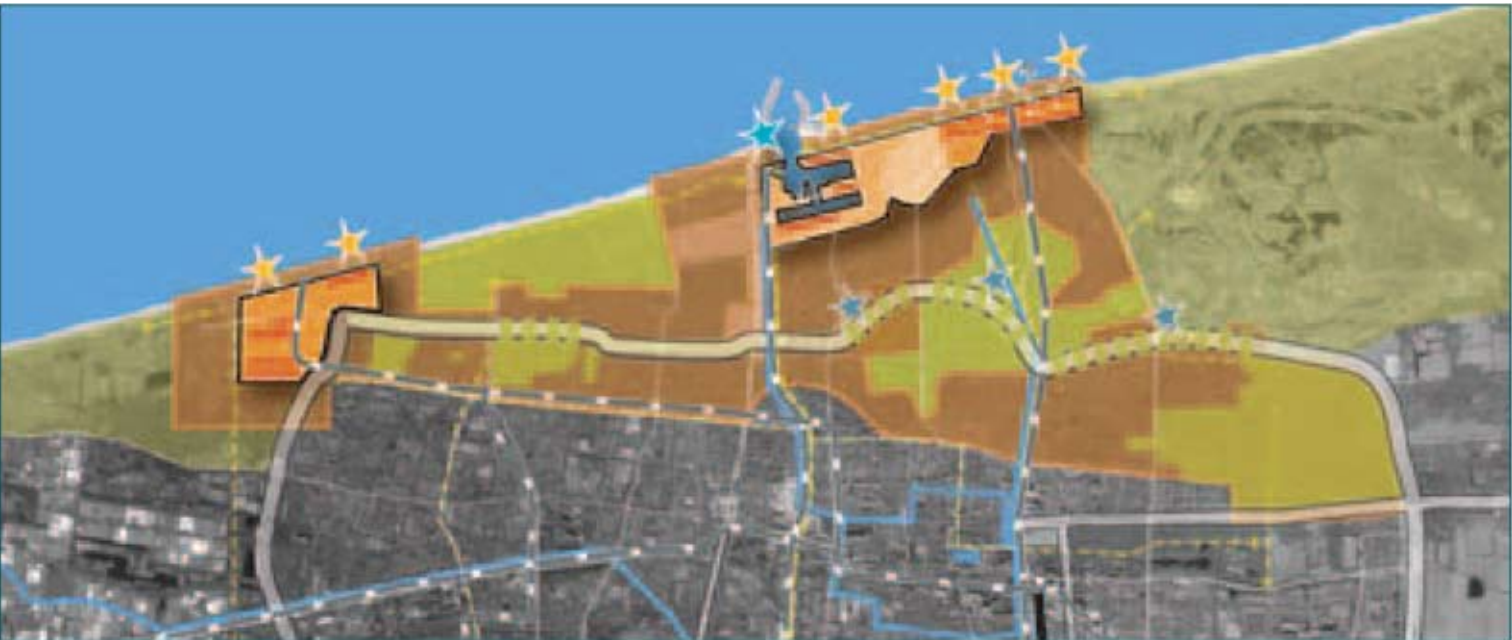
Den Haag maakt een grote groeispiong

32.000 woningen 250 ha bedrijfsterrein 950.000 m2 kantoren 515.000 inwoners

NWH wordt deel van de internationale zone. Meer programma op dezelfde infrastructuur

In het beleidsprogramma 'Wereldstad aan zee 2006-2010' staat:

Voltooiing van de BuitenRuit door ondertunneling van NWH en de Lozerlaan



Kansenzone Internationale kust met ontwikkelingsgebieden Kijkduin, Scheveningen-Kust en Kijkduin-Westbroekpark

2005 Beleidsplan voor het Haagse Groen 2005-2015

De NWH is ook:

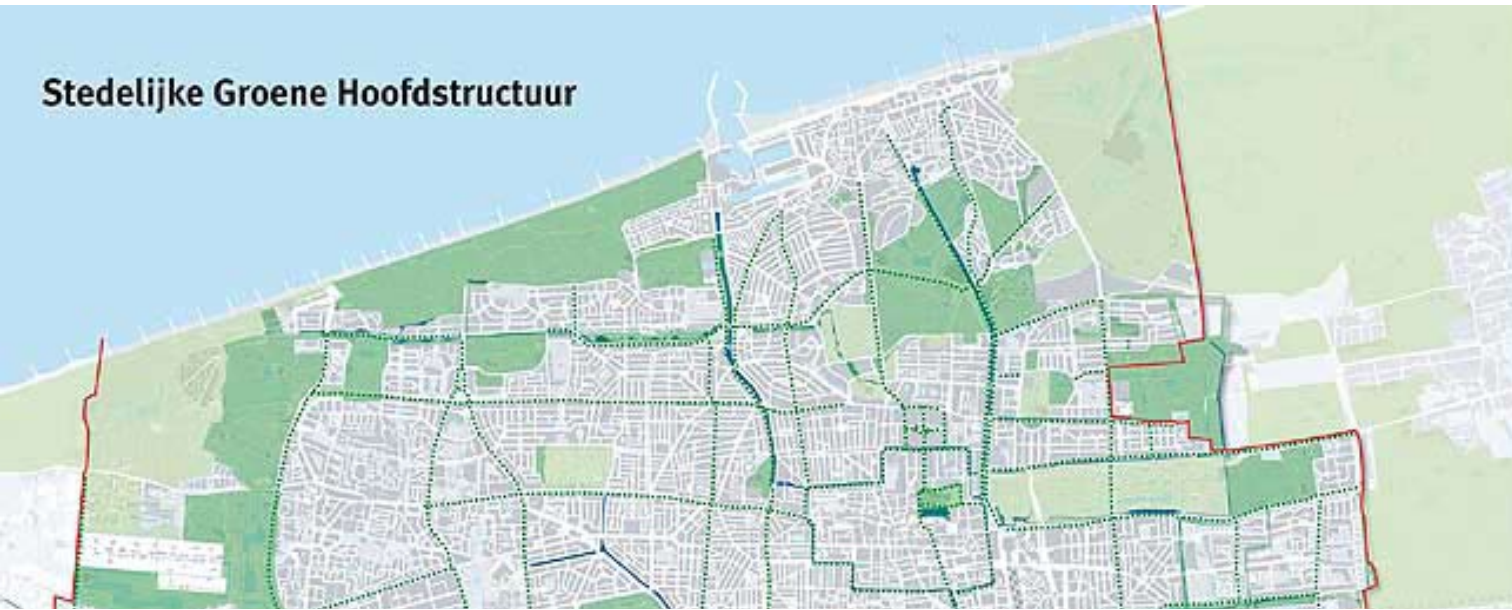
ecologische verbinding Stedelijke Groene Hoofdstructuur Haagse Beek
wijkgroen buurtgroen monumentale bomenrijen

De raad heeft met deze zone de ambitie
Oost- en Westduinen met elkaar te verbinden

Kaart 4



Stedelijke Groene Hoofdstructuur



2005 een goede eerste stap voor de NWH

De Raad accordeert besluit B&W tot de reconstructie van de Houtrustbrug.
Aanleiding voor de reconstructie heet de fietsveiligheid,
Ook meteen verbreding wegvakken en verlengen voorsorteerstrook met 150 mtr meenemen
Niet op basis van enig onderzoek en al helemaal niet op basis van een integraal plan

Blijkbaar
wordt de NWH, i.t.t. tot beleidsprogramma en partijprogramma's niet ondertunneld!
worden Oost- en Westduinen voorlopig niet verbonden
speelt de ecologische verbindingszone bij de Houtrustbrug geen enkele rol
en het beschermd stadsgezicht al helemaal niet.



2007 de Internationale Ring

Randstad urgent (RUR)

Uit de overeenkomst tussen minister Eurlings en wethouder Smit:

Den Haag wil het Trekvliettracé en een hoogwaardige Internationale Ring.

Doel

- het verbeteren van de autobereikbaarheid van de nieuwe ontwikkelingsgebieden: Binckhorstgebied, de CentraleZone, de Internationale Zone en de Kuststrook;
- Het handhaven en verbeteren van de doorstroming op de rijkswegen langs Den Haag door het vergroten van de opnamecapaciteit van de stad voor het autoverkeer;
- Het handhaven en verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de stad door het bundelen van **regionaal** en stedelijk autoverkeer op een hoogwaardige stedelijke ringweg;



2007 Nota van Uitgangspunten bewoners NWH

het contact tussen bewoners en wethouder Smit:

juni	2007:	aanbieding NUP aan wethouder Smit
nov.	2007:	herinneringsbrief aan Smit, geen reactie
april	2008	wederom herinneringsbrief, geen reactie
juni	2008	wederom herinneringsbrief, geen reactie
juli	2008	ter afdoening geagendeerd op raadsvergadering van 10 juli

Smit: geen geld voor tunnels!!!!

2008

regionaal structuurplan Haaglanden



Optimaliseren van het wegennet

o ja, 2007 nota zwaar verkeer

Nota Zwaar Verkeer in Den Haag 15

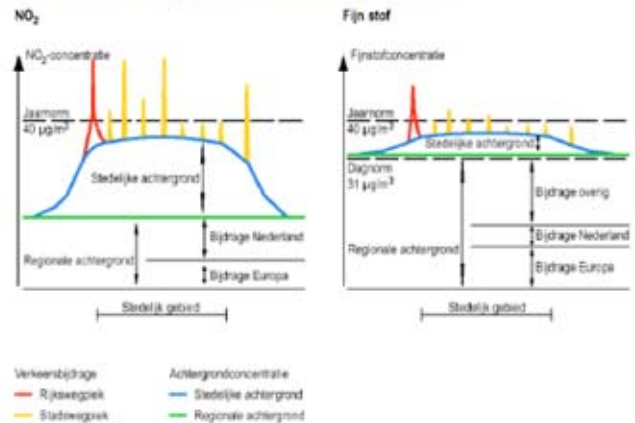


Figuur 4: kaartbeeld uit brochure "Haagse routes voor het goederenvervoer" – uitgave DSO augustus 2002

Verkeersbijdrage en achtergrondconcentratie

In dit onderzoek is gekeken naar de uitstootreducties van NO_x en PM_{10} door middelzwaar verkeer. De uitstootreductie is echter niet bepalend voor de concentratie op straat. Deze concentratie wordt opgebouwd uit de regionale achtergrond, de stedelijke achtergrond en de verkeersbijdrage. In onderstaande figuur is schematisch de verdeling tussen de achtergrondconcentratie en de verkeersbijdrage voor NO_2 en PM_{10} weergegeven.

Voorbeeld van concentratieopbouw in een dwarsdoorsnede van een stad



Dus:

NWH sinds 2001 gegroeid van stedelijke ringweg tot regionale schakel

door: toename haags programma met 32.000 woningen
250 ha bedrijfsterrein
950.000 m2 kantoren

invoering VCP

toename regionaal woningprogramma en regionaal wegenplan

Maar:

geen haalbaarheidsstudies NWH

geen besluit hoe de 2x2 op de NWH gerealiseerd gaat worden

geen enkele capaciteitsberekening

geen plan, laat staan een integraal plan voor het gehele traject.

geen enkel inzicht in wat al die haagse en regionale plannen nu voor intensiteit en milieubelasting op de NWH gaan opleveren en hoeveel ruimte er voor de weg vereist is.

Dus geen enkel kader voor besluitvorming over :

De Internationale ring, Scheveningen (1050 won.), Kijkduin (1000 won.), Wijndaeler plantsoen (225 won.), Stadhoudersplantsoen (400?), toren Quick (80?), Verhulstplein (400), Westlandse zoom (1000?), Mondriaancollege (400?), Lozerlaan/Uithof (4150) enz. enz. enz.

want:

niemand weet wat nu eigenlijk de gevolgen zijn.



De Rondweg

1. Een rondweg leidt doorgaand verkeer om de stad en leidt bestemmingsverkeer naar de 'juiste' weg de stad in.
2. De ringweg van Den Haag is qua omvang vergelijkbaar met de ring van Rotterdam en de ring van Amsterdam, Den Haag heeft door de ligging aan de kust minder achterland dan de andere steden, maar niettemin maakt de vergelijking duidelijk dat het om veel meer dan zomaar een stadsweg gaat.



De ringweg van Den Haag is geen snelweg maar een combinatie van verschillende wegen : snelweg, randweg en stadsweg. Dat wordt meteen duidelijk als je naar het aantal kruisingen per wegdeel kijkt.

De Noordwestelijke Hoofdroute



Dat maakt ook meteen het probleem van de NWH duidelijk:
zoals ie nu is , is het een stadsweg, een verdeel - en verzamelweg voor de omliggende wijken in plaats van een door-
stroomweg. In feite functioneert de weg nu volgens de bedoeling van het besluit uit 2001
Maar het is wel de bedoeling dat het een doorstroomweg gaat worden.
Een doorstroomweg heeft minder kruispunten (zoals de verlengde Landscheidingsweg).

grensweg



concentreren: van 33 aansluitingen naar 7

Als dat zou gebeuren tussen Kijkduin en het Hubertusviaduct, wat betekent dat

- voor de bereikbaarheid van de wijken

- de oversteekbaarheid van de weg (naar scholen, winkels, strand en duinen)

verschuiving verkeerstromen



en voor de circulatie binnen de wijk; het verkeer dat de wijken in en uit gaat wordt immers gebundeld; dus veel meer overlast op de aanvoerwegen

De Hamvraag is dus: Als de NWh een doorstroomroute wordt, waar blijft dan de wijkontsluitende weg?? In de wijken?? Hier is nog nooit een woord over vernomen of een streep over uitgezocht!

Was het oorspronkelijk doel van de NWh het verminderen van de verkeersdruk in de wijken, dan is het resultaat dus precies het omgekeerde.

ventweg



Het verschuiven van de verkeersstromen in de wijk kan vermeden worden met een ventweg, dat betekent dat aan weerszijden van de te verbreden weg ook nog eens twee ventwegen komen. Zo blijft er niet veel over van de Haagse Beek, de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, de ecologische verbindingszone, het wijkpark en de bomenrijen!

An aerial photograph showing a city intersection. A large green area with a pond is on the left. A road runs diagonally from the bottom left to the top right, crossing a horizontal road. There are many trees and buildings. The text "De NWH is meer dan een halve meter asfalt erbij" is overlaid on the image.

De NWH is meer dan een halve meter asfalt erbij

het ziet er dan niet langer zo uit (luchtfoto kruispunt Gouden regenstraat)

het gaat om een bijna verdubbeling



dit is een kruispunt zoals ze in de Buitenruit gemaakt worden (luchtfoto kruispunt verlengde landscheidingsweg)

En hier is dat kruispunt over het bestaande kruispunt bij de Gouden regenstraat heengelegd
het komt neer op een verdubbeling van de wegbreedte voor tenminste 300 meter



dus niet zo



Antoniusshove

N14

maar zo





Het gaat om de bereikbaarheid, verkeerscirculatie en woonkwaliteit van 1/3 van de stad
Het gaat niet om het verbinden van de Scheveningse Bosjes met de begraafplaats of een
kinky tunnel voor het congresgebouw en de Vogelwijk moet niet zeuren, maar of de bewo-
ners van de omliggende wijken die wijk nog wel in en uitkunnen en nog wel kunnen
oversteken naar strand en duinen !

Stedelijke Groene Hoofdstructuur



Die 33 aansluitingen zijn namelijk ook de plekken waar mensen te voet en met de fiets oversteken naar het Rode Kruisplantsoen, de duinen, het strand en de zee.

Want iedereen weet dat er in de wijken zelf nauwelijks groen is. Dat ligt aan de rand.

Worden die aansluitingen 33 fietstunnels?

Of moeten ze ook bundelen en doorstromen op zo'n 8 a 9 kruispunten?

Samen met al dat wijkverkeer wat er niet meer uitkan?

Maar ja, dat weten we niet, want er zijn wel veel visies, maar er wordt niet gerekend, niet getekend, geen plan.



Internationale Zone

Internationaal, groen en sophisticated

Oplossingen met de kenmerken:

- duurzaam, gedurfd, geavanceerd, slim:
milieu, infrastructuur en veiligheid
- verfijnd, subtiel, karakteristiek:
openbare ruimte en architectuur



ambities

torenhoog, wonderschoon, groen en gelukkig
verwarring tussen de stedelijk opgave en de gefotoshopte oplossing:
verwarring tussen de droom en de werkelijkheid,
want wat kan de stad ons ondertussen laten zien?

infrastructuur in bewoond gebied: Sijtwendetunnel:
wegdenken van de verkeersmachine, wegkijken van een armzalig resultaat



Sijtwendetunnel: subtiële aansluiting op de omgeving???????



architectuur: verfijnd? subtiel? geavanceerd? gedurfd?



wervend internationaal woonmilieu???



dan zijn de huidige 2780 woningen subtieler, eleganter, prettiger,



prettiger thuiskomen, prettiger om naar te kijken,



en een prachtig uitzicht





en een prachtige omgeving, voor zolang als het duurt



want dit is geen herfst
maar iepziekte
want de verdienste van ecologisch be-
heer is vooral dat de groengbeherder
geen budget heeft om zijn werk goed
te doen.

Zo gaan er minstens
10 bomen per jaar.

Het is de verkrotting
van de openbare ruimte

ambities:

torenhoog, wonderschoon, groen en gelukkig

resultaat??

meer verkeer, stank en lawaai
ministerpresident en natuur krijgen tunnels,
omwonenden zijn probleemmakers,
internationale zone blijkt een snelweg
beschermd stadsgezicht is een wassen neus
ecologische zone staat voor slecht beheer
strand voor bewoners onbereikbaar.
mooie stad achter de duinen om zeep.

we hebben niet veel vertrouwen meer in mooie referentebeelden visies en ambities,
we zien slordige plannen en strijdige beleidsuitspraken en
ondertussen glijdt de woonkwaliteit als zand tussen onze vingers vandaan
en verkoopt de stad alle ruimte die nodig is voor het goed inpassen van dit ongrijpbare koe-
koeksjong voor nieuw en torenhoog woongenot.

wij pleiten voor een kritische blik, precies en vakkundig onderzoek en gezond verstand,
de stad is niet gebaat bij het najagen van tunnels, hoogbouw en iconen als 'sexy things'
zonder dat duidelijk is wat het toevoegt of oplost voor de stad.

we willen geen meter extra asfalt en geen nieuwe bouwprojecten zonder een integrale visie
op de mobiliteitsopgave van deze stad en een integraal plan voor het gehele tracee dat vol-
doet aan de NUP van de bewoners.



Deze stad verdient een beter plan