



Raadscommissie Verkeer
Postbus 78
2600 ME Delft

Datum: 6 – 2 – 2005

Geachte voorzitter,

Gemeente Delft	
nr.	afd.: BVS
ovb: ja / nee	kopie:
- 8 FEB 2005	
afd.:	kopie:
afd.:	kopie:
eindparaaf:	dd.

STICHTING
LEIDSCHEVENVEEN
WON- EN VERKEER
BERAAD

Het bestuur van het wijkberaad schrijft dit rapport omdat wij van mening zijn dat er essentiële fouten zijn gemaakt in de ontwikkeling en uitvoering van Leidschenveen. Dit is naar onze mening ook te wijten aan de Tweede Kamer die een nogal zwalkend beleid heeft gevoerd met betrekking tot herverdeling van de gemeente grenzen en de afhandeling van deze problematiek en zich teveel heeft laten meevoeren met de annexatie ja/nee actie. Niet de burger stond centraal in de keuze van het rijksbeleid, maar de collega's lokale bestuurders en andere persoonlijke motieven waren voor een aantal kamerleden de reden van hun handelen.

De verkeersveiligheids- en de parkeerproblematiek zijn ontstaan door een aantal ontbrekende factoren in de planologie en de aanleg van Leidschenveen.

Het ontbreken van de bestuurlijke, gemeentelijke regie in de ontwikkeling en uitvoering van het planologische concept met betrekking tot de verkeersveiligheid, parkeerproblematiek, verkeersontsluiting en het strategische openbaarvervoersnet.

Het ontbreken van een generalistische visie in de aanleg van de vinex locaties Leidschenveen/Ypenburg, de samenhang van de verkeersstromen met betrekking woon/werkverkeer in de regio Haaglanden.

Dit is in onze optiek ontstaan door de decentralisatie van de verschillende overheidsdiensten en bestuursorganen.

De slagkracht van de politiek/bestuur is in dit proces gemarginaliseerd door de marktwerking.

Ook het afblazen van de stadsprovincie of een streng wettelijk kader voor intergraal samenwerken voor het stadsgewest Haaglanden is een belangrijk motief van de problemen.

Nu zijn er planologische concepten ontwikkeld zonder een goede samenhang met de omgeving van andere gemeenten.

De burgers merken dat de politiek/bestuur van de gemeente grenzen een achterhaald concept is, het zorgt ervoor dat private partijen/projectontwikkelaars zonder politieke controle hun gang kunnen gaan.

Dat deze private partijen deze ruimte nemen is op zich niet te veroordelen, hun doel is om winst te maken.

Het is alleen geen goede ontwikkeling voor de burger, deze wordt de sluitpost van gebiedsontwikkelingen.

Er zijn in het definitieve planologisch concept keuzen gemaakt die zeer vervelende consequenties hebben in het gevoel van het woonplezier.

Bank: ABN/AMRO 46 532 4932
Kamer van Koophandel 27260099

Zo zijn er niet voldoende goede prognoses gemaakt over het woon/werkverkeer hoe deze zich zou gaan ontwikkelen.

De bebouwing is zo verdicht met betrekking tot de aanleg van het wegennet dat de bewoner niet voldoende ruimte heeft voor het parkeren voor de auto.

Er is ook niet voldoende nagedacht over de samenhang van het aanbod van de verschillende vormen van het openbaarvervoer.

Door geblunder op het ministerie Verkeer Waterstaat en stadsgewest Haaglanden is tramlijn 19 te lang uitgesteld.

Met de wetenschap van nu vragen wij ons met stijgende verbazing af waarom tramlijn 19 in Leidschenveen een dergelijk korte rigide lijn heeft gekregen. De afstand tot de senioren flats en de tram zijn dusdanig groot dat van goede logistiek geen sprake is.

Het realiseren van een winkelcentrum heeft te lang op zich laten wachten en is niet opgevangen met een degelijke plan om met een ruim aanbod van noodwinkels dit te ondervangen.

Het gevolg van deze aanpak, de bewoners van Leidschenveen kiezen massaal voor een tweede auto.

Men heeft in de ontwikkeling van de wijk niet voldoende of geen oog gehad, dat de opening van de NORA een aanzuigende werking heeft op met name de bewoners uit Zoetermeer.

Dat was te verwachten vanwege het werk/woonverkeer, men wil de files ontlopen op de A4richting Amsterdam A12 Prins Clausplein richting Den Haag.

Omdat de ontsluiting voor de bewoners uit Leidschenveen erg eenzijdig is aangelegd creëert dit beleid onverantwoordelijke lange files.

Rijkswaterstaat heeft in de sturingscontrole van de verkeersstromen van en naar het werk nauwelijks oog gehad voor de problemen van de vinexlocaties.

Ontstaan er calamiteiten op de A4/A12, in de NORA dan kan men niet meer inspelen op een uitgebalanceerd verkeer doorstromingsconcept.

Door het afsluiten van diverse secundaire wegen (3 stuks) in de wijk en door het ontbreken van goed functionerende rondweg om de wijk komt het autoverkeer altijd in de file terecht omdat de Zoetermeersrijweg de enige ontsluiting is om de wijk uit te komen.

Deze Zoetermeerserijweg is tevens de N469 (tweebaansweg) die op het stadshart van Zoetermeer is aangesloten, dit genereert enorme verkeerslinten uit die stad en er naar toe. Doordat er geen effectief openbaar vervoer is, bijvoorbeeld een halte van de sprinter in de wijk, jaag je iedereen in de auto op de al overvolle Zoetermeerserijweg.

Ook het verplaatsen van het ministerie van Onderwijs van Zoetermeer naar Den Haag heeft de file alleen maar langer gemaakt.

Binnenkort gaat het verlengde Pijlkruidveld open en dat zal voor veel bewoners uit Nootdorp/Ypenburg een keus worden om die te gebruiken. Zo kunnen ze via de Leidschenveense ontsluiting makkelijker naar Amsterdam rijden of wel via de A4 of via de Nora en vervolgens de A44

Wij stellen daarom voor om forensen op de tramlijnen 15 en 19, randstadrail en de sprinter uit Zoetermeer tussen 7 tot 9 uur en 17.00 tot 19.00 gratis te laten reizen.

Een substantieel grote groep burgers zullen dan andere keuzen van vervoer maken.

Wij hebben een speciaal probleem in Leidschenveen in de interne verkeersafwikkeling rond de Zaagjes-Mosselsingel/Veenweg/Pijlkruidveld. Dit probleem is ontstaan om dat de gemeente Leidschendam teveel van uit het principe van terugtrekkende overheid haar beleid heeft vormgegeven.

Wij kennen geen rondweg om Leidschenveen alle verkeersafwikkeling moet via de Zoetermeerserijweg. Dan is door het beleid van B&W Leidschendam een situatie ontstaan dat ook de interne verkeersafwikkeling vele verkeersonveilige situaties kent. Deze situatie is ontstaan omdat de private partijen (50% Projectontwikkelaars, 20% Nationale investeringsbank) in het ontwikkelingsbedrijf Leidschenveen de keus hebben gemaakt om zoveel mogelijk huizen te realiseren op de vierkante meter, liefst wel met een grote tuin, want dan doen de woningen het goed in de verkoop.

Wij hebben voorgesteld om de Zaagjes-Mosselsingel open te laten, de Veenweg in één richting naar de Kostverlorenweg autoverkeer toe te staan, het Pijlkruidveld aan de Oude Middenweg af te sluiten.

Dit is voor de verkeersveiligheid van belang vanwege de interne verkeersafwikkeling, **maar ook omdat te veel Zoetermeeders de wijk als sluiproute gebruiken om sneller bij de NORA, de A4A12 te komen.**

Nu moeten wij constateren dat de ambtenarij en bestuur partij kiest voor de projectontwikkelaars ten koste van de veiligheid van de kinderen. Men voert een verdeel en heers politiek en men adviseert de bezwaarcommissies met verkeerde informatie.

Er zijn door de hele wijk bruggen aangelegd die gevaarlijk en te hoog zijn. Bij glad weer glijden auto's eraf zonder te kunnen remmen. Door dat Leidschendam de bruggen niet op veiligheid heeft getoetst zijn de draaicirkels te kort.

De bewoners krijgen hierdoor een onveilig gevoel, het is een bron van constante ergernis. Dat wordt versterkt met een onveilig gevoel met betrekking tot de hulpdiensten die met de draaicirkels nog meer moeite mee hebben.

Dit gevoegd bij het nijpend parkeerprobleem en dat deze hulpdiensten er in de avonduren in delen van Leidschenveen niet kunnen komen omdat er op plaatsen wordt geparkeerd waar dat officieel niet mag, maar moet, omdat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Ook nabij de bruggen.

Wij vinden als bewonersplatform dat de minister van Binnenlandse zaken en de landelijke politiek de gemeente Leidschendam en de private partijen moet dwingen om voldoende gelden ter beschikking te stellen om andere veilige bruggen en parkeerplaatsen aan te leggen.

Wij als bewoners moeten nog jaren in deze wijk/stadsdeel verder.

Bij ons als bewonersorganisatie staat bereikbaarheid, verkeersveiligheid en dus de leefbaarheid hoog op onze agenda.

Wij zijn het zat dat de verkeersveiligheid wordt opgeofferd aan het steeds maar bouwen van meer woningen ten koste van de leefbaarheid, dat de macht van projectontwikkelaars meer gediend wordt dan de leefbaarheid en veiligheid van de wijk.

Bewoners hebben al te maken met een wijk die is volgebouwd, scholen die op basis van slechte prognoses zijn gebouwd en te klein zijn geopend. Een wijkgebouw dat pas na acht jaar nadat de eerste bewoners er zijn komen wonen wordt geopend. Er waren geen sportvelden in de planologie opgenomen. Er is wel groen maar in sommige delen van de wijk (wel de grootste delen) is dit wel erg sober aangelegd.

Op een belangrijke doorgangsweg is er geen stoep aangelegd, toch moeten daar veel moeders met kinderwagen op het fietspad lopen naar het gezondheidscentrum, het wijkgebouwtje de apotheek, de Etos en de Albert Heijn.

Dat is vragen om problemen en wij vragen ons af, waar ligt de grens als de bezwaarschriften door de overheid niet meer serieus worden genomen?

Die zelfde overheid gebruikt aperte leugens, om bezwaren af te wijzen.

Is het dan maatschappelijk verantwoord dat een kind een ongeluk krijgt met blijvende schade in zijn/haar maatschappelijke ontwikkeling? Omdat een cluster van wegen gevaarlijk is aangelegd (Libelsingel/Mossesingel/Zaagjessingel) om te voldoen aan de commerciële motieven van de projectontwikkelaars.

Dit staat dan ook in schril contrast met de wethouder Verkeer, die als beleidsmaker claimt dat door zijn beleid het aantal verkeersslachtoffers dalende is.

We zijn erg verbaasd dat de overheid niet leert van het verleden en zo makkelijk private partijen de kans wil geven tot ontwikkeling van deze verkeersonveilige situaties.

We hebben prachtige ruime huizen, echter we hebben ook waterproblemen om en onder onze huizen. Meer dan zeventig procent van de bewoners klagen hierover en waarom?

Bij de ontwikkeling van de wijk hebben ze keuzen gemaakt vanuit het commerciële principe zoveel mogelijk winst te willen maken, Duurzame grondontwikkeling paste daar niet in.

De gemeente Leidschendam liet dit toe in de wetenschap dat de grond altijd al een slecht doorlatend hoogveen is.

Wij vinden de constructie die de gemeente Leidschendam heeft gekozen met het OBL, een burger onvriendelijk contract. Dan is het voor ons ook onverteerbaar te horen dat de private partijen stellen dat zij failliet zijn en niet meer kunnen investeren in verbeteringen.

Dat Leidschendam voor de overdracht zijn winst heeft gepakt.

Dat we in overleg met het bestuur van Den Haag vaak merken dat ze in een spagaat zit om effectief beleid te voeren. Ze willen wel anders maar zitten juridisch vast

We kunnen ons ook niet van de indruk ontrekken dat de bezwaarcommissie eerder een rol speelt om de burger het gevoel te geven dat ze inspraak heeft, dan dat ze het burgerbelang dient in veiligheid en het toetsen dat de voorgestelde plannen. De bezwaarcommissies onze bezwaren toetsen op het bestuur van Den Haag, die het niet heeft ontwikkeld. Vaak zijn de planologische concepten te breed omschreven. Het gevolg daarvan is dat de projectontwikkelaars er alle kanten mee uitkunnen. In de verkoop van de huizen worden daarom verschillende verhalen verteld (natuurlijk wat ze op dat moment het beste uitkomt in de verkoop) door makelaars en projectontwikkelaars. Later wordt je als bewoner geconfronteerd dat de vertelde plannen anders worden uitgevoerd. Zoals de flats op velden B5 die maar tot 4 verdiepingen zouden worden gebouwd en nu acht lagen gaat krijgen. Protesteren heeft geen zin, het bestemmingplan stond dat toe en het bestuur van Leidschendam heeft dat toegestaan. Formeel juist, toch als burger blijf je met een bedonderd gevoel achter, je ervaart de overheid als de oplichters. Want die zegt je dat de investeerders nu eenmaal mogen bouwen.

Resume:

- 1) Wij vinden als Leidschenveners, dat de minister van Binnenlandse zaken de wantoestanden die zijn ontstaan door onbehoorlijk bestuur van de zijde van de gemeente Leidschendam ongedaan moet maken. De gemeente dwingt geld beschikbaar te stellen om de renovatie van de wijk te kunnen bekostigen.(parkeren,bruggen,water, infrastructuur van de wegen)***
- a) Het gemeente bestuur van Den Haag volmachten moet geven om het bestuur van Leidschendam voor de rechter te brengen, over de hier beschreven problemen.***

b) Hij via wetgeving de buurgemeenten in de gewesten rondom de grote steden moet verplichten hun beleid in te kaderen bij die van de grote stad/gewest en de andere gemeenten in des betreffende regio.

-2) Wij vinden dat de minister van Verkeer en Waterstaat een evenwichtiger beleid moet voeren als het gaat over file beheersing rondom de grote steden, waarin gratis openbaar vervoer (op bepaalde vaste tijden) één van de kerntaken van dit beleid moeten vormen.

a) Dat de minister in samenhang met de minister van VROM een beleid ontwikkeld zodat de nieuwbouw locaties niet worden opgezadeld met een onbeheersbaar ontsluiting en fileprobleem.

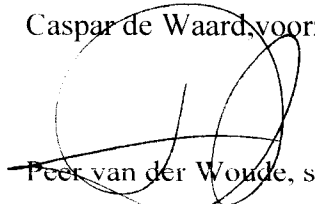
-3) We hopen dat het parlement in de breedte met stevige knieën onderzoekt of de marktwerking (de liberalisering) niet teveel een beleid is om rendementen te verlenen aan het bedrijfsleven, zonder dat het een algemeen belang dient. En overgaat om een kamerbrede wet aan te nemen om deze misstanden uit te sluiten.

Wij als Leidschenveners hebben het gevoel dat de projectontwikkelaars alleen maar in staat zijn geweest om zoveel mogelijk huizen te bouwen ten koste van de veiligheid en duurzame leefbaarheid in onze wijk. Dit is ontstaan doordat de controle vanuit de overheid (B&W Leidschendam) is nauwelijks aanwezig geweest bij de ontwikkeling van Leidschenveen. Hier moet het parlement van willen leren wil het geloofwaardig worden genomen door de burgers.

Met vriendelijke groet

Namens het bestuur van het Wijkberaad Leidschenveen.

Caspar de Waard, voorzitter

Peer van der Woude, secretaris

Deze openbrief is ook verzonden naar de Premier, de ministers van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat, De politieke fracties van de Tweede kamer, de vaste kamercommissie Verkeer en Waterstaat. B&W Den Haag, de wethouders van verkeer van de gemeenten Delft, Rijswijk, Leidschendam/Voorburg, Den Haag, Zoetermeer, De Politiek fracties van verkeer in de gemeenten Gedeputeerde mw.J van Nieuwenhoven.

De Landelijke dagbladen NRC, Telegraaf, Trouw, Volkskrant, Haagse Courant, de verschillende media Radio TV/West, Radio 1 en TV rubrieken. Netwerk, Twee vandaag, NOVA, RTL nieuws.