

Toelichting op zienswijze Westmade-Noord / hoorzitting 12 mei

Mijn naam is Rob Eijdenberg, woonachtig aan de Max Euweweg in het gedeelte van het appartementencomplex Domus a Mari dat direct bij de kruising van de Oorberlaan en de Monsterseweg ligt. Ik ben (mede-)indiener van zienswijze G19-002616 (pagina 63-71 in de Nota van beantwoording) en dien deze toelichting mede namens de opstellers van de zienswijze in.

De laatste anderhalf jaar hebben wij met stijgende verbazing en ongeloof kennis genomen van de krampachtige en vooringenomen wijze waarop in het ontwerpbestemmingsplan Westmade-Noord de verkeersafwikkeling als gevolg van de te bouwen woningen in kaart wordt gebracht. Een en ander om maar vooral de indruk te wekken dat het grootste deel van het verkeer van en naar Westmade-Noord zich zal afwikkelen over het zuidelijk deel van de Oorberlaan (in de richting van de Madeweg en de Madepolderweg). Bovendien is sprake van een (bewust?) te lage inschatting van de toekomstige verkeersaantallen en geluidsbelasting als gevolg van Westmade-Noord. Ook de trant van vele antwoorden in de Nota van beantwoording biedt weinig hoop op een transparante vervolgprocedure en een open oog c.q. luisterend oor bij de gemeente Westland voor de belangen van de huidige bewoners rondom het plangebied.

Ter illustratie van het voorgaande de volgende punten:

1. Het Goudappel rapport van 21-6-2018 vermeldt als huidige situatie voor het noordelijk deel van de Oorberlaan **600** mvt/etm en voor de Monsterseweg nabij de kruising met de Oorberlaan **7900** mvt/etm.

Juli 2018: eigen video-opnamen van bewoners van Domus a Mari resulteren in **1600 à 1800** mvt/etm voor het noordelijk deel van de Oorberlaan.

November 2018: verkeerstellingen van de gemeente Den Haag resulteren in **1700** mvt/etm voor het noordelijk deel van de Oorberlaan (= 1100 meer dan het Goudappel rapport) en **10500** mvt/etm voor de Monsterseweg nabij de kruising met de Oorberlaan (= 2600 meer dan het Goudappel rapport).

Het Goudappel rapport van 22-8-2019 vermeldt als huidige situatie voor het noordelijk deel van de Oorberlaan correct 1700 mvt/etm, maar voor de Monsterseweg nabij de kruising met de Oorberlaan slechts **9500** mvt/etm.

2. Het rapport van de Antea group van 18-1-2018 gaat voor de te bouwen woningen in Westmade-Noord uit van de omgevingskenmerken "matig stedelijk" en "rest bebouwde kom" en berekent op basis van CROW-publicatie 317 een verkeersgeneratie van **7,34** autoverplaatsingen per woning per etmaal.

CROW-publicatie 317 hanteert voor deze omgevingskenmerken een verkeersgeneratie tussen **7,8** en **8,6** autoverplaatsingen per woning per etmaal (zie tabel hieronder).

	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	5,9	6,7	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	
sterk stedelijk	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	7,8	8,6	
matig stedelijk	7,3	8,1	7,6	8,4	7,8	8,6	7,8	8,6	
weinig stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6	
niet stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6	

Het Goudappel rapport van 21-6-2018 berekent voor Westmade-Noord een verkeersgeneratie van **4,5** autoverplaatsingen per woning per etmaal.*

Het Goudappel rapport van 22-8-2019 berekent voor Westmade-Noord een verkeersgeneratie van **6,6** autoverplaatsingen per woning per etmaal.*

* In diverse andere Goudappel rapporten m.b.t. vergelijkbare nieuwbouwprojecten wordt gerekend met een verkeersgeneratie van **6,9** tot **8,5** autoverplaatsingen per woning per etmaal.

3. Het eerste ontwerpbestemmingsplan wekt de schijn dat er een serieuze poging wordt gedaan om de verkeersaanwas op Haagweg en Monsterseweg (en daarmee de impact op het Natura 2000 gebied Solleveld & Kapittelduinen) zoveel mogelijk te beperken door uitgaand verkeer van Westmade-Noord vanuit de toen nog beide volwaardige ontsluitingswegen te verplichten op de Oorberlaan rechtsaf te slaan.

In het rapport van de Antea group van 18-1-2018 staan op basis van deze verplicht rechtsaf regeling percentages vermeld hoe het verkeer van Westmade-Noord zich over de Oorberlaan zal bewegen. Een en ander komt er op neer dat **23%** van het totale verkeer zich over het noordelijk deel van de Oorberlaan zou afwikkelen.

Nadat de luchtballon van de verplicht rechtsaf regeling is doorgeprikt wordt er in het herziene ontwerpbestemmingsplan een nieuw konijn uit de hoge hoed getoverd: een 'calamiteitenontsluiting' op het noordelijk deel van de Oorberlaan waardoor volgens Goudappel **33%** van het totale verkeer zich over het noordelijk deel van de Oorberlaan zou afwikkelen. Met andere woorden een verslechtering t.o.v. de verplicht rechtsaf regeling.

In het rapport van de Antea group van 18-1-2018 staat vermeld dat bij een verplicht rechtsaf regeling met twee ontsluitingswegen 50% van het **terugkerende** verkeer naar de noordelijke ontsluiting en 40% van het **terugkerende** verkeer naar de zuidelijke ontsluiting gebruik zou maken van het noordelijk deel van de Oorberlaan.

Nu de verplicht rechtsaf regeling en de noordelijke ontsluiting zijn vervallen, is het aannemelijk te veronderstellen dat deze percentages (50% resp. 40%) ook gelden voor het **uitgaande** verkeer van Westmade-Noord, temeer daar de afstand tussen beide ontsluitingen slechts 400 meter bedraagt. In dat geval zou **47%** van het verkeer van en naar Westmade-Noord over het noordelijk deel van de Oorberlaan gaan i.p.v. de **33%** die in het Goudappel rapport van 22-8-2019 genoemd wordt.

4. In het Goudappel rapport van 21-6-2018 is sprake van een toename van ca. 1200 mvt/etm op het zuidelijk deel van de Oorberlaan als gevolg van de geplande woningen in Westmade-Noord. Dit was reden voor de gemeente Den Haag om hiertegen in het geweer te komen, met als argument dat de geplande woningen in Vroondaal Noord en Zuid hinder (geluid, lucht, file, etc.) zouden ondervinden van de verplicht rechtsaf regeling op de Oorberlaan.

"In overleg met de gemeente Den Haag" is besloten om de verplicht rechtsaf regeling op de Oorberlaan te laten vervallen en het verkeer van/naar Westmade-Noord via alleen een zuidelijke ontsluiting te laten verlopen. In plaats van **1200** mvt/etm resulteert dit in **2080** mvt/etm op het zuidelijk deel van de Oorberlaan. Merkwaardig dat de gemeente Den Haag gezien hun eerdere bezwaren hiermee akkoord is.

5. In onze zienswijze staat o.a. de volgende tekst ter ondersteuning van onze opvatting dat er (veel) meer verkeer van Westmade-Noord over het noordelijk deel van de Oorberlaan zal gaan dan men ons wil doen geloven:

“Op de website van OBWZ wordt in wervende teksten gewag gemaakt van de geneugten van het wonen “Achter De Duinen” (waartoe Westmade-Noord behoort) tussen Monster en Den Haag. Te lezen is het volgende:

- boodschappen doen op een paar minuten afstand in Monster of Loosduinen*
- vier basisscholen en middelbare scholen in Monster*
- nabijheid van International School of The Hague*
- in Monster huisartsenpraktijken, fysiotherapeuten, tandartsen en andere zorgverleners*
- landgoed Ockenburgh*

Kortom, allemaal bestemmingen waarvoor de Haagweg en de Monsterseweg (via het noordelijk deel van de Oorberlaan) de aangewezen routes zijn voor verkeer uit Westmade-Noord.

Aan bovenstaande opsomming kunnen nog moeiteloos de volgende Haagse publiekstrekkingen toegevoegd worden, allemaal met de Monsterseweg (via het noordelijk deel van de Oorberlaan) als meest logische route: Kijkduin, winkelcentrum Savornin Lohmanplein, winkelgebied Frederik Hendriklaan, Museon, Omniversum, Gemeentemuseum, Fotomuseum, World Forum theater, Madurodam en Scheveningen.

In de Nota van beantwoording wordt deze tekst “vertaald” als:

“Is er in het rapport rekening gehouden met alle geneugten van het wonen (supermarkten, scholen, huisartsen en dergelijke) en de overige publiekstrekkingen Kijkduin, Omniversum, Museon en dergelijke.”

en beantwoord met de volgende nietszeggende tekst:

“Ja, het betreft niet alleen woon-werkverkeer, maar het betreft alle verplaatsingen zoals woon-school, woon-sociaal, recreatie en dergelijke.”

6. In het rapport van de Antea group van 18-1-2018 staat een tabel met een gedetailleerde uitsplitsing van aantallen per type te bouwen woningen in Westmade-Noord.

Echter, ter beantwoording van de in onze ogen te lage berekening van het aantal mvt/etm staat in de Nota van beantwoording op pag. 65 dat de exacte woningtypen nog niet zijn vastgesteld.

7. In onze zienswijze refereren wij aan een tijdens een voorlichtingsbijeenkomst bij OBWZ in juli 2018 getoonde afbeelding m.b.t. ‘Oriëntatie autoverkeer Westmade’ (zie bijlage 3). Deze afbeelding geeft aan dat 33% van het verkeer over de Monsterseweg gaat en 31% van het verkeer richting Lozerlaan. De bij dit laatste percentage behorende pijl gaat dwars door het woongebied Vroondaal, waar echter een verkeerskundige ‘knip’ is/komt tussen de gebieden Vroondaal Noord I en Vroondaal Noord II. Het is ons derhalve niet duidelijk of deze 31% via het noordelijk deel van de Oorberlaan naar de Monsterseweg zou gaan of via het zuidelijk deel van de Oorberlaan naar de Nieuweweg.

Het antwoord in de Nota van beantwoording (pag. 67) is dat in het verkeersmodel rekening wordt gehouden met een knip in Vroondaal en dat de 31% in noordelijke richting gaat via de Monsterseweg, wat inhoudt dat op basis van de getoonde afbeelding **72%** (31+33+8) van het Westmade-Noord verkeer over het noordelijk deel van de Oorberlaan zou gaan en **30%** (11+13+6) over het zuidelijk deel van de Oorberlaan.

Dit staat haaks op de bewering in het Goudappel rapport van 22-8-2019 dat **63%** de zuidelijke route over de Oorberlaan volgt en **33%** de noordelijke route.

8. Metingen via de website van het Longfonds (<https://www.longfonds.nl/gezondelucht/>) tonen aan dat de luchtkwaliteit op de Max Euweg op z'n gunstigst 'Matig' genoemd mogen worden met regelmatige uitschieters naar 'Onvoldoende'. Zie bijlage 1 voor een aantal recente voorbeelden.

Het laat zich raden wat het effect zal zijn van de forse verkeerstoename op het noordelijk deel van de Oorberlaan: nu **1700** mvt/etm, na afronding van alle woningbouwplannen op de grens van Den Haag en Monster **5500** mvt/etm (althans volgens het Goudappel rapport van 22-8-2019, op basis van onze beargumenteerde berekeningen aanzienlijk meer).

9. Kaarten van Atlas Leefomgeving (beheerd door het RIVM) geven aan dat voor de appartementen op de hoek van de Oorberlaan en Haagweg/Monsterseweg de geluidsbelasting tussen **61** en **65** dBa (= slecht) is. Voor het midden van de kruising van deze wegen is de geluidsbelasting **> 65** dBa (= zeer slecht). Voor details zie de drie kaarten in bijlage 2.

In het Goudappel rapport van 21-6-2018 wordt een tabel getoond met waarden voor geluidsbelasting. Als huidige situatie (zonder woningbouw) wordt voor de appartementen Max Euweg 79 t/m 145 een waarde van **47,7** dBa opgevoerd en voor de situatie na afronding van alle woningbouwplannen op de grens van Den Haag en Monster een waarde van **54,1** dBa, met andere woorden aanzienlijk lager dan de feitelijke waarde op basis van de kaarten in de bijlage. Saillant detail: in het Goudappel rapport wordt vermeld dat in de situatie zonder woningbouw langs de Oorberlaan sprake is van een 'relatief lage geluidsbelasting' omdat er 'weinig verkeer' rijdt. Tsja, als je uitgaat van **600** mvt/etm in plaats van de werkelijke **1700** mvt/etm

In het Goudappel rapport van 22-8-2019 ontbreken de geluidswaarden voor de huidige situatie en wordt voor de appartementen Max Euweg 79 t/m 145 een waarde van **55,8** dBa opgevoerd na afronding van alle woningbouwplannen op de grens van Den Haag en Monster, met andere woorden nog steeds aanzienlijk lager dan de feitelijke waarde op basis van de kaarten in de bijlage.

In het Goudappel rapport van 22-8-2019 staat over toename in geluidswaarden het volgende: *"Een verschil van **2 dB** of meer is voor het menselijke gehoor waarneembaar. Van een dergelijke geluidstoename is sprake wanneer het aantal verkeersbewegingen toeneemt met circa **40%**."*

Het verkeer op het noordelijk deel van de Oorberlaan neemt toe van **1700** mvt/etm naar **5500** mvt/etm (althans volgens het Goudappel rapport van 22-8-2019, op basis van onze beargumenteerde berekeningen aanzienlijk meer). Dit betekent minimaal een toename van **3800** mvt/etm, wat gelijk staat aan minimaal **224%**.

10. In de door de gemeente Den Haag ingediende zienswijze op het eerste ontwerpbestemmingsplan staat o.m. het volgende:

“Er moeten duidelijke afspraken komen over de te nemen geluidsmaatregelen op basis van onderzoek naar de bestaande woningen aan de Oorberlaan en Madepolderweg, waaronder de appartementen aan de Max Euweweg en de toekomstige woningen in Vroondaal langs de Oorberlaan, Madepolderweg en Van Elswijkbaan. Wij zien namelijk een aanmerkelijke toename van geluidsbelasting ontstaan door de ontwikkeling van Westmade.”

Van deze opmerking is weinig tot niets terug te vinden in de rapporten bij het herziene ontwerpbestemmingsplan. Sterker nog, in het Goudappel rapport van 22-8-2019 (Reconstructie Oorberlaan – Akoestisch onderzoek) wordt alleen het centrale deel van de Oorberlaan in aanmerking genomen (tussen ruwweg de kruisingen met de Westmadeweg en de Bertus de Harderweg) met als noordelijkste punt Oorberlaan 11. Met andere woorden, de overige adressen op de Oorberlaan (1 t/m 9) en het complete appartementencomplex aan de Max Euweweg worden in dit rapport buiten beschouwing gelaten.

De vraag is dus of de geluidsbelasting van het verkeer uit Westmade-Noord in de richting van de Monsterseweg/Haagweg plotseling ophoudt bij Oorberlaan 11. Wij denken eerlijk gezegd van niet, vooral niet omdat het ter hoogte van de appartementen aan de Max Euweweg gaat om afremmend en optrekkend verkeer.

11. In het Goudappel rapport van 22-8-2019 staat dat uit het ‘strategische multimodale verkeersmodel V-MRDH 2.0’ en een ‘selected zoneanalyse’ blijkt dat het autoverkeer van Westmade-Noord “vooral georiënteerd is op Den Haag zuidwest en de routes richting de A4 en de A20”.

Wij vragen ons af waar dit op gebaseerd is. Heeft het verkeersmodel inzicht in wie de toekomstige bewoners van Westmade-Noord zijn en daardoor detailkennis van gezinssamenstelling, werkplek en interesses van deze bewoners?

Op dezelfde pagina in het Goudappel rapport staat het volgende: “Een bijkomend effect van de realisatie van Westmade-Noord is dat een deel van het verkeer dat nu gebruik maakt van de Oorberlaan een andere route kiest (Madeweg<>Madepolderweg i.p.v. Madeweg<>Oorberlaan)”.

Wij vragen ons ook hier af waar dit op gebaseerd is en om welk ‘deel van het verkeer’ het hier gaat. Verkeer van de Madeweg/Madepolderweg dat nu de Oorberlaan inslaat richting de Monsterseweg maar straks rechtdoor rijdt op de kruising Madeweg/Madepolderweg? Op z’n zachtst gezegd niet erg geloofwaardig.

Het cryptische antwoord in de Nota van beantwoording op deze paragraaf uit onze zienswijze luidt: “Het model houdt rekening met mogelijke filevorming bij kruispunten met beperkte capaciteit tijdens spitsen”.

12. In het rapport van de Antea group van 28-6-2019 staat een verdeling van de aantallen verkeer van/naar Westmade-Noord waarbij 150 mvt/etm dwars door Vroondaal Noord II en Vroondaal Noord I naar de Madesteinweg gaan. Echter, door een verkeerskundige ‘knip’ is/wordt er geen uitwisseling van verkeer mogelijk tussen deze twee delen van Vroondaal. Ergo, er kan dus ook geen verkeer van Westmade-Noord langs deze route naar de Madesteinweg.
- Het nietszeggende antwoord in de Nota van beantwoording op deze paragraaf uit onze zienswijze luidt: “De knip is gelegen op grondgebied van de gemeente Den Haag en ons is niet bekend dat de knip gaat verdwijnen”.

13. Ten tijde van het eerste ontwerpbestemmingsplan gaf OBWZ aan dat de verplicht rechtsaf regeling op de Oorberlaan niet in beton gegoten was, terwijl in de Nota van beantwoording bij het herziene ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat het niet uit te sluiten is dat de noordelijke 'calamiteitenontsluiting' op de Oorberlaan in de toekomst alsnog gebruikt gaat worden als volwaardige ontsluiting.
- Het lijkt er derhalve sterk op dat er al voorzichtig voorgesorteerd wordt op twee volwaardige ontsluitingen op de Oorberlaan. Bij realisatie hiervan is er nog minder aanleiding voor verkeer vanuit Westmade-Noord om de zuidelijke route over de Oorberlaan te gebruiken met als gevolg meer geluids- en milieubelasting voor bewoners langs het noordelijk deel van de Oorberlaan en het Natura 2000 gebied langs Haagweg en Monsterseweg.

Slotopmerkingen

Wij willen vooropstellen dat wij niet a priori tegen nieuwbouw zijn in het grensgebied tussen Monster en Den Haag, maar kunnen ons niet verenigen met het feit dat de nadelige gevolgen van de nieuwbouwplannen voor het woon- en leefklimaat voor een onevenredig groot deel worden afgewenteld op de omwonenden van dit gebied.

Tevens doen wij een dringend beroep op de raadsleden van de gemeente Westland om de gepresenteerde plannen met gezond verstand, gevoel voor realiteit en de nodige scepsis te beoordelen.

Den Haag, 11 mei 2020

M. Theeboom
Max Euweweg 131
2553 PR Den Haag

L. van Ulden
Max Euweweg 135
2553 PR Den Haag

L. Albregts
Max Euweweg 59
2553 PR Den Haag

R. Eijdenberg
Max Euweweg 125
2553 PR Den Haag

Bijlage 1



8 mei 2020



7 mei 2020



5 mei 2020



2 mei 2020



24 april 2020



14 april 2020



11 april 2020

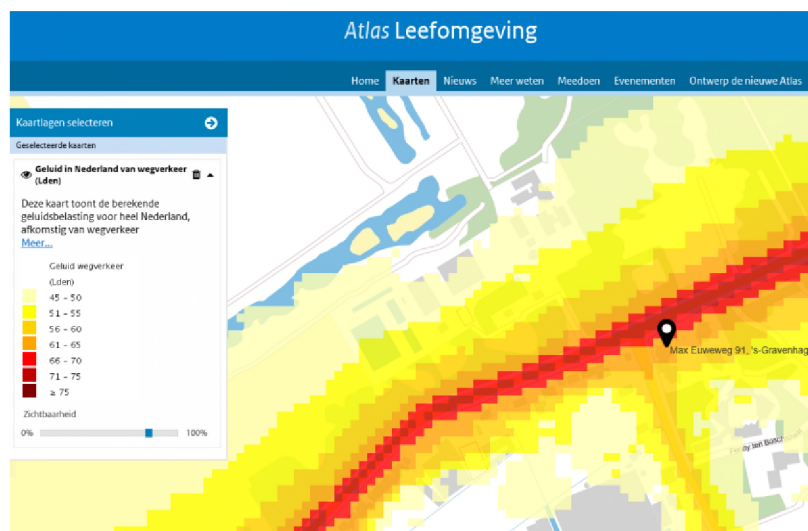
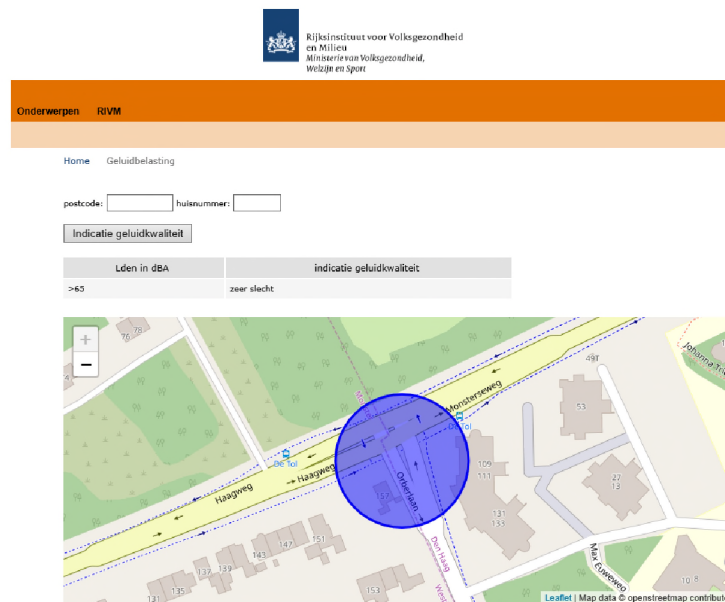
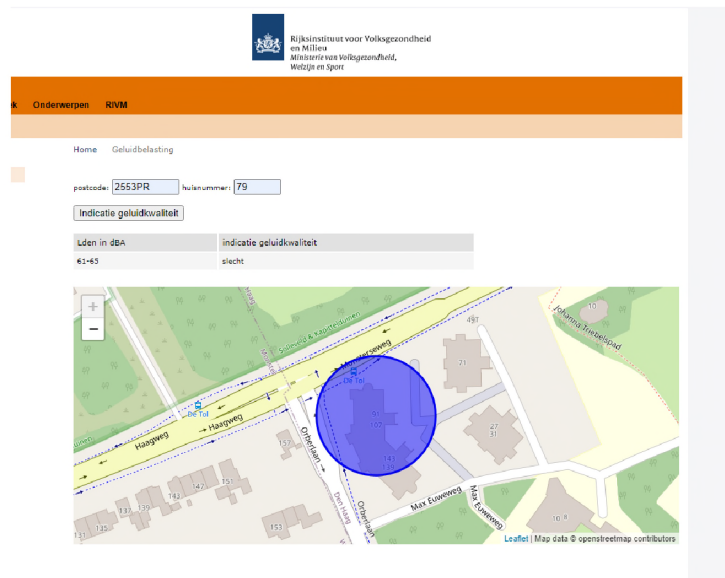


7 april 2020



2 april 2020

Bijlage 2



Bijlage 3

