



GROENLINKS Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk

GROENLINKSE VISIE OP MIRT VERKENNING HAAGLANDEN

Een groene leefbare omgeving, sociale samenhang en een duurzame toekomst zijn de speerpunten van GroenLinks. Op basis van deze speerpunten beoordeelt GroenLinks plannen en ideeën. GroenLinks is daarom van mening dat de MIRT Verkenningen Haaglanden anders hadden moeten zijn. De voorstellen gaan uit van een automatisering van ruimtelijke en economische ontwikkeling zoals deze al 100 jaar bestaat. Dat is in een tijd van een economische en klimaatcrisis, een toenemende schaarste aan grondstoffen niet meer logisch. De toenemende (digitale) netwerken en het nieuwe werken hebben de in MIRT verwachte groei van de mobiliteit niet nodig. Die groei is ook niet meer te dragen door de leefomgeving. Alleen mensen die geen andere keus hebben wonen straks nog in een stad die gedomineerd is door auto's en wegen. Voortgaan op het historisch bepaalde pad is de doodsteek voor Den Haag en de regio. Het moet dus anders:

- Een robuust openbaarvervoernetwerk;
- mobiliteit beperken door slimme ruimtelijke inrichting en verdichten van de stad;
- meer groen voor de bewoners om de recreëren;
- een wegennetwerk dat voldoet aan strenge milieunormen met op de wegen minder en duurzame auto's. En duurzaam vervoer moet het goedkoopste zijn.

Dit zorgt voor een leefbare en groene stad die aantrekkelijk is voor bewoners én bedrijven.

Deze visie van GroenLinks in Haaglanden wordt in deze memo toegelicht. De komende maanden gaan we een alternatief uitwerken voor de MIRT Verkenningen Haaglanden.

De MIRT Verkenningen Haaglanden

In de MIRT Verkenningen Haaglanden wordt ingezet op verbetering van de bereikbaarheid van de regio. Hiervoor zijn deze plannen gericht op het verstevigen en uitbreiden van de weginfrastructuur en helaas in mindere mate van het openbaar vervoer. Bij de weginfrastructuur wordt geconcentreerd op de bereikbaarheid van Den Haag middels drie inprikkers naar Den Haag en een verbreding van de A4. Bij het openbaar vervoer wordt ingezet op verbetering van openbaarvervoer naar de Centrale Zone Den Haag en TIC Delft.

Waarom deze voorstellen?

De voorstellen zijn gebaseerd op de ruimtelijke plannen voor het jaar 2020. Kern van deze plannen zijn stedelijke verdichting met woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen. Deze plannen zijn uitgangspunt voor de MIRT Verkenning. Achterliggende gedachte is dat ruimtelijke verdichting leidt tot meer bewoners en werknemers en dus meer behoefte aan mobiliteit. Daarnaast is er een autonome groei van de mobiliteit. Basisvoorwaarden bij de uitwerking van MIRT zijn een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefklimaat en robuuste netwerken voor de weg en het openbaarvervoer.

GroenLinkse kijk daarop

GroenLinks is ferm voorstander van het ontwikkelen van robuuste vervoersnetwerken en van een hoge kwaliteit van de leef- en woonomgeving. Die hoge kwaliteit is essentieel bij het verdichten van een stedelijke omgeving. Deze moet aantrekkelijk blijven voor bewoners en werknemers. Zonder deze mensen komt niets van de gewenste ruimtelijk en economische ontwikkelingen terecht. MIRT zet in op een forse toename van het wegverkeer en uitbreiding van wegen. Daar zit een grote tegenstrijdigheid. Door een grotere inzet op wegverkeer komt de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de knel. Bijvoorbeeld door de ontwikkeling van de Rotterdamse baan en de verbreding van de A4 gaat een van de grotere nog groene gebieden (Vlietzone) dichtbij de stad verloren. Deze groene gebieden moeten niet verder in de knel komen maar worden uitgebouwd. Ze geven de stedelingen de mogelijkheid om te recreëren, actief bezig te zijn en geven hen letterlijk de ruimte. Zonder deze gebieden gaat de stedeling op zoek naar woonruimte in meer groene randgebieden rond de steden, komt er van de verdichting niets terecht en bestaat het risico dat alleen de minder kapitaalkrachtige bewoners achterblijven in de stad.

Dit roept de vraag op of de gedachte achter de plannen nog geldt in deze tijd en in deze volle Randstad. Ook volgens GroenLinks is het niet meer zo dat ruimtelijke en economische ontwikkelingen moeten leiden tot een groei van de mobiliteit. De volgende punten geven dat duidelijk aan.

De stedeling: Het uitgangspunt voor mobiliteit is in Haaglanden nog steeds de auto. In grote steden als Londen en Parijs is openbaar vervoer echter de gewoonste zaak van de wereld en wordt het autogebruik beperkt. Past bij een ambitie die gericht is op een internationale, kennis- en innovatieve netwerkomgeving meer autobereikbaarheid? Wij denken van niet. De bijbehorende stedelingen reizen liever met de fiets en goed openbaarvervoer naar hun werk en voor privé zaken. Wij denken dat ze willen wonen en werken in een ruime en gezonde omgeving, niet in een omgeving waarover overal auto's zijn. Een aantrekkelijke omgeving heeft goede voorzieningen, veelzijdig vertier en groene gebieden. Ook voor gezinnen met kinderen moet de stad leuk blijven, waar kunnen de kinderen spelen, kunnen ze veilig de straat over? Hoe meer autoverkeer hoe lastiger.

Economische crisis: De recente economische crisis heeft nog steeds zijn weerslag op de ruimtelijke ontwikkeling. Kantoren staan leeg en veel gebiedsontwikkelingen (wonen en bedrijfsterreinen) liggen nagenoeg stil. Met name op de kantoormarkt is de vraag in hoeverre nog geïnvesteerd moet worden in nieuwe kantooruimte. Dit blijkt ook uit het uitstel van de ontwikkeling van de Binckhorst waar veel kantoren zijn gepland. Zijn de plannen voor de regio op alle punten nog actueel? Is de economische basis van MIRT Haaglanden nog actueel?

Schaarste aan ruimte: In een vol gebied als de regio rond Den Haag moet zuinig worden omgegaan met ruimte. Dubbel ruimte gebruik is mogelijk, maar duur. Uitbreiden van de capaciteit van de wegen gaat daarom vaak ten koste van andere ruimte. Vaak zijn dit de "overgebleven" groene ruimten, die juist zo belangrijk zijn voor de kwaliteit van leven, de leefbaarheid in de stad. Daarnaast komt al dat verkeer samen in één punt: de stad. Waar moeten al die auto's parkeren? Parkeren vraagt ook ruimte en slimme oplossingen die minder ruimte vragen (bv. ondergrondse garages) zijn vaak weer duur.

Klimaatcrisis: Toenemende luchtvervuiling en stijging van de zeespiegel leiden tot internationale acties om met name de uitstoot van CO₂ terug te dringen. Wegverkeer levert een forse bijdrage aan deze uitstoot. Auto's worden steeds schoner, maar een toename van het autoverkeer doet deze technische verbeteringen weer teniet.

Schaarste aan energie en grondstoffen: De uitputting van olie en andere grondstoffen raakt in zicht. Dit betekent dat het verduurzamen van het vervoer een belangrijk thema

is. Verminderen van energie gebruik, minder autogebruik (meer op de fiets, meer openbaarvervoer) en duurzamere voertuigen zijn maar een aantal van de mogelijkheden.

Gezondheid: Naast CO₂, zorgt het autoverkeer voor de uitstoot van NO_x en fijnstof. Deze luchtverontreiniging is een van de grotere gezondheidsproblemen in Nederland. Een toename van het verkeer en de uitstoot van deze stoffen draagt in grote mate bij aan een slechtere leefomgeving en een slechtere gezondheid van de Nederlandse bevolking.

De aanpak van GroenLinks

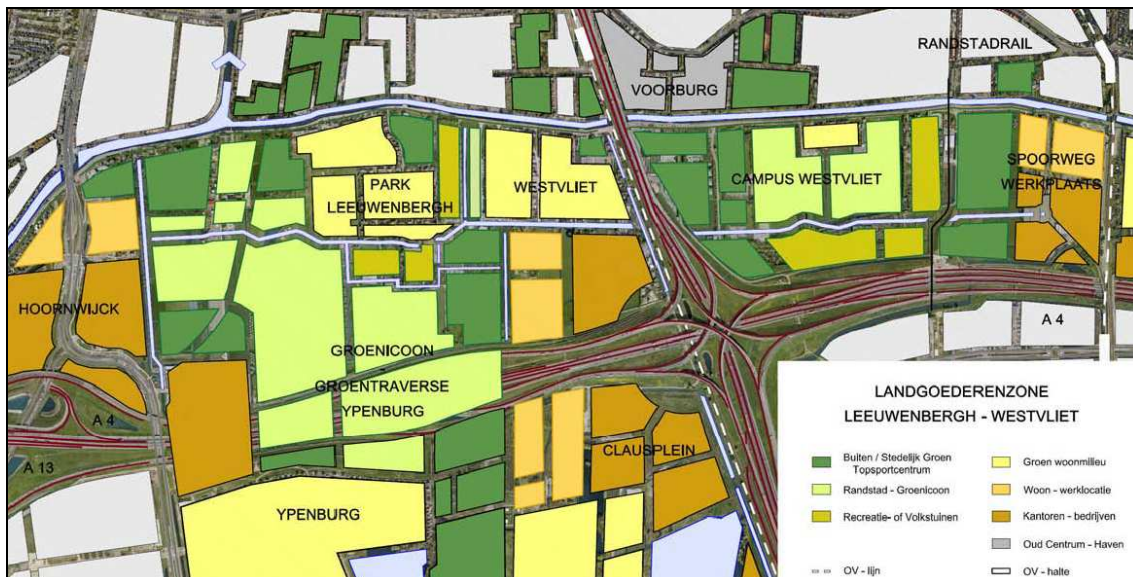
GroenLinks wil het als volgt aanpakken: Als eerst wordt geprobeerd de mobiliteit te beperken. Laat mensen zo dicht mogelijk bij hun werk wonen. Dit betekent aantrekkelijke woningen en woonomgevingen in de buurt van het werk. Mobiliteit beperken kan ook door thuis- of telewerken. Een tweede stap is de mobiliteit spreiden, niet meer allemaal tegelijk in de spits, maar flexibele werktijden en patronen zodat minder mensen tegelijkertijd onderweg zijn. Hierdoor wordt de weg- en openbaarvervoerinfrastructuur efficiënter gebruikt, wordt het gebruik in de pieken beperkt en kan ook de omvang van de weginfrastructuur beperkt blijven. Het groen beprizen van de mobiliteit is hier een goed middel voor. Hierbij worden duurzame vormen van vervoer goedkoper gemaakt dan mindere duurzame.

En als we dan toch met z'n allen onderweg zijn moet dat op een goede en efficiënte manier kunnen: met weinig overlast, efficiënt gebruik van de ruimte, het sparen van kostbaar groen, schoon en duurzaam. In het figuur hiernaast is aangegeven hoeveel ruimte de verschillende vormen van vervoer nodig hebben. Hieruit blijkt dat het reizen te voet, met de fiets en met openbaar vervoer de minste ruimte nodig heeft. Naast effectiever gebruik van de ruimte geven deze veel minder overlast en een gezondere omgeving.

Mode of transport	Required parking space	Space for reasonably & safely travel
Pedestrian		±0,75m ²
Tram		±1,5m ²
Bus		±2,75m ²
Bicycle	±6,5m ²	±6,5m ²
Motorbike	±21m ²	±21m ²
Car (30 km/h)	±50m ²	±50m ²

GroenLinks pleit al langer voor een tramoffensief: het combineren van trein, metro, tram en snelbussen tot een goed en comfortabel openbaarvervoernetwerk in de grote steden. Als deze dan goed aansluiten op de fietsnetwerken met goede fietsenstallingen is het alternatief voor de auto een feit. De automobilisten die dan toch naar de stad (moeten) komen worden opgevangen in transferia aan de rand van de stad om vandaar met aantrekkelijk en snel openbaarvervoer naar hun bestemming te worden gebracht.

Natuurlijk blijven er wegen nodig om met vracht- en personenverkeer de stad in en uit te kunnen. Maar die geven dan door de beperkte hoeveelheid verkeer veel minder problemen. Ze zijn beter in de stad in te passen, met minder beslag op de ruimte, minder overlast en minder verstoring van de leefbaarheid. Uitbreiden van wegen is dan ook niet meer nodig.



Een voorbeeld van het inpassen van wegen en dit combineren met leefbaarheid is het plan van architect Kiesow voor de Vlietzone. Hierbij wordt het groene gebied bij de vlietzone heringericht en over de A4 doorgetrokken richting Ypenburg. Er ontstaat zo een interessant recreatief gebied voor de bewoners in de omgeving.

Hetgeen dat dan nog rest aan verkeer moet dan wel duurzaam zijn. Dus korte afstanden zoveel mogelijk met de fiets of te voet. Voor het autoverkeer zal het inzetten van een groene kilometerheffing het verkeer schoner en zuiniger maken. Voor de duurzaamheidseisen aan het openbaar vervoer staat de overheid zelf aan het roer en kan ze gewoon voorschrijven.

Dit alles bij elkaar hoeft niet meer geld te kosten. Het is het zoeken naar andere keuzes bij het realiseren van de mobiliteit.

GROENLINKS Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk
18 juni 2011

Voor meer informatie:

Groenlinks	naam	e-mail	telefoon
Delft	F. Norbruis	f.norbruis@groenlinksdelft.nl	015-2141551
Den Haag	A. Kaptejns	arjenkap@hotmail.com	06-28572312
Leidschendam - Voorburg	R. Kniesmeijer	RJ.Kniesmeijer@leidschendam-voorburg.nl	070-3861299
Pijnacker - Nootdorp	P. Graafland	petragraafland@planet.nl	015-3697483
Rijswijk	M. Borsboom	marloesborsboom@rijswijk.nl	070-3908672