

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat **Zienswijze Fietsersbond Leidschendam-Voorburg op Ontwerptraacebesluit A4 Haaglanden-N14**

Inleiding

In de periode 8 mei – 18 juni 2020 is het mogelijk een zienswijze in te dienen op het Ontwerptraacebesluit (OTB) A4 Haaglanden-N14. De afdeling Leidschendam-Voorburg van de Fietsersbond (FB-LV) dient bij deze haar zienswijze in. Deze zienswijze gaat alleen over het gedeelte N14. Het is daarom mogelijk dat er vanuit de Fietsersbond op andere onderdelen van het OTB ook zienswijzen worden ingediend.

De afdeling FB-LV vraagt in deze zienswijze dat het rijksbeleid voor mobiliteit en bereikbaarheid als geheel wordt toegepast op het deel N14. Er zijn inmiddels in vele documenten¹ van het ministerie en ook in documenten bij het OTB vele woorden over het belang van fietsen opgenomen. Helaas is onze constatering dat het bij woorden blijft en dat het rijksbeleid eenzijdig wordt ingevuld met de nadruk op een betere bereikbaarheid van Haaglanden met de auto.

Op basis van het OTB krijgt de afwikkeling van het autoverkeer op de N14 veel prioriteit. Over deze prioriteitsstelling wil de afdeling zich niet uitspreken. Het gevolg is wel dat fietsers onevenredig worden benadeeld. Daarover spreken wij ons wel uit. De afdeling FB-LV vraagt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de benodigde maatregelen te nemen, opdat de bestaande regionale fietsroute langs de N14 in Leidschendam-Voorburg in stand blijft. In het voorliggende ontwerp moeten fietsers omrijden, moeten zij over een flinke conditie beschikken om verschillende flinke hellingen te nemen en moeten zij van straten gebruik maken die niet voor doorgaand fietsverkeer zijn ingericht. In feite is er zonder een maatregelenpakket voor fietsers géén doorgaand fietsverkeer langs de N14 meer mogelijk.

Situatie

Volgens deel II Ontwerptraacebesluitkaarten detailkaart 10 van het ontwerpbesluit worden de bestaande met verkeerslichten geregelde fietsoversteekplaatsen op de Prins Bernardlaan/Noordsingel en op de Heuvelweg opgeheven. De reden hiervoor is verdere verruiming van de capaciteit voor het autoverkeer op de kruispunten met de N14. In plaats van de oversteekplaatsen komt er bij de Noordsingel/Prins Bernardlaan een fietsviaduct. Bij de Heuvelweg komt de fietsoversteekplaats te vervallen. Wel is daar een voetgangersviaduct geprojecteerd. Onderzocht kan worden of het viaduct voor voetgangers kan worden aangepast voor fietsers en mindervalide mensen.

Gevolgen en effecten

1. Het ontwerp van het viaduct in het verlengde van Burg. Den Haan Groenpark, waarmee de Prins Bernardlaan/Noordsingel en de trambaan worden gekruist, heeft een steilere helling dan volgens de richtlijnen van de CROW: 4,6 % in plaats van minder dan 2% (zie bijlage). Onderzocht kan worden of de lengte van de oprit kan worden vergroot, zodat de helling minder steil wordt. Dat betekent overigens dat fietsers dezelfde hoogte (over de bovenleiding van de tram heen) moeten overwinnen, ze mogen er alleen langer over doen.
2. Aan de andere kant moeten fietsers de helling af fietsen om met een omweg de Via Verdi te bereiken. Bij de Heuvelweg moeten doorgaande fietsers, die het tracé van de N14 volgen, omrijden via de Via Donizetti. De hellingen van de Via Donizetti zijn kort en bijzonder steil (5%).
3. De oversteek bij de Distelweide/Kersengarde leidt via de Charlotte van Pallandtlaan naar de Velostrada. Deze laan is niet op doorgaand fietsverkeer ingericht.

De consequentie van de voorgestelde maatregelen is dat doorgaande fietsers én flink om moeten fietsen én over flinke klimcapaciteiten moeten beschikken én gebruik moeten maken van voor doorgaand fietsverkeer ongeschikte straten. De regionale route langs de N14 vanaf Zoetermeer en

1 Een voorbeeld is topeis E uit het Vormgevings- en Inpassingsplan: "Topeis E zich met name richt op de netwerkverdichting van fietsnetwerken en de ecologische verbindingen in het gebied rondom de A4 Haaglanden."

Leidschenveen via Leidschendam-Voorburg naar Mariahoeve, Wassenaar en verder naar Scheveningen wordt hierdoor feitelijk doorgeknipt. Eerdere investeringen, een fietsbrug over de Vliet en een fietsviaduct over de A4, verliezen daardoor veel waarde. Deze gevolgen en de effecten voor de regionale mobiliteit en bereikbaarheid van Haaglanden wordt in het OTB niet beschreven en niet afgewogen. De keuze om slechts één maatregel voor de fiets op te nemen wordt niet onderbouwd en onvoldoende gemotiveerd in het OTB.

Alternatief meekoppelkans gemeente Leidschendam-Voorburg

Een alternatief, dat de gemeente aan u heeft voorgesteld, biedt volop mogelijkheden om de concurrentiepositie van het regionale fietsverkeer t.o.v. het regionale autoverkeer te verbeteren. Door de regionale fietsroute over de tunneldaken en over de kruispunten met de N14 te leiden, worden omrijden en flinke hellingen voorkomen (meekoppelkans). Over deze oplossing is de gemeente nog in overleg met het rijk, de provincie en de MRDH.

Zoals nu in het OTB wordt voorgesteld, neemt u als Minister van Infrastructuur en Waterstaat wel verantwoordelijkheid voor een goede bereikbaarheid van de Haagse regio, als die gericht is op verbetering van de doorstroming van het autoverkeer. De verbetering van de mobiliteit van andere modaliteiten is blijkbaar de verantwoordelijkheid van gemeente, MRDH en provincie. In het OTB is geen motivering en afweging te vinden, waarom maatregelen voor verbetering voor automobility volledig uit het rijksbudget gefinancierd kunnen worden en waarom maatregelen voor andere modaliteiten voor een belangrijk deel door andere overheden gefinancierd moeten worden.

Primaire afweging

Voor de Fietsersbond geldt dat de primaire afweging is of de vergroting van de capaciteit van de kruispunten met de N14 door het schrappen van twee (fiets)oversteken opweegt tegen het knippen van een regionale fietsverbinding en de nadelen voor fietsers en voetgangers. Deze afweging hebben wij niet in het OTB terug kunnen vinden. Voor fietsers en voetgangers is het beter dat de oversteken op maaiveld op de Heuvelweg en Noordsingel/Prins Bernardlaan blijven bestaan. Wellicht betekent dat een kleinere vergroting van de autocapaciteit van de N14, want overstekende fietsers beperken alleen de afrijcapaciteit van het afslaand autoverkeer naar en vanaf "The Mall" enigszins. Het doorgaande autoverkeer op de N14 echter wordt niet of nauwelijks gehinderd. Daarentegen zijn de gelijkvloerse oversteken veel goedkoper en veel beter dan een doorgaande fietsroute met omwegen en (te) steile hellingen.

Afweging regionale bereikbaarheid

Als toch de gewenste vergroting van de autocapaciteit van de kruispunten wenselijk dan wel noodzakelijk is, dan is het noodzakelijk vanuit het oogpunt van een optimale regionale mobiliteit en bereikbaarheid de gevolgen en effecten voor het lokale en regionale fietsverkeer te beschrijven, te beoordelen en af te wegen. Langs de N14 loopt vanaf de A4 tot aan de N44 een regionale fietsroute! De handhaving én versterking van deze route zou onderdeel moeten zijn van het OTB, omdat daarmee immers dezelfde doelstelling beoogd wordt.

Maatregelen

De FB-LV vraagt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat te handelen conform het vigerende rijksbeleid en de fietsverbinding langs de N14 te beschouwen als een integraal onderdeel van het project A4 Haaglanden-N14. Dat heeft als consequentie dat deze regionale fietsverbinding blijft bestaan. Als echter de capaciteit van de beide kruisingen met de N14 in Leidschendam-Voorburg zo groot mogelijk dient te zijn ten dienste van de doorstroming van het autoverkeer, dan mogen fietsers niet daaronder lijden. Dat betekent naar onze mening realisatie van viaducten over de twee kruisingen en een fietspad op het tunneldak tussen de betreffende kruisingen. Wij verzoeken u dit maatregelenpakket in het Tracébesluit op te nemen.

Conclusies

De afdeling FB-LV stelt vast dat het OTB voor de reconstructie van de kruispunten N14 in Leidschendam-Voorburg grote nadelige gevolgen heeft voor fietsers op de regionale fietsroute parallel

aan de N14, dat deze niet adequaat worden beschreven, dat daardoor niet wordt gemotiveerd waarom de in het OTB opgenomen maatregel voldoende is en dat niet of niet voldoende wordt gemotiveerd en afgewogen waarom de noodzakelijke maatregelen om de regionale fietsverbinding langs de N14 niet integraal deel uit maakt van het maatregelenpakket om de mobiliteit en bereikbaarheid in Haaglanden te verbeteren. Het fietsmaatregelenpakket is bekend en reeds voorgesteld door de gemeente Leidschendam-Voorburg (meekoppelkans).

Het huidige OTB vergroot de barrièrewerking voor fietsers van de stedelijke hoofdwegen die de N14 kruisen. Dit is niet in overeenstemming met het rijksbeleid om bij autowegprojecten te streven naar verbetering van belangrijke, daarmee samenhangende fietsverbindingen. Een goed en aantrekkelijk fietsnetwerk door de regio kan een bedrage leveren aan het terugdringen van het autogebruik. Dat zorgt niet alleen voor een betere doorstroming op de A4, maar ook voor een meer duurzame manier van verplaatsing.

Mocht de alternatieve oplossing van de gemeente (meekoppelkans) niet realiseerbaar zijn dan is het volgens de Fietsersbond veel beter voor fietsers dat de oversteken op maaiveld op de Heuvelweg en de Prins Bernardlaan blijven bestaan.

Bijlage
grafiek hellingspercentages CROW