

Aan de Leden van de Commissie Leefomgeving

Voorburg, 2 september 2012

Betreft: reactie agendapunt Rotterdamsebaan in de vergadering van 5 september 2012
mede namens 43 organisaties aangesloten bij het Platform Vlietrand Groen.

Geachte leden van de Commissie Leefomgeving,

Al jaren vraagt de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg om een langetunnel-oplossing, zodat de Vlietzone kan worden ontzien. In de laatste vergadering over de Rotterdamsebaan heeft de raad van Leidschendam-Voorburg een sluitende toelichting geëist over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de lange tunnel. Deze heeft geleid tot de 'Notitie mogelijkheden voor een langere tunnel en nut van de aansluiting op de Laan van Hoornwijk' van 13 augustus 2012 (zie: [RIS251372_bijlage_2.1.pdf](#)) (hierna 'de Nota Lange Tunnel')

In essentie zijn er drie aspecten van belang:

- 1) De technische haalbaarheid van de lange tunnel.
De Nota Lange Tunnel concludeert dat de lange tunnel technisch mogelijk is.
- 2) De verkeerstechnische aspecten
De informatie in de Nota Lange Tunnel over de verkeersaspecten is onvolledig.
In bijlage 1 is een belangrijk manco van de Nota Lange Tunnel uitgewerkt. De conclusie is dat de lange tunnel verkeerstechnisch niet minder uitpakt dan de voorkeursvariant.
- 3) De kosten van de tunnel
De Nota Lange Tunnel concludeert dat de lange tunnel € 50 miljoen duurder is dan de voorkeursvariant. De berekening van de kostenverschillen in de nota is summier. Dat lichten wij toe in de bijlage 2 van deze brief. De conclusie van de bijlage is dat als alle meer en minder kosten van de lange tunnel worden meegenomen, het kostenverschil tussen de twee opties marginaal is in relatie tot de totale kosten van het project Rotterdamsebaan. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in meer kosten van € 50 miljoen voor een lange tunnel.

Voorkeursvariant

De voorkeursvariant van de Rotterdamsebaan doorsnijdt de groene Vlietzone over een traject van driekwart kilometer. De voorkeursvariant tast het groen en de leefbaarheid van het gebied zwaar aan. Als u thans kiest voor deze voorkeursvariant neemt u een beslissing voor de komende 100 jaar die gebaseerd is op onvolledige, dus onjuiste, gegevens.

Wij verzoeken u nogmaals met klem, te kiezen voor een lange tunnel voor de Rotterdamsebaan tot voorbij de Laan van Hoornwijk, omdat u met een lange tunnel kiest voor het bevorderen van de leefbaarheid en het groen van de Vlietzone voor huidige en toekomstige omwonenden.

Vriendelijke groet,



Monjea Velù
Voorzitter Vereniging Houdt Vlietrand Groen
Voorzitter Platform Vlietrand Groen

Bijlagen: 1. Verkeerseffecten
2. Kostenverschillen

Bijlage bij brief Vereniging Houdt Vlietrand Groen en Platform Vlietrand Groen

Bijlage 1. Verkeerseffecten

Betreft: agendapunt F: Rotterdamsebaan 5 september 2012

De Laan van Hoornwijck kan de verkeerstoeloop vanwege de Rotterdamsebaan onvoldoende verwerken.

De Laan van Hoornwijck is voor Ypenburg de enige lokale hoofdverbinding die de A4 kruist. Het is een zwaar belaste weg omdat er verkeer rijdt van en naar Ypenburg, Den Haag, Rijswijk, Voorburg en Knooppunt Ypenburg. Over de Laan van Hoornwijck rijden tram 15 en buslijn 30. Verder is er veel langzaam verkeer. Speciaal in het spitsuur is het langzaam verkeer intensief – met name ook vanwege de nabijheid van Lyceum Ypenburg en andere scholen.

Wanneer het verkeer van de Rotterdamsebaan wordt geleid via een aansluiting op de Laan van Hoornwijck, dan leidt dit tot verstopping van de Laan van Hoornwijck.

Voor oost-west verkeer op de Laan van Hoornwijck blijkt dit uit de volgende tekst in paragraaf 6.2.4 van het rapport 'Verkeersrapport, Verkeerskundige onderbouwing Voorlopig Ontwerp' van 14 augustus 2012. ([RIS251372 bijlage 4.0 Verkeersrapport.pdf](#) bladzijde 48)

De opstelcapaciteit aan de oostzijde van het kruispunt (vanuit Ypenburg) is echter onvoldoende. Door de aanwezige viaducten van de verbindingsboog van de A4 naar de A13 en van de hoofdrijbaan van de A4 is er fysiek geen ruimte meer voor een verlenging van de opstelvakken. Daarmee is deze richting een beperkende factor voor de verkeersafwikkeling. Deze richting kan, als het druk is, wel meer groentijd krijgen om de wachtrij niet te lang te laten worden maar dat beperkt weer de afwikkeling van het andere verkeer op de kruising.

Ter indicatie is gezien wat de effecten zijn van een verdubbeling van het verkeer op de rechtdoorgaande richting. De verkeersregeling kan dit verwerken maar de beperkte opstelruimte aan de oostzijde van het kruispunt vormt een knelpunt en er zullen wachtrijen ontstaan.

Het west-oost verkeer op de Laan van Hoornwijck komt hoofdzakelijk van de A4 (uit de richting van het Prins Clausplein) en van de Haagweg. Dit is een aanzienlijke stroom verkeer.

Kennelijk weten de ontwerpers geen raad waar zij met dit verkeer heen moeten, want in het ontwerp is er op de kruising van de Laan van Hoornwijck en de op- en afrit van de Rotterdamsebaan geen afdoende oplossing voor deze verkeersstroom.

Zie afbeelding 17 van het verkeersrapport : kennelijk wordt verwacht dat het west-oost verkeer op de Laan van Hoornwijck ter hoogte van de Laan van 's-Gravenmade een U-bocht maakt om de oprit van de Rotterdamsebaan richting Den Haag - Centrum te kunnen bereiken.

Het verkeersrapport schiet tekort in de uitwerking van dit verkeersprobleem (het probleem wordt genegeerd). Ook in de nota van antwoord behandelt het hoofdstuk Voorlopig ontwerp (bladzijde 26-27) dit probleem niet.

De plattegrond op pagina 25 van de nota van antwoord ([RIS251372 Rotterdamsebaan Nota van beantwoording.pdf](#)) geeft de route van de A4 richting de Rotterdamsebaan (groene lijn) – de U-bocht is niet weergegeven.

Het belang van de verbinding tussen de A4 (uit het noorden) en de Rotterdamsebaan is niet gering. Een van de hoofddoelstellingen voor de Rotterdamsebaan is namelijk:

Paragraaf 5.1.5 Verkeerskundige beoordeling van de Nota van beantwoording (bladzijde 33)

Daarbij geeft het geprognosticeerde verkeeraanbod voor het ontwerp van de Rotterdamsebaan ook aan dat het in staat is om een substantieel deel van het verkeer stad in of uit te verwerken in geval van calamiteiten. Daarmee is een kwetsbaarheid van de stad veel minder groot (denk aan calamiteit op A12/Utrechtsebaan).

Secretariaat:
Eemwijkstraat 8
2271 RE Voorburg

telefoon 070 386 25 59
vlietrandgroen@planet.nl



Giro 7227525
t.n.v. Houdt Vlietrand
Groen te Voorburg

Kamer van Koophandel
V 40413403

De conclusie van het bovenstaande is dat de aansluiting van de Rotterdamsebaan verkeerstechnisch niet of onvoldoende voorziet in de gewenste capaciteit en dat deze aansluiting daarom dient te vervallen.

Er is een alternatief: wikkel het verkeer van de Rotterdamsebaan af in Knooppunt Ypenburg. De bewoners van Ypenburg moeten iets verder rijden om de Rotterdamsebaan te bereiken maar het voorkomt de verstopping van de Laan van Hoornwijck. Overigens wordt het omrijden van de bewoners van Ypenburg ook gecompenseerd door de snellere route voor de auto's die van de A4 (van Prins Clausplein) komen en die de Rotterdamsebaan willen oprijden.

Last but not least de vraag:

waar is in het ontwerp de halte van Tramlijn 15 gebleven?

De tramhalte ligt nu op de plek waar de Rotterdamsebaan de Laan van Hoornwijck kruist.

Op afbeelding 17 van de verkeersnota (maar ook in het voorlopig ontwerp) is alleen een geamputeerde tramhalte ingetekend. Is er wel voldoende ruimte voor de tramhalte?

Bijlage bij brief Vereniging Houdt Vlietrand Groen en Platform Vlietrand Groen

Bijlage 2. Kostenverschillen

Betreft: agendapunt F Rotterdamsebaan 5 september 2012

De kostenverschillen tussen de Voorkeursvariant en de Lange Tunnelvariant zijn verwaarloosbaar in het totaal van de kosten van de Rotterdamsebaan.

Pagina 19 en 20 van de Nota Lange Tunnel geeft de toelichting van de projectorganisatie op de meer- en minderkosten van de Voorkeursvariant versus de Lange Tunnel. De gemeente Den Haag houdt vol dat de kostengegevens vertrouwelijk zijn. Dat doet afbreuk aan de ruimte voor democratische inbreng. Vanzelfsprekend is de gemeente dan gehouden om maximaal mogelijke informatie te bieden zonder de kerngegevens bloot te geven. Dat heeft de gemeente enigszins gedaan door op pagina 19 en 20 de meer- en minder kosten te beschrijven.

Door leden van Vereniging Houdt Vlietrand Groen is voor de discussie in de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg en voor de onderbouwing van zienswijzen voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan een overzicht van meer- en minder kosten van de voorkeursvariant versus de lange tunnel opgesteld (zie volgende pagina). Het is niet aannemelijk dat er grote kostenverschillen zijn ten opzichte van dit overzicht.

Toch staat in de nota dat het verschil in kosten tussen de Voorkeursvariant en de Lange Tunnelvariant € 50 miljoen is. Dat is niet geloofwaardig zoals wij hieronder zullen aantonen.

- 1) Op pagina 19 staat een overzicht van verschillen qua ontwerp tussen de Voorkeursvariant en de Lange Tunnelvariant. Hieruit blijkt dat er geen rekening is gehouden met de minderkosten voor de aanleg van de tunnelbak voor de Voorkeursvariant in de Vlietzone. Het gaat om een bedrag van € 29,750.000 (zie post_14 in het overzicht op de volgende pagina).
- 2) In bijlage I van deze brief blijkt dat het ontwerp van de op- en afrit en het verkeersplein op de Laan van Hoornwijck niet voldoet. Met de uitvoering van een deugdelijk verkeersplein zijn hoge kosten gemoeid inclusief de aanleg van grote viaducten. Bovendien lijkt geen rekening gehouden met kunstwerken op de Laan van Hoornwijck (zie de posten post_16; post_17; post_18).
- 3) Andere verschillen zijn niet te herleiden, maar dit komt doordat de informatie van de projectorganisatie in de Nota Lange Tunnel summierder is dan nodig om de vertrouwelijkheid van de informatie te waarborgen.

De opgave van de projectorganisatie van € 50 miljoen gecorrigeerd voor de punten 1) 2) en 3) hierboven maken duidelijk dat de kostenverschillen gering zijn in het totaal van het project Rotterdamsebaan.

De berekening op de volgende pagina bewijst dat de kosten van de Lange Tunnelvariant lager zijn dan die van de Voorkeursvariant.



Rotterdamsebaan

Vergelijking van de kosten van de varianten

C4 verlengd met 300 meter

("Voorkeursvariant")

C4 verlengd tot voorbij de Laan van Hoornwijk ("Lange Tunnelvariant")

Meer kosten lange tunnel Variant C4 tot voorbij de Laan van Hoornwijk € 76.760.000

post_01	Verlenging van de tunnel inclusief onvoorzien	€ 76.000.000
	760 lengte € 100.000 eenheidsprijs	
post_02	Onteigening / verkrijging rechten ondergronds bouwen	€ 760.000
	760 lengte € 1.000 eenheidsprijs	

Minder kosten lange tunnel Variant C4 tot voorbij de Laan van Hoornwijk -€ 86.861.250

post_03	Aanleg weg maaiveld	-€ 1.281.250
	410 lengte 25 breedte € 125 eenheidsprijs	
post_04	Afrit van Rotterdamsebaan naar Laan van Hoornwijk	-€ 125.000
	200 lengte 5 breedte € 125 eenheidsprijs	
post_05	Toerit van Laan van Hoornwijk naar Rotterdamsebaan	-€ 125.000
	200 lengte 5 breedte € 125 eenheidsprijs	
post_06	Toegangsweg Drievliet	-€ 375.000
	300 lengte 10 breedte € 125 eenheidsprijs	
post_07	Aanleg nieuw parkeerterrein Drievliet	-€ 1.035.000
	230 lengte 60 breedte € 75 eenheidsprijs	
post_08	Diverse verlichting, bebording e.d.	-€ 2.000.000
post_09	Sloten en waterbouwkundige werken	-€ 2.000.000
post_10	Aanpassingen golfvereniging Leeuwenbergh	-€ 4.000.000
post_11	Viaduct naar parkeerterrein Drievliet	-€ 700.000
	10 lengte 25 breedte € 2.800 eenheidsprijs	
post_12	Trekfiets viaduct	-€ 560.000
	8 lengte 25 breedte € 2.800 eenheidsprijs	
post_13	Drievliet tijdelijke weg - brug - overige voorzieningen	-€ 1.000.000
post_14	Tunnelbak bij Laan van Hoornwijk	-€ 29.750.000
	350 lengte 25 breedte € 3.400 eenheidsprijs	
post_15	Aquaduct Molensloot bij Laan van Hoornwijk	-€ 910.000
	13 lengte 25 breedte € 2.800 eenheidsprijs	
post_16	Viaduct voor verkeersplein Laan van Hoornwijk	-€ 3.500.000
	50 lengte 25 breedte € 2.800 eenheidsprijs	
post_17	Inrichting verkeersplein Laan van Hoornwijk incl. VRI's	-€ 4.000.000
post_18	Verplaatsing tramhalte lijn 15	-€ 2.000.000
post_19	Verplaatsing 60 Bar hoofd-aardgastransportleiding	-€ 10.000.000
	Gestuurde boring. Als omleggen van de leiding mogelijk blijkt dan heeft ook dit aanzienlijke kosten. Verder dient rekening gehouden te worden met uiteenlopende bijzondere en tijdelijke maatregelen tijdens de bouw. De gasleiding en het verkeer op de Laan van Hoornwijk kunnen namelijk niet worden stop- gezet tijdens de bouw en er is weinig ruimte.	
post_20	Verplaatsing diverse hoofdelektriciteit- en overige leidingen	-€ 5.000.000
post_21	Archeologische werkzaamheden	-€ 5.000.000
post_22	Diverse geluidwerende voorzieningen	-€ 3.000.000
post_23	Onteigening diverse terreinen	-€ 3.000.000
post_24	Diverse vergoedingen planschade, juridische kosten en overige	-€ 7.500.000

Saldo meer en minder kosten

-€ 10.101.250

Secretariaat:
Eemwijkstraat 8
2271 RE Voorburg

telefoon 070 386 25 59
vlietrandgroen@planet.nl



Vereniging Houdt Vlietrand Groen

Giro 7227525
t.n.v. Houdt Vlietrand
Groen te Voorburg

Kamer van Koophandel
V 40413403

NB in dit overzicht ontbreken maatschappelijke kosten en baten.