

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

Gemeente Leidschendam-Voorburg  
Inspraak NDR Rotterdamsebaan  
t.a.v. dhr. M. Le Cointre  
Postbus 905  
2270 AX Voorburg

Voorburg, 5 juli 2012

Betreft : inspraak NRD-Trechteringsdocument Rotterdamsebaan

Geacht college,

Graag wil de Vereniging Houdt Vlietrand Groen een zienswijze indienen als reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Trechteringsdocument Rotterdamsebaan. De aanleg van deze weg kan in het geval van ongunstige beleidsbeslissingen negatieve consequenties hebben voor de leefbaarheid, het milieu en de omvangrijke groenkwaliteiten in de Vlietzone, hetgeen voor ons aanleiding is voor onderstaande reactie.

Samen met veel bewonersorganisaties en belangengroepen in en rond de Vlietzone hecht onze vereniging veel belang aan het behoud en de versterking van de Vlietzone als robuust en samenhangend groengebied ten midden van de regio Haaglanden. Dankzij haar centrale ligging is de Vlietzone een vergelijkbaar groengebied als het Zuiderpark of het Haagse bos, waar meer dan 150.000 omwonenden kunnen recreëren. Zij kunnen genieten van de omvangrijke groenstructuren en de aanzienlijke cultuurhistorische waarden in de Vlietzone, waaronder de talrijke Vliettuinen ter hoogte van Oud Voorburg, de Vlietoevers van de aloude vaarweg en de karakteristieke buitenplaatsen, wier kwaliteiten en samenhang voor de Provincie aanleiding is geweest voor de aanwijzing van de landgoederenzone Vlietzone. Het belangrijkste doel van onze vereniging is deze groenkwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Daarbij weten wij ons gesteund door meer dan veertig organisaties verenigd in het Platform Vlietrand Groen.

### **1. Nut en noodzaak**

Hoewel met de +300-variant onder bemiddeling door de heren Veldhuizen en De Vries een nieuw tracévoorstel op tafel ligt, moeten wij constateren dat met dit voorstel ten opzichte van eerdere varianten geen significante verbeteringen worden bereikt. De tunnelmond wordt weliswaar enigszins verlegd, maar voor het overige kan worden geconcludeerd dat:

- het nieuwe voorstel nog steeds tot een verreikende versnippering van de Vlietzone gaat leiden
- de leefbaarheid in aangrenzende woonwijken (Park Hoornwijk en Park Leeuwenbergh) wordt aangetast en
- milieuproblemen als hinder door fijnstof, stikstof en geluid zullen gaan toenemen.

Gezien deze consequenties hierom is de variant voor ons geen acceptabel voorstel en vragen wij ons af waarom bestuurlijk niet gezamenlijk voor een variant wordt gekozen die ook onder omwonenden voldoende draagvlak zou hebben.

## **2. Ruimtelijke en verkeerskundige effecten van de Rotterdamse Baan**

### **Analysemethodiek**

Zoals wij uit de inspraakdocumenten kunnen opmaken is voor de verkeerskundige analyse gebruik gemaakt van het zogenaamde Haaglandenmodel; een model waarvan wij hebben begrepen dat het op spitsuurmetingen is gebaseerd, hetgeen wij voor een goede analyse van de verkeerseffecten onvoldoende achten. Wij willen u bij deze verzoeken de verkeerseffecten met een betrouwbaarder model door te rekenen, waar opportuun ondersteund door een zogenaamd “kenteken (volg)onderzoek”, dat de feitelijk spreiding van de verkeersstromen inzichtelijk kan maken.

### **Reistijdwinst van alle tunnelvarianten blijkt minimaal**

De reistijdwinst van de Rotterdamsebaan blijkt overigens minimaal. Zie bijlage 2, blz. 30.

Het gaat om een tijdswinst van gemiddeld globaal een minuut per voertuig.

Relatief veel reistijdwinst wordt geboekt door de bewoners van Ypenburg (rond 3 minuten).

Maar het zal toch niet de bedoeling zijn om met de tunnel te bevorderen dat bewoners van Ypenburg met de auto naar de centrale zone van Den Haag gaan?

### **Variantenonderzoek**

Volgens onderzoek van ingenieurbureau Royal Haskoning naar de effecten van de verschillende tracévarianten voor de Rotterdamsebaan scoort het zogenaamde C4+ -tracé als beste variant op de onderzoeksparameter leefbaarheid, duurzaamheid en milieu. Ondanks dit gunstige resultaat en ondanks het feit dat deze variant technisch zonder meer realiseerbaar is (aldus de projectorganisatie en Royal Haskoning) blijven in de thans voorliggende stukken tegenargumenten de boventoon voeren. Zo wordt naar onze mening ten onrechte beweerd, dat de C4+-variant een substantiële verstoring van de verkeersstromen op de A4 en A13 teweeg zou kunnen brengen bij de aanleg. Daarbij wordt echter buiten beschouwing gelaten dat dit het gevolg is van een te beperkte verkeerstechnische verkenning, die mogelijk anderszins voordelige opties zoals een aangepast snelheidsregime of een verkeersafwikkeling met inbegrip van de zogeheten N-kavel buiten beschouwing heeft gelaten.

Wij zijn het derhalve oneens met de afwijzing van deze variant en zijn van mening dat met deze variant beter aan besluiten resp. eisen tegemoet zou worden gekomen, die door de gemeente Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg in het verleden zijn vastgesteld en geuit (zie het besluit in de Haagse gemeenteraad van 14 januari 2010, waarin gesteld werd dat de startschacht van de tunnel zich zo veel mogelijk in de nabijheid van het knooppunt Ypenburg moet bevinden en het college zich hiervoor tot het uiterste moet inspannen). Met de +300-variant kan van een dergelijke inspanning echter geen sprake zijn.

Wij achten deze gang van zaken ook in strijd met besluitvorming van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg en de provinciale overheid. Zo heeft laatstgenoemde bij de vaststelling van de Provinciale Structuurvisie (PSV) in 2010 bepaald, dat de Vlietzone overwegend groen moet blijven en dat een eventueel aan te leggen boortunnel in de Vlietzone zo ver als technisch mogelijk is, ondergronds richting het rijkswegennet A4/A13 (Plein Ypenburg) dient te lopen; dit om de landschappelijke waarden van het gebied te ontzien waardoor tevens een goede ruimtelijke inpassing wordt bewerkstelligd.

Met de thans voorliggende tracékeuze wordt hieraan echter niet voldaan. In tegendeel de Vlietzone wordt in het zuidelijke deel sterk doorsneden en het tracé heeft een aantasting van

de landgoedbiotopen tot gevolg. Het betreft hier de buitenplaatsen Vredenoord, Zeerust, Arendsburg en Hoekenburg waar de omgevingskwaliteiten en panorama's voortaan door geluidwerende voorzieningen en infrastructuurvoorzieningen zullen worden uitgehold, die noodzakelijk zijn om de geluidhinder tot een wettelijk aanvaardbaar niveau terug te brengen.

Met het oog op het vorenstaande verzoeken wij u dan ook in het komende planproces varianten uit te werken die aan hiervoor genoemde besluitvorming voldoen. Zij zouden de leefbaarheid en het milieu minder schade berokkenen en kunnen tevens op veel draagvlak bij de omwonenden rekenen, als de tunnelmond dichtbij het huidige hoofdwegennet komt te liggen. Daarbij is het naar onze mening van cruciaal belang om voor het onderliggend wegennet uit de gaan van het snelheidsprofiel van lokale en regionale wegen.

Met een variant als de C4+ wordt het verder ook mogelijk verkeerskundige "gedrochten" te voorkomen zoals die nu voor de omgeving van recreatiepark Drievliet; een park met meer dan 1 mio. bezoekers per jaar, worden voorgesteld. De thans voorgestelde ontsluiting vraagt om onevenredig veel asfalt hetgeen afbreuk doet aan de groenkwaliteiten ter plaatse en wij vragen u dan ook om een ontsluiting en een parkeervoorziening, die niet aan de kant van woonbuurt Park Hoornwijk wordt aangelegd maar aan de noordoostkant van het toekomstige tunneltracé. Het zelfde geldt voor een aansluiting op de Laan van Hoornwijk, die plots in belangrijkheid is opgewaardeerd en blijkbaar zwaarder weegt dan de cultuurhistorische waarde van de Vlietzone.

Tot slot moeten wij nog erop wijzen dat in het NRD-document melding wordt gemaakt van een autoviaduct ter hoogte van Drievliet boven de Rotterdamsebaan. Wij achten een dergelijke ontsluiting onwenselijk omdat zij de Vlietzone nog meer zou versnipperen dan door de +300-variant mogelijk al het geval zal zijn.

### **3. Ecologische effecten Rotterdamsebaan**

Vanaf de Laan van Hoornwijk tot de tunnelmond doorsnijdt de beoogde nieuwe weg de groene Vlietzone over een afstand van circa 700 meter. Volgens het Bestemmingsplan Hoornwijk (blz. 32) zal het gehele gebied op een ecologisch verantwoorde manier moet worden ingericht. De weg doorsnijdt een groene zone die grenst aan een netwerk van natuurgebieden, die deel uitmaken van de regionale (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Het ecologisch functioneren van deze groenzone wordt in sterke mate bepaald door het gegeven dat het gebied op dit moment nog niet versnipperd is geraakt. De aanleg van de Rotterdamsebaan en bijkomende voorzieningen (op- en afritten) zouden aan deze samenhang echter een einde maken, en het leefgebied gaan verknippen. Dit geldt echter niet voor de aanleg van een fietsroute, het Trekfietstracé.

Deze effecten zijn van belang omdat de groen- en natuurgebieden ter plaatse ruimte bieden aan vrij gewone planten- en diersoorten (waaronder fazanten- en hazenpopulaties) maar ook soorten die volgens de Flora- en Faunwet als Rode Lijst-soorten moeten worden aangemerkt (met name vogelsoorten en vleermuizen). Zowel deze status als de (gedeeltelijke) status als EHS-gebied hebben tot gevolg dat bij aanleg van de +300-variant nog niet nadere bekende compensatiemaatregelen zullen moeten worden genomen. Bij varianten als C4+ of hiermee vergelijkbare alternatieven is dat niet het geval, omdat een ingrijpende doorsnijding van de Vlietzone dan vrijwel geheel wordt voorkomen.

#### **4. Milieu- en leefbaarheidseffecten**

Een ander belangrijk uitgangspunt voor de Rotterdamsebaan was en is tot nu toe, dat er geen aantasting van de (functionaliteit van de) bestaande omgeving mag plaatsvinden, waarmee de leefbaarheid van woonwijken- en groengebieden wordt bedoeld of het functioneren van bedrijventerreinen en verkeerswegen.

Gezien de korte afstand tussen de Rotterdamsebaan (incl. tunnelmond) enerzijds en de woonbuurten Park Leeuwenbergh en Park Hoornwijck anderzijds is de conclusie geoorloofd, dat het woongenot (en dus de functionaliteit) van aangrenzende woonwijken en van het golfsportterrein naast de Rotterdamsebaan wel degelijk wordt aangetast. Dit euvel zou met varianten met een langer tunneltracé (kunnen) worden voorkomen. We willen u daarom ook vanuit het oogpunt leefbaarheid verzoeken in de planvorming vooral op tracéalternatieven te focussen, zodat knelpunten op dit vlak bij voorbaat kunnen worden voorkomen. Daarbij achten wij ook onderzoek nodig naar de kwaliteitsveranderingen op het terrein van luchtkwaliteit en verzoeken wij u om separate doorrekeningen en metingen van de luchtkwaliteit in genoemde woonwijken - met name bij zogenaamd afluiddige wind. Gegevens hierover zijn tot op heden onbekend (zie onder andere ook het ontbrekende rekenpunt voor Park Leeuwenbergh).

#### **5. Bouwkosten**

##### **Kosten en de C4+**

Een vaak aangehaald argument tegen de C4+-variant is de stelling dat de bouwkosten significant hoger zouden zijn dan bij andere varianten. Op basis van doorrekeningen van deskundige omwonenden komen wij echter tot de conclusie, dat dit niet het geval is (zie de tabel op de volgende bladzijde).

Uitkomst van de berekening is, dat de lange tunnel van de C4+-variant 10 miljoen euro minder kost dan de variant C4 verlengd met 300 meter. Daarbij zijn de maatschappelijke kosten en baten nog niet meegenomen, waardoor de voordelen van het C4+ - alternatief nog niets eens in beeld zijn gebracht.

Tot slot verzoeken wij u ten aanzien van de bouwkosten ook om een algehele actualisatie van het cijfermateriaal. Het laatste kostenplaatje is in 2006 opgesteld, waardoor de ramingen als enigszins gedateerd moeten worden beschouwd. Het is aannemelijk dat de destijds geraamde kosten (circa € 450 mio.) thans hoger uitvallen, hetgeen de vraag oproept of er in termen van financiële dekking wel voldoende waarborgen bestaan.

Bij de actualisatie zouden overigens ook de indirecte kosten inzichtelijk moeten worden gemaakt die met de varianten met kortere tunneltracés gemoeid zijn. Het betreft hier onder andere de kosten voor

- het kruisen van de op- en afritten van A4 en A13,
- het kruisen van hoofdwatgangen
- het kruisen van tal van leidingen
- de aanpassing van secundaire wegen
- de aanpassing van kruisende OV-tracés.

**Rotterdamsebaan****Vergelijking van de kosten van de varianten****C4 verlengd met 300 meter****C4 verlengd tot voorbij de Laan van Hoornwijck****Meer kosten lange tunnel Variant C4 tot voorbij de Laan van Hoornwijck € 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 Hoornwijck -€ 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 Hoornwijck	-€ 125.000
	200 lengte 5 breedte	€ 125 eenheidsprijs
post_05	Toerit Laan van Hoornwijck 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	-€ 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 Hoornwijck	-€ 29.750.000
	350 lengte 25 breedte	€ 3.400 eenheidsprijs
post_15	Aquaduct Molensloot bij Laan van Hoornwijck	-€ 910.000
	13 lengte 25 breedte	€ 2.800 eenheidsprijs
post_16	Viaduct voor verkeersplein Laan van Hoornwijck	-€ 3.500.000
	50 lengte 25 breedte	€ 2.800 eenheidsprijs
post_17	Inrichting verkeersplein Ln. V. Hoornwijck 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 Hoornwijck kunnen namelijk niet worden stopgezet tijdens de bouw en er is weinig ruimte.	
post_20	Verplaatsing diverse (hoofd)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	Vergoedingen planschade, juridische kosten etc	-€ 7.500.000

**Saldo meer en minder kosten -€ 10.101.250**

NB in dit overzicht ontbreken maatschappelijke kosten en baten.

## **6. Archeologie**

De bebouwingslinten en weilanden in de Vlietzone - en hier met name de soortenrijke graslanden in het eeuwenoude slagenlandschap naast Park Hoornwijck - zijn door de Provincie als zeer hoogwaardig archeologisch gebied geclassificeerd. Dit vinden wij onvoldoende terug in de notitie NRD. Wij vragen u bij deze de effecten voor de archeologie volwaardig te beschrijven inclusief de maatregelen die genomen worden om de schade te beperken.

### **Tot slot**

Al met al wil de Vereniging Houdt Vlietrand Groen nogmaals nadrukkelijk pleiten voor een lange tunnel die aansluit in de nabijheid van knooppunt Ypenburg. Een goede optie daarvoor is de C4+variant, eventueel geoptimaliseerd met de ruimtelijke kansen die aan de zogeheten N-kavel zijn verbonden. Het betreft dan een tunnel die duidelijk langer is dan in de +300-variant.

Ook willen wij er nog een keer op wijzen dat aanvullend onderzoek door ons als onmisbare onderbouwing wordt beschouwd om tot een gedegen besluit over het toekomstige tracé te komen. Dat geldt zowel voor de verkeerskundige onderzoeken als voor de analyses van ecologische, milieukundige en financiële aspecten. In het verlengde hiervan willen wij van de gelegenheid gebruik maken, u te verzoeken om een volledige MER-toets uit te voeren (in plaats van een beperkte beoordeling van recente wijzigingen). Hoofdreden hiervoor is het gegeven, dat de plannen voor de Rotterdamsebaan sinds 2007 dermate zijn aangepast dat een nieuwe en volledige MER hiermee noodzakelijk is om alle wijzigingen optimaal mee te kunnen toetsen.

Indien het vorenstaande u nog aanleiding geeft tot vragen zijn wij gaarne bereid het een en ander nog nader toe te lichten.

Vriendelijke groet,



Monica Velù  
Voorzitter Vereniging Houdt Vlietrand Groen  
Voorzitter Platform Vlietrand Groen