

Advies aan de Stuurgroep Trekvliettracé naar aanleiding van op 15 oktober 2009 gepresenteerde technische ontwerpen.

Inleiding

De KBG 1, ingesteld voor inbreng in en ter begeleiding van de MER procedure, bracht op 15 maart 2007 het eindadvies uit aan de Stuurgroep Bestuurlijk overleg Trekvliettracé.

Dit luidde (ingekort):

“Indien de drie betrokken gemeenten uiteindelijk nut en noodzaak onderschrijven adviseert de KBG een verlengde geboorde V2 (VV2) van af de Binckhorst overeenkomstig de MER varianten BT, doch met een (niet gefaseerde) aansluiting zo dicht mogelijk op of in het verkeersplein Ypenburg waardoor de uitmonding zo ver als mogelijk van de Hoornwijk bebouwing is gelegen en daardoor ook de groen en onbebouwd te houden Vlietzone ontziet.

Een suggestie tot herinrichting van Verkeersplein Ypenburg bestaande uit toevoeging van een binnenring-rotonde waardoor de A13, A4 en indirect de A12 bereikbaar zijn is binnen de KBG gelanceerd. Detail onderzoek zal de haalbaarheid moeten aantonen.”

Enkele uitgangspunten bij de keuze tussen de toen al eerder geadviseerde geboorde tunnelvarianten waren:

- * a. Ontziet de Vlietzone, door de tunnel zo lang mogelijk door te zetten in die zone.
- * b. Waarbij tevens de monding op maximale afstand van de Hoornwijk bebouwing komt.
- * c. Tracht een aansluiting in of op Verkeersplein Ypenburg te realiseren die ook aansluiting op A4 (en A12) geeft.

Voortzetting KBG (2)

Op de evaluatie bijeenkomst van het KBG-MER proces op 16-10-2008 werd voorgesteld de KBG voort te zetten nu met de opdracht het leveren van inbreng in en begeleiding van het wordingsproces van het benodigde bestemmingsplan. Daartoe werd besloten.

In de bijeenkomst van 15-10-2009 werden technische ontwerpen getoond en besproken die bij het Ingenieursbureau Den Haag in studie zijn. Het betrof de plaats van de schachten en de daardoor bepaalde uitmondingen aan de Binckhorst- en de Ypenburg zijde en de aansluitingen op het wegennet in de Binckhorst en op het VKP Ypenburg.

ADVIES

Hoewel de KBG zich er van bewust is dat nog niet alles is uitgezocht en het uitbrengen van een advies prematuur geacht zou kunnen worden, is daar toch voor gekozen.

Waarom?

De meningsvorming in de laatste bijeenkomst, de eensgezindheid en consistentie met eerdere besluitvorming die daarbij bleek en de nog steeds geldende aangehaalde uitgangspunten leidden tot het besluit reeds nu de unanieme gevoelens van de KBG via de Stuurgroep aan het bevoegd gezag kenbaar te maken.

Overigens wordt zeer gewaardeerd dat de al in een vroeg stadium door de KBG 1, vermoedelijk als eerste, gelanceerde geboorde uitvoeringsvariant werd overgenomen door het bevoegd gezag.

De deeladviezen, deze zijn unaniem vastgesteld.

1. Schacht en uitmonding Vlietzone. De KBG constateert dat het eerdere advies om zo dicht mogelijk bij VKP Ypenburg uit te monden, nog niet is gevolgd. Uitgangspunt a, ontzie de Vlietzone en maak positief gebruik van het daar aanwezige en te versterken groene karakter nabij de stad geldt voor de KBG onverminderd. De argumenten om uit milieutechnische- en gezondheid redenen (geluid, lucht, fijn stof) zo ver als mogelijk van bestaande bebouwing weg te blijven zijn doorslaggevend voor de KBG. (uitgangspunt b.) De KBG meent dat deze uitgangspunten op zich ook bestuurlijk worden onderschreven, doch dat men zich beperkt acht door financiële kaders. Dit is een verkeerde volgorde in de besluitvorming: bepaal eerst wat je wilt en ga op pad om dat te realiseren

De KBG adviseert de boorschacht in de Vlietzone te situeren op of nabij locatie drie, dat is in de omgeving van de Laan van Hoornwijk.

2. Schacht en uitmonding Binckhorst. Lokaliseer de schacht om milieutechnische- en gezondheidsredenen (geluid, lucht, fijn stof) stadwaarts, tot zo ver als dienstig van bestaande woonbebouwing. Dat betekent een lange boortunnel met boorschacht in de Binckhorstlaan. Dit heeft als groot bijkomend strategisch voordeel dat de voortgang van het project niet belemmerd wordt door de aanwezigheid van betonproducent Basal, waarvan de anders noodzakelijk (tijds) uitplaatsing zeer twijfelachtig wordt gevonden.

De KBG adviseert ook aan de stadszijde een lange tunnel met de boorschacht in de Binckhorstlaan, zodanig dat Basal geen belemmering veroorzaakt.

Nadere studie zal moeten uitwijzen waar schacht en uitmonding het beste geplaatst zijn, daarbij spelen onder andere ook de verkeersafwikkeling een rol. De KBG zal gaarne nader adviseren wanneer u bent gevorderd met de verdere studies

3. De verkeersaansluiting richting Neherkade. Deze dient verder onderzocht te worden. De KBG zal hier **gaarne later over adviseren.** Vooralsnog is er geen voorkeur.

4. Verkeersaansluiting Ypenburg. Met veel genoegen constateert de KBG dat ondanks eerdere negatieve signalen de “interne” VKP Ypenburg variant thans volwaardig in de studies is betrokken. De KBG wacht verdere uitkomsten af, doch verwacht veel van deze variant en zal daar **later gaarne over adviseren.** Algemeen gevoeld bij deze aansluiting bleek de wens om een directe verbinding te realiseren met A4 en A13.

De onder 1. geadviseerde schachtlocatie en de daarmee samenhangende uitmonding dienen uiteindelijk zodanig te worden gekozen dat het aantal te bouwen kunstwerken wordt beperkt en zoveel mogelijk ruimte voor andere doeleinden beschikbaar blijft.

Enkele leden van de KBG hebben zich verdiept in de aansluitingsproblematiek. Het wordt gewaardeerd wanneer zij bij de verdere uitwerking betrokken zouden worden.

De Klankbordgroep Trekvljettracé
KBG-TvT
9 NOVEMBER 2009

Ing. J. Wijnants,

Voorzitter

135bKBG2