

P.W.M. Smit

Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan: de voorzitter van de Commissie Leefomgeving

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk

DSO/2011.626 - RIS 180282

Doorkiesnummer

070 - 353 56 82

E-mailadres

Aantal bijlagen

Datum

15 april 2011

Onderwerp

Rotterdamsebaan: Technische vragen

Geachte voorzitter,

Het raadslid de heer A.J.F. Kapteijns heeft op 4 april 2011 technische vragen gesteld over de mogelijke varianten van de Rotterdamsebaan naar aanleiding van commissievergadering van 23 februari 2011.

Aantal auto's Haagweg

- 1. Hoeveel auto's van de maximaal 266-418 auto's (20% minder auto's gebruik van C4+ tunnel), die de afrit Laan van Hoornwijck gebruiken zullen niet bereid zijn die 300m om te rijden en de Haagweg nemen?*

In de brief van 24 maart 2011 (RIS 179982) heb ik aangegeven dat de hier genoemde 266-418 auto's slechts het aantal auto's in één rijrichting betreft (pagina 7 en verder). In het rapport van Royal Haskoning wordt uitgegaan van 600-700 motorvoertuigen per (spits-)uur, cq. 7000 tot 8000 per dag. Daarnaast is in de brief van 24 maart 2011 aan de hand van een kaartje al aangetoond dat de extra afstand die het verkeer om zou moeten rijden niet de genoemde 300m bedraagt, maar ongeveer 1500m. Bovendien moet dit verkeer via een viertal zwaarbelaste, met verkeerslichten geregelde kruispunten rijden. De weerstand en rijtijd van de route naar de (lange) Rotterdamsebaantunnel is zo groot dat maar een minimaal aantal motorvoertuigen van deze route gebruik zal maken en daarom voor het onderliggende wegennet door Rijswijk en Voorburg zal kiezen.

- 2. Hoe problematisch is dat? Wat is de huidige en toekomstige capaciteit na realisatie Rotterdamsebaan (benutting/wegvakbelasting) van de Haagweg?*

Gelet op de leefbaarheid van de woonstraten in Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Den Haag acht ik de extra belasting op het onderliggende wegennet problematisch.

Inlichtingen bij

I. Vermeulen

Postadres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Bezoekadres: Spui 70, Den Haag

Internetadres: www.denhaag.nl

Algemeen telefoonnummer: 14 070

Voor wat betreft de capaciteitsvraag kan ik het volgende meedelen. Het is op binnenstedelijke wegen, bij het bepalen van de verwerkingscapaciteit, niet gebruikelijk te kijken naar de capaciteit of belasting van een *weg(vak)*. Maar naar de verwerkingscapaciteit van de *kruisingen* waarmee dat wegvak wordt begrensd. Voor binnenstedelijke wegen is het voorts gebruikelijk te kijken naar het (verwachte) aantal motorvoertuigen per uur (mvt/u) en het effect van de verschillende varianten op deze intensiteit. In de brief van 24 maart 2011 heb ik al aangegeven dat op de Haagweg ter hoogte van de Hoornbrug in 2020 ongeveer 2500-3000 mvt/u zullen rijden als de Rotterdamsebaan niet wordt aangelegd. De niet behaalde vermindering van 600-700 mvt/u maakt dus een substantieel verschil. Het door bewoners en gemeente Rijswijk gewenste verkeersluwer maken van de Haagweg/Rijswijkseweg is dan niet mogelijk terwijl het tegengaan van vermijdbaar verkeer op het onderliggende wegennet ("sluipverkeer") toch één van de doelstellingen van de Rotterdamsebaan is.

3. *T.a.v. de maximaal 20% minder verkeer in de C4+-variant: erkent de wethouder dat op de Haagweg 8 stoplichten en een brug zijn, waardoor het erg onaantrekkelijk wordt om deze route te kiezen?*

Ja, er zijn op de gehele Haagweg en Rijswijkseweg tussen de Neherkade en de Laan van Hoornwijk 8 met verkeerslichten geregelde kruisingen alsmede de Hoornbrug.

Deze veroorzaken doorstromingsweerstand op de route Haagweg. In de beantwoording van vraag 1 is al aangegeven dat de route naar de Rotterdamsebaan in de C4+-variant ook een aantal (extra) verkeerslichten bevat. In de voorspellingen die met het verkeersmodel worden gemaakt, wordt rekening gehouden met de weerstand die wordt veroorzaakt door kruisingen en eventuele verkeerslichten. De route via de Haagweg blijkt in de C4+ qua totale reistijd, ondanks de verkeerslichten op deze weg, korter dan de route naar de langere tunnel door de extra afstand en de extra verkeerslichten.

Kosten C4/C4+

De vragen 4 en 5 worden vertrouwelijk beantwoord.

6. *In berekening van PRC van C4 zijn niet de kosten voor aansluiting Vlietzone en Laan van Hoornwijk meegenomen (zie raming C4 'voor vergelijking' IbDH, p.1), om wat voor aansluitingen en inpassingen gaat het dan en hoe hoog zijn die kosten? Welke van de overige kosten die bijvoorbeeld Vereniging Houdt de Vlietrand Groen noemt zijn verder buiten beschouwing gelaten? Hoe valt dan de totale kostenvergelijking uit?*

Voor de beantwoording van deze vraag is het van belang eerst een onderscheid te maken tussen de aansluiting op de Vlietzone en de aansluiting op de Laan van Hoornwijk. Van een aansluiting op de Vlietzone is in de variant C4 op dit moment geen sprake, omdat die afhankelijk is van de toekomstige ontwikkeling van de Vlietzone en eventueel pas in de verdere toekomst kan worden aangelegd. De C4 houdt deze optie wel open. De aansluiting op de Laan van Hoornwijk maakt daarentegen wel onderdeel uit van de C4.

Om echter de kosten van C4 en C4+ zo zuiver mogelijk te kunnen vergelijken zijn de kosten voor het maken van een toe- en afrit vanaf de Laan van Hoornwijk uit de raming van C4 gehaald, zodat beide varianten met dezelfde kenmerken kunnen worden vergeleken. Het klopt dat we vervolgens wel een aansluiting op de Laan van Hoornwijk nastreven om het onderliggende wegennet te ontlasten. Omdat dit in de C4 wel mogelijk is (tegen extra kosten) heeft deze variant onze voorkeur. In C4+ is een aansluiting op de Laan van Hoornwijk niet realistisch. Redenen daarvoor zijn tunnelveiligheid, complexe constructietechniek en prohibitief hoge kosten.

De kosten van aansluiting van de C4 op de Laan van Hoornwijck betreffen onder meer de kosten van de toe- en afritten zelf, een viaduct over de Rotterdamsebaan, een brug over de Molensloot en een VRI-installatie op de Laan van Hoornwijck.

Ten opzichte van de kostenopstelling van de Vereniging Houdt Vlietrand Groen zijn naast de aansluiting op de Laan van Hoornwijck nog twee grote posten buiten beschouwing gelaten, te weten een eventuele verdiepte ligging en de kosten van verwerving en verplaatsing. De kosten van de hoge druk gasleiding zijn echter wel meegenomen in de kostenraming van de C4. De kosten van een verdiepte ligging zijn achterwege gelaten omdat de verdiepte ligging niet wettelijk verplicht is en evenmin wordt voorgeschreven in de Provinciale Structuurvisie. Ten aanzien van de aansluitingskosten Laan van Hoornwijck en de kosten van verwerving en verplaatsing heb ik in de brief van 24 maart een schatting opgenomen van in totaal €20 mln. Zodat ze in de vergelijking toch meegenomen konden worden.

Luchtverversing

7. *Hoe zeker is het dat voor de C4-variant geen luchtverversinginstallatie nodig is?*

Deze uitspraak is gedaan op basis van een quickscan naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de kostenraming. Met de nu berekende verkeersintensiteiten en de in C4 opgenomen tunnellenlengte is de verwachting dat er geen fijnstoffilter nodig zal zijn. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zal nog een gedetailleerdere berekening gemaakt worden. In variant C4+ is de tunnel ruim 2x zo lang als in C4. Dat maakt het zeer waarschijnlijk dat er in de C4+ variant wel een fijnstoffilter nodig is.

Met vriendelijke groet,
De wethouder van Verkeer, Binckhorst en Vlietzone,

P.W.M. Smit