

Beantwoording schriftelijke en mondelinge vragen gesteld tijdens de commissie Openbaar Gebied d.d. 6 juni 2012 (inclusief aanvullende vragen daarna) naar aanleiding van agendapunt Rotterdamsebaan

In volgorde:

De raadsleden

Mw. Sleeking (VVD)

Mw. Van Enk (CDA)

Dhr. Kniesmeijer (GroenLinks)

Dhr. Van der Burg (PvdA)

Dhr. Rozenberg (Gemeentebelangen)

Dhr. Hanselman (D66)

Mevrouw Sleeking (VVD)

1. Klopt het dat, als er bij het Mercuriusplein gekozen wordt voor dubbele T, de verkeersintensiteit op de Rotterdamse baan richting A-13 nog meer toeneemt?

Ja, dit klopt. De verkeerseffecten bij de dubbele T-aansluiting vertonen (kleine) verschillen ten opzichte van de verkeerseffecten bij de variant 'ontvlochten gelijkvloers verkeersplein'. Een T-aansluiting kan wat meer verkeer verweken dan het ontvlochten verkeersplein hetgeen resulteert in een licht hoger gebruik van de Rotterdamsebaan. Door de aangepaste verkeersstructuur in de Binckhorst in de dubbele T-variant zal ook een deel van het verkeer andere routes gaan gebruiken. Voor sommige wegvakken is bij de dubbele T-aansluiting sprake van een toename ten opzichte van de variant 'ontvlochten gelijkvloers verkeersplein', terwijl andere wegvakken een afname laten zien. Er is geen sprake van een toename ten opzichte van de referentiesituatie voor de wegen in Leidschendam-Voorburg.

2. Op welk moment (datum) en op wiens initiatief is de afslag Laan van Hoornwijck richting Rijswijk in het plan opgenomen? Ligt er een onderzoek aan ten grondslag? Zo ja, krijgen wij afschrift, zo nee waarom is er nog geen onderzoek gedaan?

De aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan maakt geruime tijd onderdeel uit van het planproces rondom de Rotterdamsebaan. Reeds in het MER uit 2007 voorziet het voorkeursalternatief Noordelijke Boortunnel in een halve aansluiting bij de Laan van Hoornwijck. Vervolgens is in de Nota van Uitgangspunten deze aansluiting weliswaar niet expliciet benoemd, maar is aangegeven dat de wijze van aansluiting op en bij het knooppunt Ypenburg nog onderwerp van studie is. In de Nota van Beantwoording is in een aparte notitie ingegaan op het nut en de noodzaak van een aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan (bijlage I van de Nota van Beantwoording).

3. Past het fietspad binnen de doelstelling om de Vlietzone groen te houden?

Een fietspad is een relatief lichte en op zichzelf staande ingreep in het landschap zonder grootschalige infrastructuur. Het fietspad is op geen enkele wijze een aanzet tot andere ruimtelijke ontwikkelingen.

4. 10 seconde regel om 1 kilometer te overbruggen? Wat wordt er mee bedoeld?

De 10 seconden regel komt neer op het volgende: bij het ingaan van een tunnel moeten er 10 seconden zitten tussen het einde van de invoegstrook (dus tot waar auto's nog kunnen invoegen) en het begin van de tunnel. Uitgaande van 70 kilometer per uur is hiervoor dus 195 meter nodig. Hierbij komt dan ook nog de afstand van de invoegstrook (circa 210 meter) en de lengte van de toerit (150 meter).

5. De luchtkwaliteit bij de tunnelmond scoort negatief in de +300m variant. Is college bereid dit verder te onderzoeken in het licht van thans geldende luchtskwaliteitsnormen en dit in de stuurgroep aan de orde te stellen? Mede in relatie tot de bewoning bij Park Leeuwenbergh.

Voor alle C4-varianten, de C4-plus en de +300 variant geldt dat een negatieve score is gegeven op het aspect luchtkwaliteit Rotterdamsebaan. Deze score komt door de overschrijdingen van de wettelijke normen bij de tunnelmond in de Binckhorst (en niet in de Vlietzone). De negatieve score laat zien dat hier mogelijk een probleem met het halen van wettelijke normen speelt. De overschrijdingen bij de tunnelmond in de Binckhorst worden veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer van de C4 varianten, de C4-plus en de +300 variant, in combinatie met de lengte van de tunnel.

Als de tunnel langer wordt dan bij de huidige voorkeursvariant (+300) nemen de concentraties in de Binckhorst en in de Vlietzone bij de tunnelmonden verder toe. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zorgt een zo kort mogelijke tunnel voor de beste resultaten in de Vlietzone en in de Binckhorst. Daar staat tegenover dat de tunnelmond bij een kortere tunnel dichterbij (woon)gebieden zoals Park Leeuwenbergh, Delftweg, etc. komt te liggen. Deze (woon)gebieden krijgen daardoor hogere concentraties dan in het geval de tunnel hier ondergronds ligt.

In het MER wordt de luchtkwaliteit ter plaatse van de Binckhorst en de diverse woongebieden nader onderzocht. Hierbij worden diverse mitigerende maatregelen beschouwd.

6. Is het college bereid om de stukken van de insprekers in de stuurgroep aan de orde te stellen?

Ja, daartoe is het college bereid.

7. Het fietspad bij de tunnelmond. Wordt dit niet ook als parkeerroute gebruikt?

Nee, het Trekfietstracé bestaat hier uit een vrijliggend fietspad, dat gelegen is naast de weg naar het parkeerterrein van Drievliet. Het fietspad kan dus niet worden gebruikt als parkeerroute.

Aanvulling: schriftelijke vragen VVD, mevrouw Sleeking d.d. 1 juni 2012

De VVD fractie heeft de nota reikwijdte en detailniveau Rotterdamse baan gelegd naast de motie uit 2007 inzake trekvliettrace om alles in werk te stellen dat de tunnel in onze gemeente niet te ruiken, horen, zien of voelen is.

Op bladzijde 21 en 31 (bijlage) staan de cijfers per wegvak. Wat is effect als tunnel er is.

Haagweg	1850	1925
Hoornbrug	3500	?
Geestbrugweg	1050	1750
Pr mariannelaan	875	1150
Fonteynenburglaan	525	625
Westenburgstraat	475	675
Maanweg	950	950

Waarom blijft aantal bewegingen op Maanweg gelijk?

Zonder Rotterdamsebaan zou het verkeersaanbod op de Maanweg toenemen (zie tabel 4.3 in het Trechteringsdocument) van 950 nu tot 1600 in 2020. Door de realisatie van de Rotterdamsebaan (en Spoorboogweg / Verlengde Regulusweg) treedt deze groei niet op maar blijft het verkeersaanbod in 2020 ongeveer gelijk aan het huidige niveau (tabel 4.8 in het Trechteringsdocument) namelijk 950 auto's per etmaal.

Klopt het dat als er voor Mercuriusplein gekozen wordt voor dubbele T de cijfers nog meer toenemen?

Ja, dit klopt. Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Welke maatregelen worden door Den Haag voorbereid om te voorkomen dat als verkeer uit de tunnel komt in Den Haag het dan niet gelijk vastloopt ?

De indirecte aansluiting bij knooppunt Ypenburg beperkt het verkeersaanbod in de Rotterdamsebaan stad in (ca. 38.000/etmaal). Er is dus geen onbeperkte toestroom naar het Haagse wegennet via de Rotterdamsebaan. Daarnaast leidt de Rotterdamsebaan ook tot een andere (betere) verdeling van het verkeer over de delen van de centrumring. Deze delen zijn daar al op ingericht of worden daarvoor aangepast (o.a ongelijkvloerse kruising Neherkade, reconstructie De Put). Het verkeersaanbod vanuit en naar de Rotterdamsebaan kan dan ook verwerkt worden op de aansluitende wegvakken van de Centrumring. Daarnaast is uitgangspunt voor de vormgeving van de aansluiting in de Binckhorst dat de kruising dit aanbod moet kunnen verwerken (er mag geen file tot in de tunnel staan).

In notitie reikwijdte en detailniveau blz. 15 staat de beoogde hoofdstructuur van gemeente Den Haag. Is college met de VVD-fractie eens dat zodra verkeer aan eindpunt van Utrechtse Baan bereikt heeft kan vastlopen richting Koningskade en Benoordehoutseweg ?

De Rotterdamsebaan biedt deels een alternatief voor de A12/Utrechtsebaan door een betere bereikbaarheid vanuit de richting Rotterdam en leidt dan ook tot een afname van het verkeersaanbod op de Utrechtsebaan. De Rotterdamsebaan verdeelt het verkeer beter over de routes vanuit en naar het centrum en draagt daarmee bij aan het beperken van de druk op het noordoostelijke deel van de centrumring (Koningskade en omgeving).

Is college met de VVD-fractie eens dat zodra verkeer aan eindpunt van Rotterdamse baan bereikt kan vastlopen richting Koningstunnel (1 baan) of Rijkswijkseweg ?

De combinatie van een adequate vormgeving van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de centrumring en een verkeersaanbod dat mede is afgestemd op de capaciteit van het stedelijke wegennet zal het verkeer aan het einde van de Rotterdamsebaan niet vastlopen. De Neherkade wordt aangepast om het verkeersaanbod beter te kunnen verwerken. Het verkeersaanbod vanuit en naar de Koningstunnel kan goed verwerkt worden.

Is college met VVD-fractie eens dat de effecten van files op Utrechtse baan, N14 terugslaan op het wegennet van onze gemeente en tot milieuoverlast kan leiden voor onze inwoners ?

Met de realisatie van de Rotterdamsebaan wordt de A12/Utrechtsebaan ontlast. Hierdoor vermindert de kans op files op A12/Utrechtsebaan. Daarbij wordt specifiek het verkeersaanbod bij de op- en afrit Voorburg van de A12 beperkt en daarmee ook de (kans op) congestie op andere routes via deze kruising.

Kortom, is al bekend welke aanpassingen Den Haag gaat doen aan eigen infrastructuur, en zo ja welke aanpassingen op welke wegen?

De gemeente Den Haag gaat de Neherkade aanpassen (onder andere een ongelijkvloerse kruising bij het Leeghwaterplein) om daarmee ook het verkeer van (en naar) de Rotterdamsebaan goed af te kunnen wikkelen. Eerder is in Den Haag al de Koningstunnel gemaakt en is de De Put grootschalig aangepast. Dit zijn allemaal onderdelen van het op orde brengen van de centrumring, een opgave waar de gemeente Den Haag al een groot aantal jaren uitvoering aan geeft.

Met andere woorden is de stuurgroep reeds gestart met onderzoek naar fysieke infrastructurele maatregelen om te zorgen dat bij openstelling tunnel sluipverkeer uit Voorburg West kan worden weggehouden ? Zo nee, is college bereid het zsm starten van dit onderzoek voor te stellen in de stuurgroep ?

De Rotterdamsebaan blijkt een aantrekkelijke route te worden voor verkeer van het Rijkswegennet (met name uit de richting Rotterdam) naar Den Haag. Middels een goede aansluiting op dit Rijkswegennet wordt sluipverkeer beperkt. Er zijn nog geen aanvullende maatregelen gezien, gericht op het beperken van het verkeer in Voorburg-west. In het kader van het MER worden deze wegen met een geactualiseerd verkeersmodel beschouwd.

Op bladzijde 33 van bovengenoemde notitie staat dat er op dit moment een negatief scorend onderdeel is bij de variant + 300 namelijk de luchtkwaliteit bij tunnelmond. Is college bereid aan stuurgroep de onderzoeksvraag voor te leggen wat de optimale tunnellengte is tegen de achtergrond van nu geldende luchtkwaliteitsnorm (irt bebouwing in bijv. Park Leeuwenbergh) ? Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar vraag 5.

Op welk moment (datum stuurgroepvergadering) en op wiens initiatief is de afslag Laan van Hoornwijk richting Rijswijk in plan opgenomen ? Op bladzijde 32 staat dat het “niet wenselijk wordt geacht de aansluiting laan van Hoornwijk te laten vervallen “. Is er een onderzoek dat ten grondslag ligt aan deze conclusie ? Wat is reactie van college hierop geweest ? Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar vraag 2.

In bijlagenrapport staat in hoofdstuk 1 Besluiten, doelen en randvoorwaarden een toelichting op de besluitvormingsprocedure tot nu toe. Waar kan de VVD fractie de uitgangspunten die de raad van L-V heeft meegegeven lezen?

De uitgangspunten van de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn door het college betrokken bij de afweging om te komen tot een voorkeursvariant. De +300 variant bevat de langst mogelijke tunnel en spaart daarmee zoveel als mogelijk de Vlietzone. Bij deze variant kan de golfbaan op de huidige locatie worden behouden. Daarnaast is het verkeerseffect van deze variant beter dan van de andere varianten en is de variant maakbaar en betaalbaar.

Kan het college aangeven op welke wijze mogelijk gewenst nader onderzoek past in de planning ? In welke maand wordt de start van opstellen bestemmingsplan voorzien ?

Al het noodzakelijke onderzoek voor deze fase is inmiddels afgerond. De resultaten hiervan staan in de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Daarnaast is onder andere om het nut en de noodzaak van de aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan nader te onderbouwen een notitie geschreven waarin dit wordt toegelicht. Deze notitie vormt bijlage I van de Nota van Beantwoording. Hierin wordt tevens ingegaan op de (on)mogelijkheden van een langere tunnel dan de +300 meter.

Daarnaast geldt dat in het kader van het MER nader onderzoek verricht zal worden ten aanzien van de diverse (milieu)thema's. De verwachting is dat de volgende fase (ontwerp-bestemmingsplan en MER) medio volgend jaar gereed is.

Mevrouw Van Enk (CDA)

1. De verkeersafwikkeling bij de Binckhorst. Kan het college inzicht geven hoe dat wordt geregeld, welke aanpassingen in het wegennet noodzakelijk zijn. Wordt de Rotterdamse volgtijdelijk na de Neherkade gerealiseerd?

De Neherkade zal voorafgaand aan de aanleg van de Rotterdamsebaan worden aangepast. De aanpassing van de Neherkade maakt onderdeel uit van het reeds lang in gang gezette beleid van de gemeente Den Haag om de centrumring op te waarderen. Daarnaast is de aanpassing voorafgaand aan de aanleg van de Rotterdamsebaan ook een voorwaarde van het rijk voor het verlenen van de subsidie voor de Rotterdamsebaan. In samenhang met de tijdelijke situaties tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan zal de infrastructuur in de Binckhorst worden aangepast. Leidend daarbij is de bereikbaarheid van dit gebied en de verbinding van de A12/Utrechtsebaan met de centrumring altijd gewaarborgd zijn.

2. De lucht en geluidseffecten op de bewoning bij Park Leeuwenbergh. Is dit bekend?

Uit de berekeningen in het kader van het Trechteringsdocument en de notitie Reikwijdte en Detailniveau blijkt dat de effecten bij de Voorkeursvariant (+300) op luchtkwaliteit en geluidbelasting bij Park Leeuwenbergh gering zijn. Dit komt door het effect van een lange tunnel waardoor de effecten vooral in de Vlietzone optreden. Deze zijn in voldoende mate afgenomen (verdunding en verspreiding) tot de aanwezige woonbebouwing. De concentraties en geluidbelasting zijn dan ook niet significant hoger dan in de referentiesituatie. In het MER zal dit nader onderzocht worden en wordt op gevelniveau gekeken naar diverse woongebieden in Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag.

3. Welke mitigerende maatregelen worden voorzien ten aanzien van de lucht- en geluidseffecten bij Park Leeuwenbergh?

Zie voor de beantwoording van deze vraag het antwoord op vraag 2. Indien noodzakelijk wordt gekeken naar mitigerende maatregelen. Hiervoor wordt eerst echter het gedetailleerde onderzoek in het MER afgewacht.

4. Is het college in staat om problemen (tijdig) te ondervangen als feitelijke metingen hoger blijken te zijn dan de berekende waarden vooraf (vergelijk problematiek tunnelmond bij de N14).

In het MER wordt de luchtkwaliteit uitgebreid onderzocht. Daarbij wordt verder gekeken dan alleen de normen. Zo kunnen mitigerende maatregelen beschouwd worden als de concentraties dicht bij de norm liggen en dit dus met eventuele latere metingen overschrijdingen blijken te zijn. Dit is echter afhankelijk van de uitkomsten van het uit te voeren onderzoek.

5. De voorlichtingsbijeenkomst voor bewoners. Wanneer is deze gepland en waar?

Deze stond gepland op 11 juni van 15.00 – 20.00 in het Wijkcentrum Agora Voorburg-West

Op welke wijze is gegarandeerd dat de Neherkade is aangepast, voordat de RoBa wordt opengesteld voor verkeer?

De Neherkade zal voorafgaand aan de aanleg van de Rotterdamsebaan worden aangepast. De aanpassing van de Neherkade maakt onderdeel uit van het reeds lang in gang gezette beleid van de gemeente Den Haag om de centrumring op te waarderen. Daarbij is de aanpassing van de Neherkade verkeerskundig ook voor de Rotterdamsebaan van groot belang om het verkeer van (en naar) de Rotterdamsebaan bij de ingebruikname goed te kunnen afwikkelen. Daarnaast is de aanpassing voorafgaand aan de aanleg van de Rotterdamsebaan ook een voorwaarde van het rijk voor het verlenen van de subsidie voor de Rotterdamsebaan. In de subsidieaanvraag Rotterdamsebaan moet aangetoond worden dat er voor de aanpassing van de Neherkade financiële dekking is

Leiden de berekende effecten op de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden wettelijk gezien tot de noodzaak tot mitigerende maatregelen bij beide tunnelmonden?

Bij de tunnelmond in de Binckhorst liggen de concentraties stikstofdioxide, zoals deze nu berekend zijn, boven de wettelijke norm van 40 microgram per kubieke meter. Als oplossingsrichting is het belangrijk om te vermelden dat de Rotterdamsebaan opgenomen is in het NSL (Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit). In dit NSL zijn op landelijk, regionaal en lokaal niveau maatregelen voorzien om te voldoen aan de wettelijke normen. Grote (infrastructurele) projecten zijn hier ook in opgenomen, waarbij de toename als gevolg van die projecten gecompenseerd zal worden door de opgenomen maatregelen op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Zo heeft de gemeente Den Haag ook specifieke maatregelen hierin opgenomen. De concentraties in de Vlietzone liggen naar verwachting beneden de normen.

Eventuele extra mitigerende maatregelen worden onderzocht in het MER, zoals voorzieningen bij de tunnelmond of extra afstand tot gevoelige functies.

Bijlage II Verkeer: Kunt u in aantallen het verkeerseffect aangeven op de A12 van de +300 variant t.o.v. de referentiesituatie?

Volgens de berekeningen met het verkeersmodel Haaglanden neemt in +300 variant het verkeer op de Utrechtsebaan/A12 in het avondspitsuur in 2020 af ten opzichte van de referentievariant, namelijk met ca. 1.500 motorvoertuigen per uur (in beide richtingen samen) tussen Prins Clausplein en op-/afrit Voorburg en met ca. 1.100 motorvoertuigen per uur (in beide richtingen samen) tussen op-/afrit Voorburg en op-/afrit Bezuidenhout.

Hierbij moet worden opgemerkt dat het gaat om het relatieve verschil dat op basis van het verkeersmodel Haaglanden is bepaald. In het kader nog te doorlopen MER ten behoeve van de aanpassing van de bestemmingsplannen, zal gebruik gemaakt worden van het verkeersmodel van het Rijk (NRM). Op basis daarvan kunnen de effecten van de Rotterdamsebaan op het hoofdwegennet ook in absolute getallen inzichtelijk worden gemaakt.

Op pag. 5 van Bijlage III Luchtkwaliteit "ontbreekt" een meetpunt in de wijk Park Leeuwenbergh. Is aan te geven voor bijvoorbeeld de Virulylaan welke concentraties NO2 en PM10 hier zijn te verwachten bij de +300 variant? Welke grenswaarden gelden hier en wat is de referentiesituatie?

In het luchtkwaliteitonderzoek (bijlage III) zijn diverse rekenpunten opgenomen. Hoewel er geen rekenpunt opgenomen is bij de wijk Park Leeuwenbergh kan dit wel uit de berekeningen gehaald worden. Hieruit blijkt dat de concentraties NO₂ circa 23 microgram zijn en voor fijn stof circa 18 microgram. Dit is dus ruim onder de norm van 40 microgram. Het effect van de Rotterdamsebaan op de wijk Park Leeuwenbergh is zeer beperkt, omdat de Rotterdamsebaan hier (groten)deels ondergronds is gelegen en daardoor de tunnelmond op voldoende afstand ligt van de woonwijk.

In Bijlage IV Geluid is op de geluidbelastingkaarten niet altijd goed het onderscheid te zien tussen de oranje-rode kleuren. Vandaar de vraag: is de conclusie gerechtvaardigd dat voor de wijk Park Leeuwenbergh de geluidsbelasting bij de +300 variant gelijk is aan de referentiesituatie?

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat het verschil tussen de referentiesituatie en de variant +300 zeer klein is. De berekende geluidbelasting is minder dan 0.5 dB. In het MER zal de geluidbelasting op de gevels van enkele representatieve woningen in Park Leeuwenbergh berekend worden, zodat het verschil nog duidelijker kan worden aangegeven.

Welke data zijn gepland voor de voorlichtingsbijeenkomsten en hoe wordt hier bekendheid aan gegeven?

Op 11 juni 2012 is er een inloopbijeenkomst in Leidschendam-Voorburg (wijkcentrum Agora) en op 20 juni 2012 in Den Haag (Caballerofabriek). Beide inloopbijeenkomsten zijn van 15 uur tot 20 uur. De bijeenkomsten zijn vermeld op de website van het project Rotterdamsebaan (www.denhaag.nl/rotterdamsebaan) en aangekondigd via advertenties in De Posthoorn, Dé Weekkrant en de Staatscourant.

Verder is het persbericht veel overgenomen in diverse media waaronder in Het Krantje. In gemeenteberichten van Leidschendam-Voorburg op de website www.leidschendam-voorburch.nl heeft twee keer een publicatie gestaan over de ter inzage legging. Op de website van de drie gemeenten staat een verwijzing naar de inloopbijeenkomsten en de digitale stukken.

De heer Kniesmeijer (GroenLinks)

1. Kan het college in een raadsbrief de criteria en afweging aangeven die geleid heeft tot de keuze van de voorkeursvariant?

De afweging die heeft geleid tot de Voorkeursvariant is uitgebreid beschreven in het Trechteringsdocument. Daarnaast is in de notitie Reikwijdte en Detailniveau een samenvatting van deze trechtering in vier 'zeven' weergegeven.

2. Gaat het college meebetalen aan de extra kosten van de voorkeursvariant?

Nee.

3. Het sluipverkeer in Voorburg-West wordt niet in de NRD genoemd, terwijl de raad in 2007 in een motie heeft aangegeven dat er duidelijke verkeerscijfers moeten worden geleverd over het sluipverkeer en het sluipverkeer uit Voorburg-West moet worden weggehouden. Kunnen deze worden geleverd?

Er is een memo dat ingaat op de verkeersintensiteit van het Noord-Zuid verkeer in Voorburg-West. Deze zal worden toegezonden. Daarnaast zijn nog geen aanvullende maatregelen gezien gericht op het beperken van het verkeer in Voorburg-west. In het kader van de trechtering zijn de varianten wat betreft de effecten in Voorburg-West maar in beperkt mate onderscheidend. De verkeerscijfers wijzen ook uit dat het verkeer in Voorburg-West voor een groot deel bestemmingsverkeer betreft waarvoor geen goed alternatief beschikbaar is. De Rotterdamsebaan heeft hier slechts beperkt invloed op. Aanvullende maatregelen om dit verkeer terug te dringen hebben alleen het effect dat dit, voornamelijk lokale, verkeer dat dan zou moeten omrijden wat ongewenst is. In het MER wordt met een geactualiseerd verkeersmodel gerekend, waarbij deze aandachtspunten beschouwd worden.

4. Uit de NRD blijkt een toename van het verkeer op de Geestbrugweg van nu 1050 naar 1750 in 2020 in de voorkeursvariant, dit is een stijging ten opzichte van de huidige situatie met 70% in 2020. Waarom is dit in de rapportage niet terug te vinden waardoor deze stijging wordt veroorzaakt?

De verkeersintensiteit neemt op alle wegen toe in 2020 door de autonome ontwikkeling (o.a. door de groei van het autoverkeer en de ruimtelijke ontwikkelingen. In alle varianten is uitgegaan van dezelfde ontwikkeling. Per variant echter verschilt de verdeling van dit verkeer over de verschillende routes en daarmee de verkeersbelasting van wegvakken. Het MER gaat in op de toekomstige situatie ten opzichte van de referentiesituatie.

5. Uit de NRD valt op te maken dat de Rotterdamsebaan niet of nauwelijks een alternatief vormt voor het vele noord-zuidverkeer dat via Voorburg en Rijswijk rijdt. Waarom niet?

Zie onder de beantwoord bij vraag 3. De routes via de Prinses Mariannelaan en via de Westvlietweg/Jan Thijssenweg worden vooral gebruikt door lokaal verkeer met een herkomst of bestemming in de directe omgeving of door "lokaal doorgaand verkeer" (bijv. tussen Leidschendam/Voorburg en Rijswijk). Voor dit verkeer vormt de Rotterdamsebaan niet of nauwelijks een alternatief. Bij gebruik van de Rotterdamsebaan zou dit verkeer fors moeten omrijden. Uit een nadere analyse van het verkeer op de Prinses Mariannelaan blijkt dat globaal 2/3^e van dat verkeer een herkomst en/of bestemming heeft binnen de direct omliggende gebieden. Aan de zuid-westzijde zijn dat de wijken Cromvliet, Leeuwendaal en Te Werve in Rijswijk en Molenwijk en Laakkwartier-Oost in Den Haag. Aan de noord-oostzijde is het gebied groter en omvat, naast Voorburg-West en Oud Voorburg, ook het verkeer vanuit en naar een groter gebied via de Parkweg. Voor dit lokale verkeer is er maar een

beperkt aantal alternatieve routes om de A12 en/of de Trekvliet te kruisen, namelijk via de Prins Bernhardlaan en de Mercuriusweg (zie bijlage 6).

6. Hoe robuust is de dubbele T-splitsing in 2030 en is de de financiering rond?

De T-spitsing is robuust genoeg en de financiering daarvan is meegenomen in de realisatie van de Rotterdamsebaan.

7. De Rotterdamsebaan trekt 40.000 motorvoertuigen per dag in het huidige ontwerp i.p.v. 72.000 in de MER van enige jaren geleden. Dat betekent, neem ik aan, dat de Utrechtsebaan, met name de afslag/oprit Voorburg minder wordt ontlast dan verwacht en dat de dubbele T bedoeld is om dat op te vangen. Wat zijn de verkeerscijfers voor de afslag Voorburg (huidig, MER, referentie en voorkeursvariant)? Zijn de maatregelen in het pakket beter benutten bedoeld om deze belasting op te vangen en wanneer wordt de commissie geïnformeerd over deze maatregelen.

De combinatie van een adequate vormgeving van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de centrumring en een verkeersaanbod dat mede is afgestemd op de capaciteit van het stedelijke wegennet zal het verkeer aan het einde van de Rotterdamsebaan niet vastlopen. Het ontwerp voor de aansluiting is getoetst op de verkeersafwikkeling met de verkeersmodelgegevens voor 2020. Daarbij is het een robuust ontwerp dat een fluctuatie in het verkeersaanbod (tot +10%) en enige groei aan kan. Er is geen 'overmaat' in het ontwerp opgenomen omdat immers de mogelijke belasting van het aansluitende stedelijk wegennet beperkt is.

8) Hoe robuust is het kruispunt Roba met Laan van Hoornwijck in 2030?

Er is een robuust ontwerp voorzien dat een fluctuatie in het verkeersaanbod (+/-10%) en enige groei aan kan.

De heer Van der Burg (PvdA)

1. De moties die deze raad heeft aangenomen, zijn nergens in de rapportage terug te vinden. Waarom niet?

De moties van de raad zijn niet expliciet terug te vinden in het Trechteringsdocument en de notitie Reikwijdte en Detailniveau, maar zijn wel in het proces betrokken. In een separate memo bij het raadsvoorstel over de voorkeursvariant Rotterdamsebaan hebben wij gemotiveerd waarom wij menen dat met de Voorkeursvariant maximaal aan de moties tegemoet wordt gekomen.

2. Het sluipverkeer door Voorburg-West, een belangrijke randvoorwaarde voor de raad, zoals uit alle eerdere stukken en Raadsbrieven blijkt. Uit de Nota R&D blijkt dat dit sluipverkeer toch toeneemt en de luchtkwaliteit afneemt. Wat wordt er aan gedaan om dat het verkeer daar te verminderen?

Er zijn nog geen aanvullende maatregelen gezien gericht op het beperken van het verkeer in Voorburg-West. In het kader van de trechtering zijn de varianten wat betreft de effecten in Voorburg-West maar in beperkte mate onderscheidend. Uit de verkeersmodelberekeningen is wel bekend dat relatief kleine aanpassingen al kunnen leiden tot een andere verdeling van verkeer op parallelle routes zoals de Prinses Mariannelaan en de Maanweg. De impact op de luchtkwaliteit heeft naast de hoogte van de verkeerscijfers ook te maken met bijvoorbeeld congestie of een andere verdeling van het verkeer (% vrachtverkeer of middelzwaar verkeer). Over het algemeen kan wel gesteld worden dat de luchtkwaliteit verbetert als de intensiteiten afnemen.

De verkeerscijfers wijzen ook uit dat het verkeer in Voorburg-West voor een groot deel bestemmingsverkeer betreft waarvoor geen goed alternatief beschikbaar is. Aanvullende maatregelen om dit verkeer terug hebben alleen het effect dat dit, voornamelijk lokale, verkeer dat dan zou moeten omrijden wat ongewenst is.

3. De luchtkwaliteitsnormen worden overschreden (pagina 33) wat gaat het college daaraan doen?

Voor alle C4-varianten, de C4-plus en de +300 variant geldt dat een negatieve score is gegeven op het aspect luchtkwaliteit Rotterdamsebaan. Deze score komt door de overschrijdingen van de wettelijke normen bij de tunnelmond in de Binckhorst (en niet in de Vlietzone). De negatieve score laat zien dat hier mogelijk een probleem met het halen van wettelijke normen speelt. De overschrijdingen bij de tunnelmond in de Binckhorst worden veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer van de C4 varianten, de C4-plus en de +300 variant, in combinatie met de lengte van de tunnel.

Als de tunnel langer wordt dan bij de huidige voorkeursvariant (+300) nemen de concentraties in de Binckhorst en in de Vlietzone bij de tunnelmonden verder toe. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zorgt een zo kort mogelijke tunnel voor de beste resultaten in de Vlietzone en in de Binckhorst. Daar staat tegenover dat de tunnelmond bij een kortere tunnel dichterbij (woon)gebieden zoals Park Leeuwenbergh, Delftweg, etc. komt te liggen. Deze (woon)gebieden krijgen daardoor hogere concentraties dan in het geval de tunnel hier ondergronds ligt.

In het MER wordt de luchtkwaliteit ter plaatse van de Binckhorst en de diverse woongebieden nader onderzocht. Hierbij worden diverse mitigerende maatregelen beschouwd. Tevens is de Rotterdamsebaan opgenomen in het NSL, hetgeen er voor moet zorgen dat de normen gehaald worden.

4. De geluidsnormen worden per 1/10/2012 aangescherpt. Is dit al meegenomen in de nota? Zo, ja. Hoe zijn deze meegenomen? Er zijn nog geen geluidmetingen aan de gevel gedaan. Deze zijn wel nodig om te kunnen beoordelen of aan en in deze woningen straks aan de nieuwe geluidplafonds kan worden voldaan. Graag de projectorganisatie vragen dit te laten berekenen.
In het op te stellen MER wordt uitgegaan van de nieuwste inzichten en normen. Het meest recente geluidbeleid wordt dan ook meegenomen. Er zijn geen geluidmetingen gedaan en in het kader van het MER worden die ook niet verricht, omdat gekeken wordt naar het jaar 2020. Pas na realisatie kan bepaald worden in hoeverre de daadwerkelijke belasting omhoog gegaan is.

5. In de nota van uitgangspunten is de aansluiting met de Laan van Hoornwijck niet opgenomen. Waarom kan de tunnel niet langer worden gemaakt voorbij de Laan van Hoornwijck?

In de Nota van Beantwoording wordt in een notitie (bijlage I) nader op ingegaan.

Welke mitigerende maatregelen zijn mogelijk bij Park Leeuwenbergh om de nadelige effecten op lucht en geluid te verminderen? En staan deze al ergens op een lijstje (regionale samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit bijvoorbeeld?)

In het MER worden eerst de effecten bij Park Leeuwenbergh nauwkeurig in beeld gebracht voor luchtkwaliteit en geluid. Daarna worden eventuele mitigerende en compenserende maatregelen beschouwd.

6. De gemeenteraad van Rijswijk heeft de Laan van Hoornwijck niet als (rand)voorwaarde opgenomen. Waarom is dit punt van Rijswijk ongemerkt wel in de uitkomst gekomen en onze motie, toch al veel eerder meegegeven, niet? Moties van de Rijswijk hieromtrent zijn niet bekend. Waarom wordt dit dan nu wel als eis opgenomen? Kan deze eis niet vervallen?

De aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan maakt geruime tijd onderdeel uit van het planproces rondom de Rotterdamsebaan. Reeds in het MER uit 2007 voorziet het voorkeursalternatief Noordelijke Boortunnel in een halve aansluiting bij de Laan van Hoornwijck. Vervolgens is in de Nota van Uitgangspunten deze aansluiting weliswaar niet expliciet benoemd, maar is aangegeven dat de wijze van aansluiting op en bij het knooppunt Ypenburg nog onderwerp van studie is. In de Nota van Beantwoording is in een aparte notitie ingegaan op het nut en de noodzaak van een aansluiting van de Laan van Hoornwijck op de Rotterdamsebaan (bijlage I van de Nota van Beantwoording).

Nergens is terug te vinden wat eraan wordt gedaan om sluipverkeer Voorburg-west te voorkomen. Wat kan eraan worden gedaan om het verkeer hier terug te dringen en voor wiens rekening komen deze kosten?

De Rotterdamsebaan blijkt een aantrekkelijke route te worden voor verkeer van het Rijkswegennet (met name uit de richting Rotterdam) naar Den Haag. Middels een goede aansluiting op dit Rijkswegennet wordt sluipverkeer beperkt. Er zijn nog geen aanvullende maatregelen gezien, gericht op het beperken van het verkeer in Voorburg-west. In het kader van het MER worden deze wegen met een geactualiseerd verkeersmodel beschouwd. Overigens is uit een eerste studie naar het effect van de Rotterdamsebaan op het verkeer in Voorburg-West gebleken dat het overgrote deel van het huidige verkeer in Voorburg-West lokaal verkeer betreft, waarvoor het Rijkswegennet geen alternatief is.

7. Klopt de financiële onderbouwing van de Eijsackersvariant, zoals voorgesteld door de heer Frima?

Nee. In de Nota van Beantwoording is in bijlage I nader ingegaan op de kosten bij een langere tunnel. Deze kostenraming is opgesteld door een onafhankelijk bureau.

8. Klopt het dat de Eijsackersvariant qua milieubelasting (geluid en lucht) beter is voor de gemeente Leidschendam-Voorburg?

De variant C4-plus (Eijsackers) heeft voor de Vlietzone positievere effecten op geluid. Ten aanzien van luchtkwaliteit is weliswaar sprake van een langere tunnel, maar hier gelden ook hogere concentraties. Daarnaast zorgt de variant C4-plus niet voor het meeste verkeer op de Rotterdamsebaan waardoor dit verkeer op het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet blijft rijden. Voor sommige gebieden in Leidschendam-Voorburg zijn dus positievere effecten berekend, terwijl op andere wegen/gebieden de Voorkeursvariant positiever scoort.

9. Kunnen de rapporten over het Noord-Zuid verkeer (i.v.m. sluipverkeer Voorburg-West) ter beschikking worden gesteld in het licht van de door deze raad aangenomen moties?

Hier is inmiddels een memo voor aangeleverd.

10. De effecten van de dubbele T-splitsing op Voorburg-West. Zijn deze negatief of positief? Graag onderbouwing d.m.v. verkeersrapporten.

De varianten verschillen onderling op 2 verbindingen.

De eerste verbinding is de verkeersstroom tussen de centrumring en Voorburg (west) via de Binckhorstlaan. Deze blijft in de variant dubbele T-aansluiting bestaan. Verkeer kan via de Binckhorstlaan naar Voorburg West rijden en zal geen gebruik maken van de andere routes. In de variant Dubbele T-aansluiting blijft het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan aangesloten op het Mercuriusplein. Lokaal verkeer kan in deze variant dus de centrumring bereiken via de Binckhorstlaan. Voor het verkeer tussen de centrumring en de A12 is in de Dubbele T-variant de zogeheten Spoorboogweg opgenomen tussen de (Verlengde) Regulusweg en de Binckhorstlaan. Deze nieuwe route zal ook worden gebruikt door verkeer dat nu via de Prinses Mariannelaan van en naar de centrumring rijdt.

Aanvullende vraag d.d. 12-6-2012

11. Kan in de beoordelingskader voor het MER meegenomen onder het thema verkeer “verkeers- en milieueffecten in Voorburg-West”.

In het kader van de MER worden de verkeers- en milieueffecten op het onderliggend wegennet inzichtelijk gemaakt in de omgeving van de Rotterdamsebaan, dus ook op de doorgaande routes in Voorburg West.

De heer Rozenberg (Gemeentebelangen)

1) Over het opnemen van de Rotterdamsebaan in de crisis- en herstelwet is door Tweede en Eerste Kamer nog geen besluit genomen. In de voorliggende documenten wordt gedaan alsof dat wel het geval is. Dit is dan niet juist en wat betekent dat voor de onderhavige documenten? Wat is de status van de Roba in (het proces van opnemen in) de crisis- en herstelwet? Waar is de documentatie over de besluitvorming te vinden?

Navraag bij de programmamanager Implementatie Crisis- en Herstelwet leerde onlangs dat de 4e tranche (waar het project Rotterdamsebaan onderdeel van is) nog niet inwerking is getreden. Deze 4e tranche is inmiddels naar de Raad van State (RvS) gezonden voor advies. De RvS komt hierover naar verwachting over ongeveer twee maanden met een advies. De Crisis- en Herstelwet is dus op dit moment nog niet van toepassing op de Rotterdamsebaan maar naar verwachting binnen afzienbare tijd wel. Voor de huidige documenten heeft dit geen gevolgen. Er ligt vooral een relatie met latere besluitvorming.

2) Het college heeft de Nota Rotterdamsebaan voor de inspraak vrijgegeven. Kan de raad de nota uit de inspraak nemen?

Inmiddels is door de Griffie antwoord gegeven op deze vraag.

3) Is er oprecht gekeken naar de varianten van de inwoners?

Ja, alle varianten zijn op gelijk niveau/gelijke diepte en op technisch juiste manier meegewogen. Wat betreft faseerbaarheid en maakbaarheid scoort de Eijsackersvariant slecht. Volgens Rijkswaterstaat voldoet deze variant niet aan de voorwaarden. Vandaar de conclusie dat de +300 meter variant het best denkbare alternatief is. In de Nota van Beantwoording is daarnaast ingegaan op de wens om een extra lange tunnel te onderzoeken (met en zonder een aansluiting op de Laan van Hoornwijck)

4) Indien de eis van de Laan van Hoornwijck komt te vervallen, hoe ver kan de tunnel dan worden doorgeschoven? Licht hier een gedegen onderzoek en berekening aan ten grondslag, mede in het licht van kosten die wegvallen? Zo nee, graag een nadere kwantitatieve specificatie van het hieronder gegeven antwoord.

De tunnel kan worden doorgeschoven tot aan het N-kavel. Deze variant is echter veel duurder. In bijlage I van de Nota van Beantwoording wordt hier nader op ingegaan.

5) Is de aansluiting Laan van Hoornwijck op de RoBa wel opgenomen in de voorkeursvariant MER. Zo ja, waar dan?

In het MER 2007 is een halve aansluiting opgenomen tussen het Trekvliettracé (alternatief Noordelijke Boortunnel) en de Laan van Hoornwijck, dus voor verkeer van/naar het centrum van Den Haag. Dit betreft een vergelijkbare aansluiting als in de huidige +300 variant. Deze aansluiting is in het MER 2007 globaal aangegeven op de ontwerptekeningen van de alternatieven en concreet beschreven in het deelrapport Verkeer en Vervoer, paragraaf 2.2.

6) Kan het vertrouwelijke verslag van de klankbordgroep aan de raad worden toegezonden? Op welke termijn wordt het verslag toegezonden?

Het verslag van de vergadering van de Klankbordgroep van 7 juni 2012 wordt eerst naar de voorzitter, de heer Wijnants, toegestuurd ter accordering. Vaststelling van het verslag vindt plaats in de volgende vergadering van de Klankbordgroep op 15 augustus 2012. Met de voorzitter is afgesproken dat de raad vertrouwelijk het concept-verslag worden toegezonden.

(Inmiddels is dit verslag door de voorzitter van de Klankbordgroep ter beschikking gesteld van de Griffie.)

Aanvullende vragen d.d. 12-6-2012

7. Op bladzijde 39 van de Nota van Uitgangspunten Rotterdamsebaan staat:

“Onderzocht zal worden in hoeverre het mogelijk is de tunnelmond zo ver mogelijk richting knooppunt Ypenburg te plaatsen”.

In de gemeenteraad is de variant verlenging van de C4 tot in de buurt van of ten zuiden van de Laan van Hoornwijck herhaald aan de orde geweest.

In de commissievergadering OG van 6 juni 2012 bleek dit als een technisch haalbare oplossing naar voren te komen.

In de commissievergadering is ook besproken dat de vragen van de insprekers "op de bestellijst staan".

Vraag in dit kader:

De mogelijkheid van de verlenging van de C4 tot bij de Laan van Hoornwijck uit te werken inclusief plattegrond, voor- en nadelen, mogelijkheden en onmogelijkheden en de analyse van de verschillen in kosten tussen de C4+300 en alle overige benodigde informatie, zodat deze variant volwaardig in de besluitvorming van de gemeenteraad kan worden meegenomen.

In bijlage I van de Nota van Beantwoording is op deze vraag uitgebreid ingegaan.

8. Op welke posten wordt de financiële onderbouwing van de inbreng van de heer Frima tijdens de vergadering van de commissie niet herkend dan wel niet erkend? (zie ook vraag en antwoord 7. bij de fractie van de PvdA). Welke getallen moeten dan wel worden gebruikt?

In zijn opstelling hanteert de heer Frima kentallen en standaard eenheidsprijzen die voor het project niet relevant zijn.

Daarnaast ontbreken in zijn opstelling een aantal essentiële posten, zoals:

- kosten van dwarsverbindingen;
- dieper aanleggen van het gesloten en open deel van de kunstwerken in de Vlietzone;
- totale verwerving van de N-kavel.

De projectorganisatie heeft aan een bouwkostenmanagementbureau, welke tevens betrokken is geweest bij de review van de projectraming, om op basis van de projectraming een indicatie te geven van de kostenraming van een verlengde tunnel tot in de N-kavel. Indicatief zijn de meerkosten van een verlengde tunnel ten opzichte van de +300 variant circa € 50 mln.

Oorzaak van dit verschil zijn niet alleen gelegen in bovenvermelde factoren maar ook in veel lagere kosten voor vervallen onderdelen zoals:

- verplaatsing gastransportleiding;
- verplaatsing overige werkzaamheden;
- archeologisch onderzoek.

In het kader van de gebruikelijke vertrouwelijkheid van gedetailleerde kostenramingen in een pre-contractueel stadium is het aangeven van de wel relevante getallen i.p.v. de door de heer Frima gehanteerde eenheidsprijzen niet wenselijk.

9. Welke posten die de heer Frima heeft genoemd (zie vorige vraag) zijn ook relevant in de C4 +300 variant? Welke getallen worden er voor die posten dan in de C4 +300 gehanteerd?

Zie het antwoord op vraag 8 van Gemeentebelangen.

10. Is het mogelijk om via de aansluiting van de RoBa op de Laan van Hoornwijck nu of later een goede ontsluiting van de Vlietzone te realiseren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe dan?

Het ontwerp van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck bestaat uit een 'halve' aansluiting. Verkeer kan via de Laan van Hoornwijck de Rotterdamsebaan inrijden richting centrum en omgekeerd. Door de verlenging van de tunnel in de voorkeursvariant ligt de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck zo dicht mogelijk naar de kruising toe en is een directe ontsluiting van de Vlietzone vanuit en naar de Rotterdamsebaan niet meer mogelijk.

In het ontwerp voor de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de Laan van Hoornwijck is het wel mogelijk om deze later uit te bouwen tot een ontsluiting van de Vlietzone. De afrit en oprit moeten daarvoor gekoppeld worden aan parallelrijbanen op maaiveld die, waar de tunnel ondergronds gaat, aan kunnen sluiten op een verkeersstructuur in de Vlietzone. De ontsluiting van de Vlietzone vindt dan plaats via de Laan van Hoornwijck met zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet (niet direct vanuit en naar de Rotterdamsebaan).

11. Heeft de Klankbordgroep vorige week in de vergadering een advies geformuleerd in de richting van het IBO over het RoBa-traject? Zo ja, hoe luidt dat advies? Kan de commissie OG/de gemeenteraad daarvan een afschrift ontvangen? Hoe gaat het IBO met het advies om?

In de vergadering van de Klankbordgroep van 7 juni 2012 is geen advies opgesteld. Wel is er afgesproken dat de voorzitter namens de Klankbordgroep een advies opstelt aan het Intergemeentelijk Bestuurlijk Overleg (IBO) over de Rotterdamsebaan met hierin voorstellen m.b.t. de betrokkenheid en adviesrol van de Klankbordgroep bij het project. Dit advies is nog niet gereed.

De heer Hanselman (D66)

- 1) **Het sluipverkeer Voorburg-West neemt volgens de nota niet significant af. Hoe zijn de cijfers die tot deze analyse leiden, tot stand gekomen?**

Inmiddels is hiervoor een memo voor aangeleverd.