

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/2011.212 – RIS 179039

Doorkiesnummer

070 - 353 91 21

E-mailadres

Aantal bijlagen

6

Datum

15 februari 2011

Onderwerp

Rotterdamsebaan: Motie NvU + Variantentoets

Geachte voorzitter,

Op woensdag 15 december 2010 heeft u op basis van de advieslijst aangegeven de afdoening van motie Rv5.2010 als agendapunt in de commissie te willen agenderen. Daarnaast heeft mevrouw H.M. Weening in de vergadering aangegeven ook de Variantentoets te willen bespreken in combinatie met de reactie van de colleges van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de aanvullende kostenvergelijking van de beschouwde varianten.

Op 5 en 20 januari 2011 heb ik u middels een tussenbericht gemeld dat ik u in februari over deze zaken verder zou informeren.

Inleiding

De Rotterdamsebaan is de nieuwe verbindingsweg van het Knooppunt Ypenburg naar de centrale zone van Den Haag. Deze weg wordt aangelegd om de bereikbaarheid van de stad en regio te waarborgen. De gemeente Den Haag is trekker van dit project in samenwerking met de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Stadsgewest Haaglanden.

Zoals in het MER uit 2008 (Bereikbaarheid Den Haag) beschreven, is de doelstelling van het project:

- Doel van uitbreiding van de wegcapaciteit is te zorgen voor een goede bereikbaarheid van de Centrale zone van Den Haag door het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de autoverbinding tussen de rijkswegen A4/A12/A13 en de Centrale zone/Centrumring. Daarbij wordt gestreefd naar verbetering van de leefbaarheid langs de stedelijke hoofdroutes, vermindering van het sluipverkeer door wijken in Voorburg, Rijswijk en Den Haag en verbetering van de doorstroming tussen Knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein, alsmede tussen de aansluiting Voorburg (A12) en het Prins Clausplein.

Inlichtingen bij

W. Eygendaal

Het MER heeft geresulteerd tot besluitvorming van de betrokken gemeenteraden over het voorkeurstracé te weten de 'Noordelijke boortunnel'. In het voorkeurstracé komen de monden van de twee tunnelbuizen in de Vlietzone Zuid ter hoogte van golfbaan Leeuwenbergh (zie zwart streepje in figuur 1).



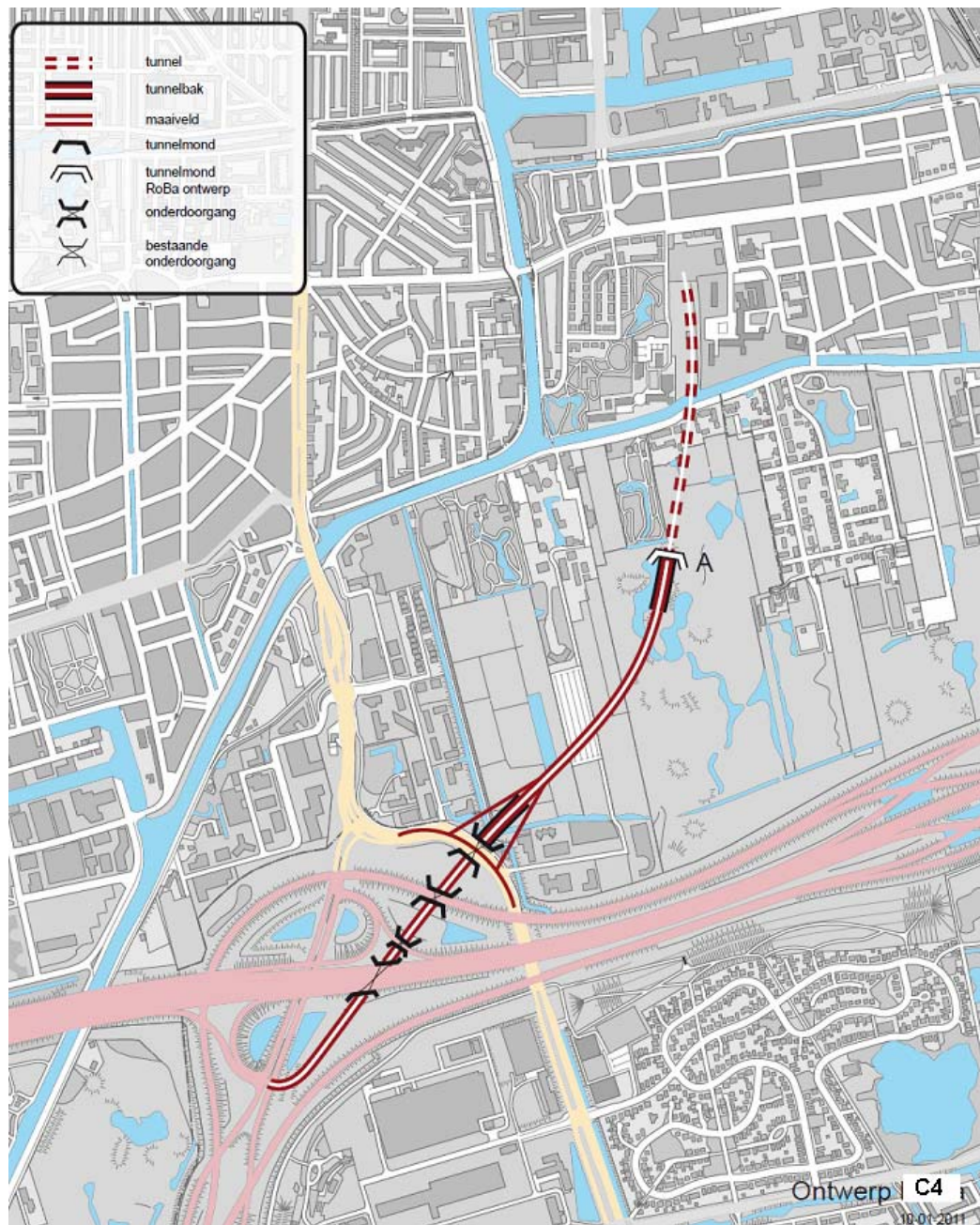
Figuur 1: Tunnelmond (zwart streepje) en boorput (zwart kruis) Vlietzone (MER 2008)

In het voorkeurstracé de 'Noordelijke boortunnel' komt de ontvangtschacht in de Binckhorst ter hoogte van het bedrijf Basal. In de Nota van Uitgangspunten (december 2009, Raadsbesluit 14 januari 2010) is ten aanzien van de tunnelmond in de Binckhorst een wijziging doorgevoerd ten opzichte van het MER. In het MER werd nog uitgegaan van de locatie van de boorput op het terrein van Basal. Nu komt de ontvangtschacht voorbij bedrijf Basal, in de Binckhorstlaan.

In het Schetsontwerp Rotterdamsebaan Stand van zaken (april 2010, B&W besluit 20 april 2010) zijn geen wijzigingen doorgevoerd ten aanzien van de tunnelmonden. Voor verdere achtergrondinformatie over het project Rotterdamsebaan wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten en het Schetsontwerp Rotterdamsebaan, Stand van zaken van 20 april 2010.

Tracédelen: Knooppunt Ypenburg – Vlietzone

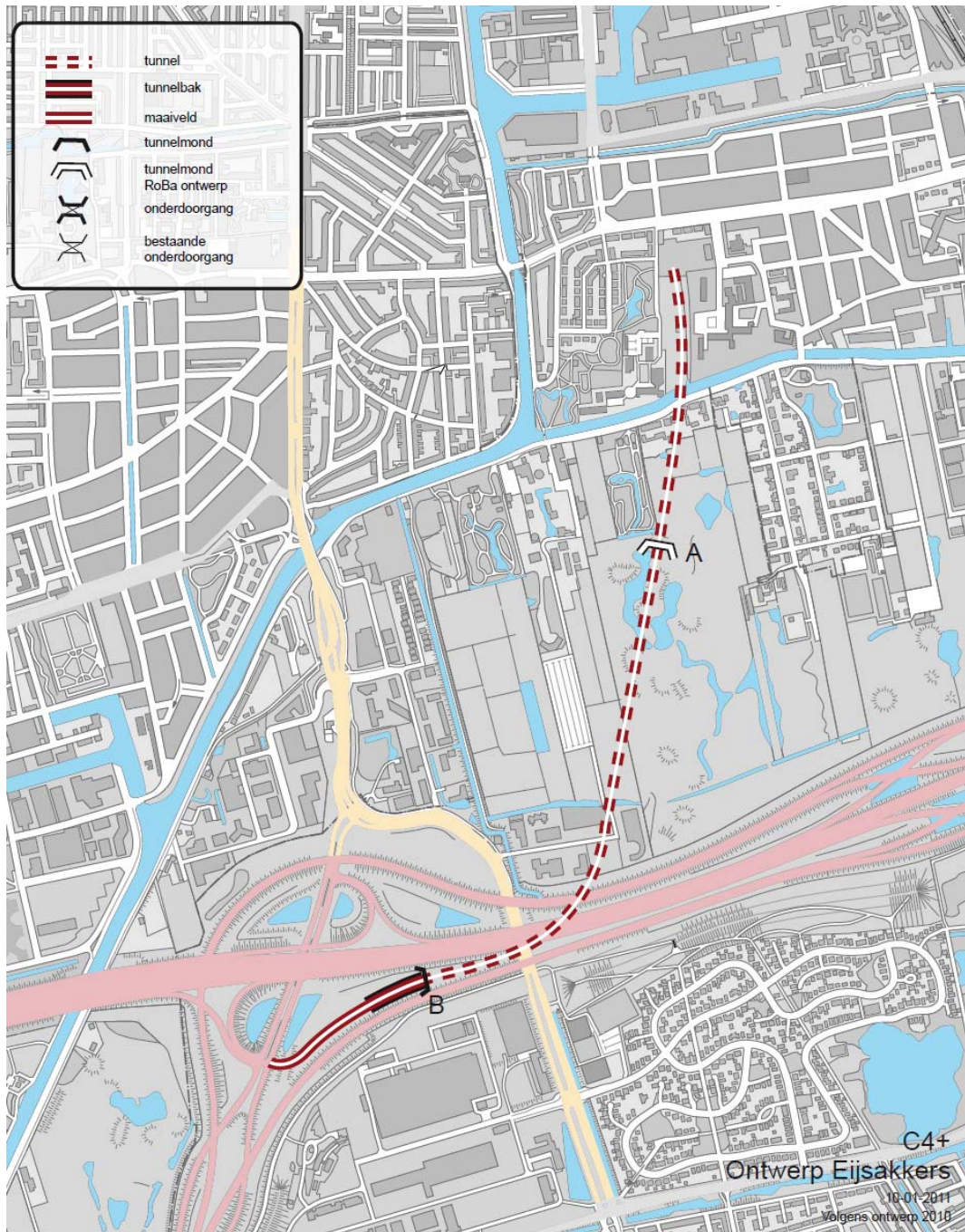
Binnen het kader het voorkeurstracé 'Noordelijke boortunnel' en het schetsontwerp is door de gemeente Den Haag, in samenwerking met de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en het Stadsgebied Haaglanden vervolg gegeven aan het schetsontwerp Knooppunt Ypenburg-Vlietzone en Mercuriusplein. Voor het tracédeel Knooppunt Ypenburg heeft dit geresulteerd in negen ontwerpvarianten. Door de projectorganisatie wordt de voorkeur gegeven aan de C4-variant.



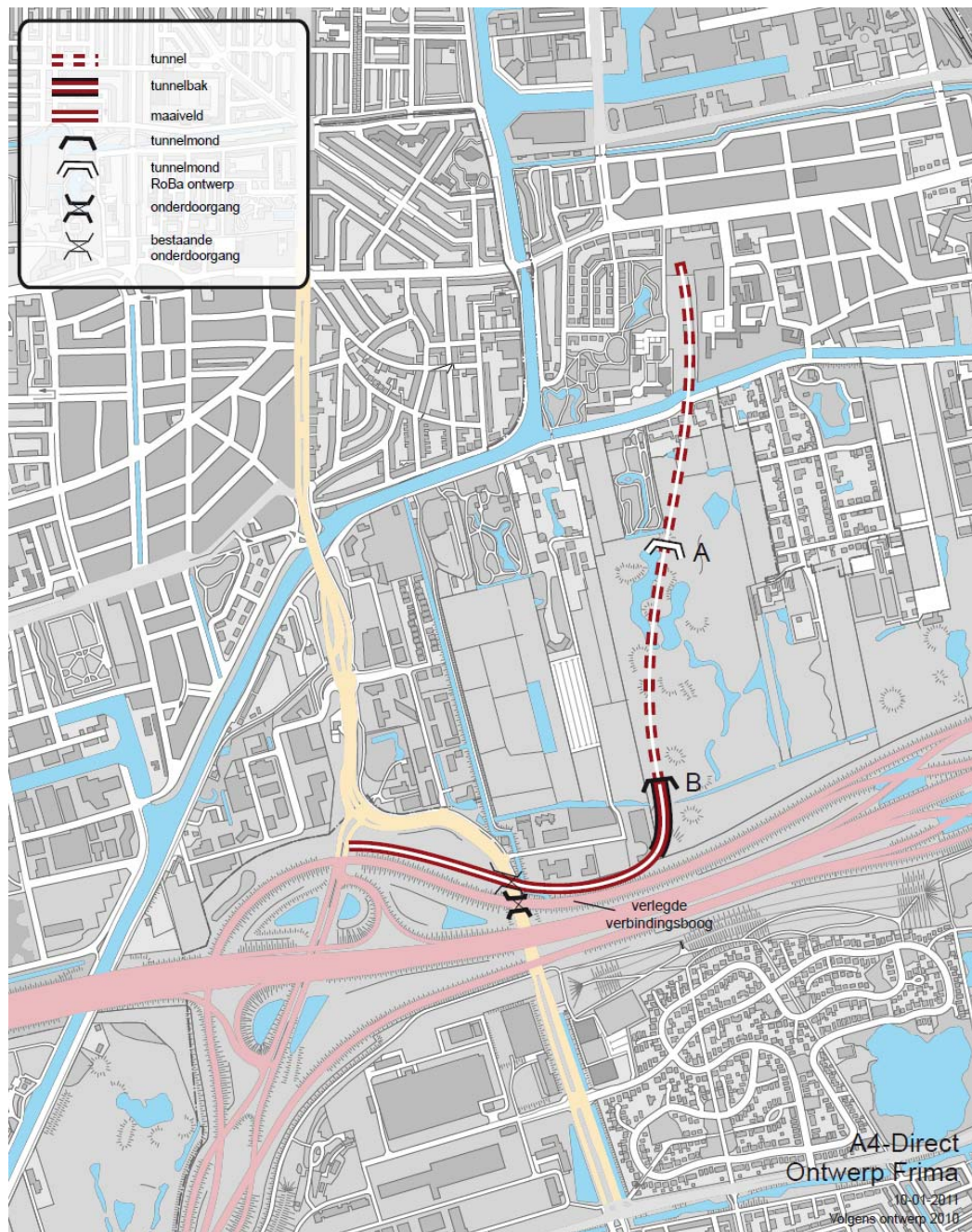
Figuur 2.

Het project Rotterdamsebaan heeft ook een klankbordgroep. In deze klankbordgroep zitten belangen- en bewonersorganisaties. Twee leden van deze klankbordgroep (de heren Frima en Eijsackers) hebben naar aanleiding van het huidige ontwerp een eigen variant ontwikkeld voor het deel van het tracé vanaf de boortunnel(mond) in de Vlietzone naar Knooppunt Ypenburg. Deze varianten zijn:

- C4+ van dhr. Eijsackers;
- A4-direct van dhr. Frima.



Figuur 3.



Figuur 4.

Er zijn twee redenen waarom de indieners van de varianten gezocht hebben naar een alternatief voor de voorkeursvariant C4:

- Het ontzien van de Vlietzone.
- De kosten: Mogelijk wordt er met de alternatieve routes bespaard op de kosten (bijvoorbeeld voorkomen van realisatie viaducten). Die bespaarde kosten kunnen vervolgens worden geïnvesteerd in een langere tunnel.

Eind juni 2010 is in overleg tussen de wethouders Smit (Den Haag) en Van Ostaijen (Leidschendam-Voorburg) overeengekomen om samen een variantentoets uit te laten voeren door het externe bureau Royal Haskoning. Daarbij zijn de drie varianten getoetst en onderling vergeleken. Bijgevoegd ontvangt u de rapportage 'Variantentoets Rotterdamsebaan, een vergelijking van de varianten C4, C4+ en A4-direct' d.d. 12 oktober 2010 (zie bijlage 1).

Voor de begeleiding van de variantentoets is een begeleidingsgroep ingericht. In deze begeleidingsgroep zaten naast vertegenwoordigers van de gemeenten ook de indieners van de alternatieve varianten en de voorzitter van de Klankbordgroep Rotterdamsebaan (de heer Wijnants als waarnemend lid). De begeleidingsgroep heeft gezamenlijk de opdracht geformuleerd en een onafhankelijke partij geselecteerd voor de uitvoering.

Middels de variantentoets is onderzocht hoe de drie varianten ten opzichte van elkaar scoren op de aspecten:

- doelstellingen Rotterdamsebaan, o.a. verminderen sluipverkeer en verbeteren van bereikbaarheid Den Haag en regio;
- verkeersafwikkeling;
- techniek en ondergrond;
- bijzondere waarden: natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- leefbaarheid: geluid en lucht;
- toekomstvastheid;
- maakbaarheid en faseerbaarheid;
- kosten en risico.

Resultaat Variantentoets

Uit de eindrapportage van de variantentoets blijkt:

1. variant C4 scoort beter dan de twee ingebrachte varianten op de overall doelstelling van de Rotterdamsebaan;
2. ten aanzien van de verkeersafwikkeling scoort C4 het beste; C4 verwerkt beduidend meer verkeer dan C4+ en A4-direct waardoor het onderliggende wegennet met C4 het meest wordt ontlast;
3. ten aanzien van de bijzondere waarden (recreatie, landschap, cultuurhistorie en archeologie) scoort C4+ een stuk beter dan C4 en scoort A4-direct beter dan C4.

Het kostenaspect was in het onderzoek van de Variantentoets niet bij de effectbepaling meegenomen. Vanwege het globale uitwerkingsniveau van de varianten kon er voor de verschillende onderdelen geen inschatting van de kosten gemaakt worden om deze vervolgens onderling op gelijk niveau te vergelijken. De varianten waren in het kader van kosten en risico's wel onderling vergeleken op basis van diverse verschilfactoren/objecten waaronder de lengte van de boortunnel, de complexiteit van de startschacht, de toerit naar de ingang van de tunnel en de fasering.

Tijdens het bestuurlijk overleg van 25 oktober 2010 hebben de projectwethouders van de drie gemeenten ingestemd met de uitkomsten van de variantentoets. Op 8 november 2010 heb ik, samen met wethouder Van Ostaijen van de gemeente Leidschendam-Voorburg het resultaat van de Variantentoets besproken met de heren Frima, Eijsacker en Wijnants. Er is afgesproken een raming van de kosten van de drie varianten te maken.

Met een gezamenlijke brief (DSO/2010.3455, zie bijlage 2) hebben wij, de projectwethouders, de rapportage van de Variantentoets op 9 november 2010 officieel aangeboden aan de drie colleges. Daarbij is aangegeven dat op basis van de resultaten het projectteam het ontwerpproces zal voortzetten. Daarbij wordt extra aandacht geschonken aan de inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone in verband met de bijzondere waarden.

Het college van Den Haag heeft ingestemd met de Variantentoets. Het college van Rijswijk heeft het college van Den Haag per brief (10.062829, zie bijlage 3) laten weten kennisgenomen te hebben van de aanbiedingsbrief en de Variantentoets, zich te kunnen vinden in de conclusies en het ontwerpproces voort te zetten met als basis de C4-variant voor de aansluiting bij Knooppunt Ypenburg.

Het college van Leidschendam-Voorburg heeft het college van Den Haag per brief (516644, zie bijlage 4) laten weten kennisgenomen te hebben van de Variantentoets. Mede gelet op de uitkomsten hecht zij groot belang aan een optimale inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone. Om een gedegen afweging te kunnen maken verzoekt zij om informatie over de raming van de kosten van de drie varianten zoals toegezegd op 25 november 2010. Zie voor de beantwoording van deze brief bijlage 5 en de daartoe behorende Analyse verkeersintensiteiten Prinses Mariannelaan.

Resultaat kostenberekening

Het Ingenieursbureau Den Haag (IbDH) heeft een kostenberekening uitgevoerd, waarbij de varianten zoveel mogelijk vergelijkbaar zijn gemaakt. Vervolgens is een second opinion uitgevoerd door het onafhankelijke expertise bureau PRC, dat gespecialiseerd is in bouwkostenberekeningen (zie bijlage 6).

Op basis van de gemeten tunnallengtes en de kennis van de globale afmetingen van de viaducten zijn de bouwkosten geraamd voor maaiveld, tunnel en viaducten, alsmede de kosten voor de bouwfaserings (tijdelijke omlegging van kabels, leidingen, sloten, wegen). Alle overige kosten (engineering, onvoorzien, andere bijkomende kosten en BTW) zijn daar bovenop geteld. De genoemde eindbedragen zijn **inclusief BTW**.

In de vergelijking is geen rekening gehouden met eventuele kostenverschillen tussen de varianten voor archeologie, geluidwerende voorzieningen, het tracé van de transportleiding van Tennet en dergelijke. Ook vastgoed en verwervingskosten zijn in de vergelijking niet meegenomen. Bij alle drie de varianten is wel sprake van dergelijke kostenposten. Denk aan kosten die nodig zijn voor een parkeerplaats van Drievliet, voor het opschuiven van de golfbaan, voor bestaande panden op het bedrijventerrein en toekomstige kantoorpanden op de N-kavel. Evenmin zijn in beeld gebracht de kosten die afgedragen dienen te worden aan eigenaren om een opstalrecht te vestigen voor de (boor)tunnel.

Variantenbeschrijving

A4 direct (variant van de heer Frima)

Bij de A4 direct wordt verder rechtdoor geboord tot aan de A4 en verloopt het tracé verder langs en deels op de (te verleggen) rijbaan van de verbindingsboog A4/13 (richting Rotterdam), over de Laan van Hoornwijck heen en vervolgens op maaiveldniveau naar de Laan van Delfvliet/Rotterdamseweg. De huidige verbindingsboog A4/A13 wordt voor een deel nieuw aangelegd. De tunnel in de A4 direct is 575 meter langer dan die van de C4 en kent 4 viaducten minder.

De aanlegkosten van deze variant bedragen **€165 miljoen**.

C4 + (variant van de heer Eijsackers)

Bij de C4+ wordt nog verder doorgeboord, tot de boortunnel bovenkomt in de “oksel” van de A4 met de verbindingsboog A13/A4 (richting Amsterdam). Vervolgens verloopt de tunnel zo snel mogelijk naar het maaiveld, om vervolgens op maaiveldniveau aan te sluiten op de Laan van Delfvliet. De tunnel is 1380 meter langer dan die van C4 en telt 5 viaducten minder.

De aanlegkosten van deze variant bedragen **€269 miljoen**.

C4 (schetsontwerp projectorganisatie)

In de C4 variant gaat de Rotterdamsebaan met vier viaducten onder Laan van Hoornwijk en de rijksweg A4 en A13 door voordat hij aansluit op de Laan van Delfvliet. Om de twee varianten financieel vergelijkbaar te maken zijn van de C4 variant de kosten van de aansluiting in de Vlietzone op het onderliggend wegennet niet meegenomen.

De aanleg van dit vergelijkbare tracé deel van C4 kost **€163 miljoen**.

De kosten van de varianten nader vergeleken

In de onderstaande tabel worden de drie varianten op de belangrijkste kostenposten tegenover elkaar gesteld.

Tabel 1 Kosten van varianten C4, C4+ en A4-Direct

	C4	C4+ (Eijsackers)	A4-Direct (Frima)
Maaiveld	5	5	9
Kabels en leidingen	9	-	2
Tunneldeel	26	159	84
Viaducten	44		4
Fasering	16	1	2
Tussentotaal bouwkosten	100	165	101
Engineering en administratie	18	29	18
Bijkomende kosten	7	11	7
Projectonvoorzien	12	21	13
BTW	26	43	26
Totaal	163 mln	269 mln	165 mln

De 575 meter langere tunnel maakt de variant A4-direct enerzijds duurder, maar de variant bereikt forse besparingen met minder viaducten en fasering. De kosten van de C4 hebben die omvang omdat nabij de Laan van Hoornwijk een aquaduct en een onderdoorgang moet worden gemaakt en in het Knooppunt Ypenburg drie onderdoorgangen. De aanleg van A4-direct kost even veel als het vergelijkbare trajectdeel van de C4. De aanleg van de variant C4+ kost ruim €100 miljoen meer dan de C4.

Verkeerskundige doelstelling van het project

In de rapportage Variantentoets is expliciet aangegeven dat gerelateerd aan de overall doelstelling van de Rotterdamsebaan, namelijk de verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag en de regio, de C4 het beste scoort.

Voor een goed begrip van de doelstellingen van de Rotterdamsebaan hecht ik eraan erop te wijzen dat volgens het onafhankelijke rapport het verkeer van en naar Ypenburg bij de varianten C4+ en A4-direct de bestaande route over de Haagweg zal blijven kiezen, waardoor er geen afname van deze verkeersstromen ontstaat. Omdat dit verkeer de huidige lokale routes blijft gebruiken, zal op die kruispunten meer verkeer rijden.

Naast de scores ten aanzien van de overall doelstelling scoort met name de variant A4-direct slecht ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Dit komt vooral door de extra kruisingen die het verkeer moet passeren voordat de Rotterdamsebaan wordt bereikt en het aantal kort op elkaar volgende wisselingen van rijstrook.

Toekomstvastheid / aansluiting toekomstige Vlietzone

In de rapportage Variantentoets is voor toekomstvastheid de volgende definitie gehanteerd: de mate waarin de gekozen variant rekening houdt met economische en maatschappelijke omstandigheden. De analyse is gemaakt met behulp van het werkboek A4/Vlietzone (met de 4 scenario's), de N-kavel en het Trekfietstracé.

- De opgave van het project Rotterdamsebaan is en blijft om een toekomstvast ontwerp te maken wat inhoudt dat ontsluiting Vlietzone mogelijk is (Nota van Uitgangspunten, Raadsbesluit 14 januari 2010). De varianten C4+ en A4-direct voorzien niet in een aansluiting van de Vlietzone en deze is in de toekomst ook niet of nauwelijks te realiseren. Volgens de huidige wet- en regelgeving is het immers nauwelijks mogelijk om veilig functionerende aftakkingen in een tunnel te bouwen. Enerzijds heeft dit gevolgen voor het sluipverkeer omdat het verkeer van en naar de Vlietzone gebruik moet gaan maken van het onderliggende wegennet in plaats van de Rotterdamsebaan. Anderzijds worden hierdoor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Vlietzone Zuid aanzienlijk beperkt omdat ook in de toekomst (zonder hoge kosten) geen volwaardige ontsluiting gecreëerd kan worden.
- Bij de variant A4-direct krijgt de N-kavel meer beperkingen.
- Het Trekfietstracé (met name het viaduct en het landhoofd) moet worden verplaatst ten behoeve van de variant A4-direct.

Omdat in de rapportage nauwelijks wordt ingegaan op de voorwaarden die het Rijk stelt aan de Rotterdamsebaan, zijn er twee punten waar ik uw aandacht op wil vestigen:

- Variant A4-direct voldoet naar verwachting niet aan de voorwaarden die het Rijk stelt waar het gaat om de aansluiting bij Knooppunt Ypenburg, omdat de verbindingsboog A4 → A13 voor deze variant moet worden aangepast.
- Tevens zal het bij A4-direct lastiger zijn om een parallelstructuur A4 aan te leggen.

Omdat het Rijk op deze punten kritisch toetst, acht ik dit een zeer groot risico.

Afweging van de drie varianten en conclusie

Naar aanleiding van de vergelijking van de drie varianten kan het volgende worden geconstateerd. De C4+- en A4-directvariant scoren beter op de zogenaamde bijzondere waarden. Echter, de C4-variant onderscheidt zich positief op met name de verkeerskundige doelstelling en toekomstvastheid. De C4-variant scoort ook beter op het gebied van verkeersveiligheid en het tegengaan van sluipverkeer. De kosten van de C4-variant komen nagenoeg overeen met de A4-directvariant. De C4+-variant is ruim €100 miljoen duurder dan beide varianten. Het college heeft grote twijfels over de acceptatie door het Rijk van de A4-direct variant.

Op basis van het bovenstaande komt het college tot de conclusie dat een keuze voor de C4-variant verreweg de voorkeur geniet. Ook het college van Rijswijk heeft de voorkeur voor de C4-variant uitgesproken.

Leidschendam-Voorburg wordt gevraagd (zie bijlage 5) op basis van alle informatie een zorgvuldige en integrale afweging van bijzondere waarden, verkeersaspecten en toekomstvastheid te maken in de hoop dat zij zich kan aansluiten bij de gezamenlijke voorkeur van Rijswijk en Den Haag voor de C4, opdat vervolgens het ontwerpproces kan worden voortgezet met als basis de C4-variant.

Vertrouwende u hiermee naar aanleiding van de gestelde aanvullende vragen afdoende geïnformeerd te hebben.

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

P.W.M. Smit