



P.W.M. Smit

Gemeente Den Haag

Retouradres: Postbus 12 600, 2500 DJ Den Haag

Aan de colleges van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag

Uw brief van

Uw kenmerk

Ons kenmerk
BENW/2010.3455
Doorkiesnummer
0703539121
E-mailadres

Aantal bijlagen

1

Datum

29 oktober 2010

Onderwerp

Rotterdamsebaan: Variantentoets, een vergelijking van de varianten C4, C4+ en A4-direct

Inleiding

Hierbij ontvangt u de rapportage 'Variantentoets Rotterdamsebaan, een vergelijking van de varianten C4, C4+ en A4-direct' d.d. 12 oktober 2010. De variantentoets heeft plaatsgevonden voor het project Rotterdamsebaan en richt zich op ontwerpvarianten voor de tracédelen Vlietzone en Knooppunt Ypenburg. Tijdens het bestuurlijk overleg van 25 oktober 2010 hebben wij ingestemd met de uitkomsten van de variantentoets.

Met deze brief wordt de rapportage van de Variantentoets officieel aangeboden aan de colleges. Op basis van de resultaten zal het projectteam het ontwerpproces voortzetten. Daarbij wordt extra aandacht geschonken aan de inpassing van de Rotterdamsebaan in de Vlietzone in verband met de bijzondere waarden.

Variantentoets

Binnen het kader van het door de raden vastgestelde voorkeurstracé 'Noordelijke boortunnel' (naar aanleiding van de milieueffectrapportage uit 2008) is door de gemeente Den Haag, in samenwerking met de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, het schetsontwerp gemaakt. Voor het tracédeel Knooppunt Ypenburg heeft dit geresulteerd in ontwerpvariant:

- 'C4', ontwerp van het projectteam Rotterdamsebaan;

In de tussentijd zijn er twee alternatieve varianten aangedragen, te weten:

- 'C4+', door dhr. Eijsackers, lid van de klankbordgroep Rotterdamsebaan;
- 'A4-direct', door dhr. Frima, lid van de klankbordgroep Rotterdamsebaan.

Inlichtingen bij
Wendy Eygendaal

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

- Het ontzien van de Vlietzone. Door een langere tunnel richting Knooppunt Ypenburg blijft de Vlietzone groen;
- 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 een extern bureau. Daarbij worden de drie varianten getoetst en onderling vergeleken.

Voor de begeleiding van de variantentoets is een begeleidingsgroep ingericht. In deze begeleidingsgroep zaten naast vertegenwoordigers van Den Haag en Leidschendam-Voorburg ook de indieners van de alternatieve varianten, de heren Frima, Eijsackers 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. Voorafgaand aan de toetsing zijn de varianten op gelijk ontwerpniveau gebracht. Dit houdt in dat het uitwerkingsniveau van C4 is teruggebracht tot een niveau gelijk aan C4+ en A4-direct. Vervolgens is de variantentoets opgestart en uitgevoerd.

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 en dus op de doelstelling om sluipverkeer te verminderen;
2. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling scoort C4 het beste; C4 trekt beduidend meer verkeer aan 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 aspect kosten is niet bij de effectbepaling meegenomen. Vanwege het globale uitwerkingsniveau kan er voor de verschillende onderdelen geen inschatting van de kosten gemaakt worden.

De varianten zijn 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. Daarnaast is een vergelijking gemaakt op basis van het risicoprofiel van de verschillende varianten waarbij het risicoprofiel van C4+ gunstiger wordt beoordeeld dan de C4.

Hoe nu verder?

De uitkomsten van de Variantentoets zijn op 27 oktober 2010 tijdens de bijeenkomst van de Klankbordgroep toegelicht en besproken. Maandag 8 november 2010 hebben de wethouders Smit en van Ostaijen overleg gehad met de beide indieners over de resultaten van de variantentoets.

Na uw instemming met de rapportage en de conclusies wordt de rapportage van de Variantentoets openbaar.

De gemeente Leidschendam-Voorburg organiseert op 16 november 2010 een OpenRAADhuisavond waar onder andere de resultaten van de variantentoets worden toegelicht. Op deze wijze wordt voldoende aandacht besteed aan de uitkomsten van de variantentoets en de eventuele punten van zorg in dit kader.

Met vriendelijke groet,



Peter Smit
Wethouder Verkeer, Binckhorst en Vlietzone
Den Haag



Peter van Ostaijen
Wethouder Verkeer en Vervoer
Leidschendam-Voorburg



Dick Jense
Wethouder Stadsbeheer, Verkeer en Vervoer, Sport en Groen
Rijswijk