

## **Aangenomen moties inzake de Rotterdamsebaan**

### **Inleiding**

In de afgelopen jaren zijn er met betrekking tot het project Rotterdamsebaan drie moties aangenomen. Deze moties betreffen met name de lengte van de tunnel en de verkeerseffecten. Nu het voornemen is om een besluit te nemen over de voorkeursvariant, gaat het college er vanuit dat de moties daarmee afgedaan zijn.

### **Motie 10 juli 2007**

Het eerste punt uit deze motie betreft het verzoek aan het college alles in het werk te stellen dat de tunnel in onze gemeente niet te ruiken, horen, zien en voelen is en te voorkomen dat de tunnel Leidschendam-Voorburg geld zal kosten. Het tweede punt uit de motie gaat erover dat het college er bij Den Haag nadrukkelijk op aandringt snel en concreet infrastructurele maatregelen uit te voeren zodat wordt voorkomen het verkeer dat de tunnel uitkomt opnieuw komt vast te staan als het Den Haag binnen wil rijden. Een derde punt is dat, in samenhang met het Trekvliettracé, er dient te worden gestimuleerd dat er een optimaal aanbod van openbaar vervoer ontstaat tussen onze gemeente en Den Haag-centrum. Een vierde punt is het verzoek om bij Den Haag er op aan te dringen dat de tunnelmond zoveel als mogelijk richting knooppunt Ypenburg wordt opgeschoven om de vlietzone groen te houden. Een vijfde punt betreft het verzoek aan het college om nu al een start te maken met het ontwerpen van fysieke infrastructurele maatregelen om gelijk bij openstelling van de tunnel ervoor te zorgen dat sluipverkeer uit Voorburg-West wordt weggehouden.

Alle varianten zijn in het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) onderzocht op milieueffecten. Er is onderzocht welke effecten de varianten hebben op thema's zoals geluid, luchtkwaliteit, water, ecologie, landschap en cultuurhistorie. De conclusie die in de NRD wordt getrokken is dat op basis van de informatie omtrent onder andere milieu, ruimtelijke ordening, verkeer en kosten de C4-varianten als de meest kansrijke aangeduid kunnen worden. Echter de inpassing van de Vlietzone is niet voldoende bij deze C4-varianten. Op voorspraak van de bemiddelaar is vervolgens door de colleges van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg in mei 2012 gekozen voor de +300 variant als voorlopige voorkeursvariant. Gelet op de gestelde doelstellingen van het zoveel mogelijk verkeer aantrekken in de tunnel, het daarmee zoveel mogelijk ontlasten van het onderliggende wegennet en het zoveel als mogelijk ontlasten van de Vlietzone, is de +300 variant de variant met de langst mogelijke tunnel. Daarmee wordt met het vaststellen van deze variant als definitieve voorkeursvariant maximaal beantwoord aan het eerste punt en het vierde punt uit de motie. Onderdeel van de voorgestelde variant is de dubbele T-kruising voor de kruising Binckhorstlaan – Neherkade. Het verkeersonderzoek en de simulaties wijzen uit dat deze T-kruising de capaciteit van 38.000 motorvoertuigen per etmaal op alle momenten van de dag goed kan verwerken zonder dat het verkeer in de tunnel vast komt te staan. Hiermee wordt voldaan aan het tweede punt uit de motie. Het derde punt betreffende het optimale aanbod van openbaar vervoer tussen onze gemeente en het centrum van Den Haag is een blijvend aandachtspunt dat in Haaglanden-verband telkens aan de orde is. Het college blijft hier aandacht voor vragen. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat het verkeer in Voorburg-West voornamelijk lokaal en bestemmingsverkeer betreft waarvoor de Rotterdamsebaan geen alternatief is. In dit verband verwijzen wij naar de memo 'Effect Rotterdamsebaan op wegen Voorburg-West'. Gesteld kan worden dat dit geen sluipverkeer is. De infrastructurele maatregelen uit het vijfde punt van de motie duperen bij uitvoering ervan met name

(lokaal) verkeer dat nauwelijks tot geen alternatief heeft. Genoemde maatregelen hebben daarom naar verwachting ongewenste effecten.

Gelet op het bovengenoemde menen wij dat thans maximaal aan deze motie is tegemoet gekomen.

### **Motie 2 februari 2010**

In het eerste punt van deze motie wordt het college opgedragen om zich samen met het college van Den Haag tot het uiterste in te spannen om te zoeken naar creatieve, alternatieve oplossingen om de tunnelmond te verlengen tot in of nabij knooppunt Ypenburg. Een tweede punt uit deze motie betreft de uiterste inspanning van het college om de bewoners die te maken hebben met het boren van de tunnel onder hun huizen te ondersteunen bij alle juridische en technische procedures die het gevolg zijn van het boren van de tunnel. Een derde punt betreft de golfbaan waarbij het college wordt opgedragen om samen met de gemeente Den Haag en Golfvereniging Leeuwenbergh te onderzoeken op welke wijze de golfbaan ter plaatse aangepast moet worden mocht onverhoopt de tunnelmond niet verlengd kunnen worden. Een vierde punt is samen met de gemeente Den Haag en de Provincie Zuid-Holland te verkennen hoe de groene functie van de het betreffende gebied (Vlietzone) ook in de toekomst behouden kan blijven.

Ten aanzien van het eerste punt uit de motie, het zoeken naar creatieve, alternatieve oplossing om de tunnelmond te verlengen tot in of nabij knooppunt Ypenburg, kan worden gesteld dat met de +300 variant er een creatieve oplossing is gevonden waarmee de tunnel met 300 meter is verlengd ten opzichte van de oorspronkelijke C4-variant. In 2010 is een informatiebijeenkomst gehouden voor alle bewoners en bedrijven boven de tunnel. Tijdens deze bijeenkomst zijn de diverse juridische onderwerpen toegelicht. In de komende periode wordt samen met de gemeente Den Haag de goede en tijdige informatievoorziening richting de omwonenden voortgezet. Naarmate de uitvoering nadert zal de nadruk steeds meer komen te liggen op de juridische en technische aspecten van de tunnel. Het tweede punt uit de motie is daarmee een onderwerp dat blijvende aandacht verdient en waar nodig en mogelijk wordt in genoemde juridische en technische ondersteuning voorzien. Ten aanzien van het derde punt kan gesteld worden dat met de +300 variant door de 300 meter langere tunnel de golfbaan op de huidige locatie kan blijven behouden en daarmee maximaal wordt ontzien. Ten aanzien van het vierde punt wordt opgemerkt dat er in december 2011 door de Haagse gemeenteraad een beheersverordening voor de Vlietzone is vastgesteld. Behalve de Rotterdamsebaan vinden er in de Vlietzone in de voorziene toekomst geen ontwikkelingen plaats. De groene functie van de Vlietzone is voor het college nu als ook in de toekomst een blijvend aandachtspunt.

Gelet op het bovengenoemde menen wij dat thans maximaal aan deze motie is tegemoet gekomen.

### **Motie 22 juni 2010**

In deze motie wordt het college verzocht om de punten van zorg zoals ingebracht door de Raad mee te nemen in de gesprekken met de gemeente Den Haag met het verzoek deze punten alsnog op te nemen in de aanvullende MER en in de daarmee samenhangende procedure. Een tweede punt betreft de terugkoppeling van de uitkomsten van deze gesprekken aan de Raad. Een derde punt betreft de maximale inspanning van een aanvullende MER (of aanvullende procedures) in geval de uitkomsten van deze gesprekken negatief zijn.

De geuite punten van zorg ten tijde van het indienen van deze motie betroffen met name dat er nog geen zicht was op een langere tunnel, het beter onderzoeken van de variant A4-direct van de heer Frima dan tot dan toe was gedaan en de gepresenteerde verkeerscijfers (die toen deels bekend waren) die mogelijk fouten bevatten. Zowel in de diverse gesprekken met de gemeente Den Haag als ook per brief heeft het college voor de hiervoor genoemde onderwerpen extra aandacht gevraagd. Hierover is ook diverse malen teruggekoppeld aan de raad. Het eerste en het tweede punt zijn daarmee door het college ingevuld. Het derde punt is niet aan de orde. De gedetailleerde MER is na besluitvorming over de vaststelling van de voorkeursvariant aan de orde.

Gelet op het bovengenoemde menen wij dat thans maximaal aan deze motie is tegemoet gekomen.