

Samenvatting zienswijze plan-MER en Haagse Nota Mobiliteit

A. Zienswijze plan-MER. Voor diegenen die het plan-MER zouden moeten beoordelen is een vermelding van toegankelijke en transparante bronnen noodzakelijk. Naar onze mening ontbreken deze volledig. Het betreft onder andere de volgende gegevens: oorsprong, datum, betrouwbaarheid, relevantie. Definities en data over: doorgaand-, wijkoverschrijdend- en bestemmingsverkeer (wijk).

Wij verzoeken u om andere ingebrachte varianten mee te nemen in de MER-procedure.

B. Samenvatting Haagse Nota Mobiliteit

Inleiding

Ondergetekenden hebben een analyse gemaakt van de huidige verkeersproblemen. Aan de hand hiervan werden mogelijkheden onderzocht hoe de huidige problemen zijn te ondervangen. Gedachten en ideeën, onder andere van leden van verschillende klankbordgroepen, werden gebruikt voor deze analyse en om tot oplossingen te komen, die beter aan doelstellingen, beleid en richtinggevende kaders voldoen. Deze benaderingswijze werd vervolgens geprojecteerd naar 2020 voor een concept uitgaande van de doelstellingen en het staand beleid genoemd in de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Wij zijn tot een extra variant gekomen, die naar onze mening beter aan de doelstellingen voldoet en extra capaciteit schept zonder de capaciteit van het maaiveld nadelig te beïnvloeden met de mogelijkheid groen eventueel uit te breiden. Wij verzoeken u deze extra variant mee te nemen in de besluitvorming.

Onze zienswijze bestaat uit een concept voor de structuur van toegangswegen, dat hieronder wordt toegelicht en de volgende punten:

1. *Infrastructurele varianten van projecten dienen te worden vergeleken op basis van een kosten-batenanalyse;*
2. *Ons concept dient met de HNM-varianten vergeleken te worden op basis van het beoordelingskader MER-HNM (p59);*
3. *Betrouwbare herkomst- en bestemmingsgegevens dienen voor Den Haag te worden bepaald met toepassing van de modernste camera-technieken. Deze zijn noodzakelijk om het toetsingskader van de MER (p59) betrouwbaar te kunnen uitvoeren;*
4. *Gemeten verkeersintensiteiten dienen openbaar te zijn en zeker toegankelijk te zijn voor de verkeerscommissies van bewonersorganisaties en leden van klankbordgroepen;*
5. *Het verkeersmodel Haaglanden is niet toepasbaar voor de onderbouwing van de HNM en lijkt ons aan vervanging toe;*
6. *Wij stellen het op prijs dat ons concept voor een toegangsstructuur toegevoegd wordt in de besluitvorming. En te worden getoetst op:*
 - *kosten-baten;*
 - *MER-beoordelingskader;*
 - *bezetting van de infrastructuur met herkomst- en bestemmingsgegevens.*

Doelstellingen van rijk en gemeente

In de Nota Mobiliteit (2005) van het rijk staat (zie MER-HNM bijlage 3):

“Het rijk wil acceptabele en betrouwbare reistijden bieden en streeft daarom naar optimale benutting en verknoping van de lokale, regionale en nationale netwerken van infrastructuur”.

Doelstelling van gemeente (HNM p7): *“Samen werken aan een stad die de komende jaren duurzaam bereikbaar en leefbaar is en blijft”.* Hieruit volgt voor gemeente (p30) een afgeleide doelstelling: *“De gemeente wil deze groeiende vraag naar verplaatsingen per auto faciliteren, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de kwetsbare woon- en verblijfsgebieden. Daarom wil Den Haag het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk ‘bundelen’ op een beperkt aantal hoofdwegen. Binnen de wijken behoort alleen autoverkeer te rijden dat daar daadwerkelijk een bestemming heeft”.*

Staand beleid

Het beleid van de HNM sluit hierbij aan (MER-HNM p 40): +“ alternatieven wegverkeer”:

“Net als bij het openbaar vervoer geldt ook voor het wegennet dat er al richtinggevende kaders zijn vastgesteld. Die zijn met name te vinden in de Structuurvisie, de Regionale Nota Mobiliteit en het Regionale Structuurplan (inclusief plan-MER). Ook de investeringen van de afgelopen jaren hebben de wegenstructuur al in een bepaalde richting gestuurd. Bij elkaar genomen gaat het om:

1. *Sinds de jaren '80-'90 is fors geïnvesteerd in de randweg van Den Haag. Het betreft onder andere*

- de 'breiwerken' A4 (1998), de zuidelijke randweg (1998) en de noordelijke randweg (2009). Het randwegstelsel is daarmee al voor een belangrijk deel aanwezig.
2. In de genoemde plannen is ervoor gekozen om dit randwegstelsel verder te voltooien en te verbeteren. Het eindbeeld heet "Internationale Ring".
 3. Aanvullend op de randweg is er ook een aantal inpridders. De belangrijkste is de Utrechtsebaan. Inmiddels is besloten een tweede inpridder toe te voegen in de vorm van de Rotterdamsebaan. Daarnaast is door het opwaarderen van de bestaande Prinses Beatrixlaan in Rijswijk tot een derde inpridder voorzien in genoemde plannen".

Inconsequente uitwerking van doelstellingen en beleid

In de uitwerking van doelstelling en beleid zitten een aantal zwakke punten. Zo is op geen enkele wijze duidelijk gemaakt dat door HNM-projecten aan de doelstellingen van het beleid tegemoet wordt gekomen. In onze zienswijzen wordt aangegeven dat de "optimale benutting en verknoping" van A4 met lokale infrastructuur niet objectief wordt gemeten. In deze zienswijzen geven ondergetekenden verder aan dat naar hun mening een complete set toetsingsmethoden voor alle varianten, inclusief ons concept, gebruikt dient te worden om een objectieve beoordeling mogelijk te maken, zoals kosten-batenanalyse, bepaling van verkeersstromen tussen herkomst en bestemming, en een beoordelingskader voor bereikbaarheid en leefbaarheid (zie MER-HNM p. 59). In de HNM wordt gerefereerd aan berekeningen op basis van het verkeersmodel Haaglanden. Wij zijn van mening, dat dit model niet werkt bij evaluatie en vergelijking van de in de HNM gepresenteerde varianten.

In de MIRT wordt onder andere gesproken (zie paragraaf 6.2 "Alternatieven Poorten & Inpridders") over: "het bevorderen van doorstroming op de Noordwestelijke Hoofdroute". En: "Door verbetering Internationale Ring Den Haag wordt verwacht dat meer verkeer via deze route (de Noordwestelijke Hoofdroute) de stad binnen- en uitrijdt in plaats van via de Beatrixlaan, Rotterdamsebaan en Utrechtsebaan". Opvallend is ook, dat in de MER-HNM over het randwegstelsel wordt gesproken (zie hierboven) en dat de Noordwestelijke Hoofdroute zowel als stedelijke hoofdweg, en als regionale hoofdweg (zie bijlage HNM) wordt aangeduid.

Er ontstaat verder, wat betreft de Noordwestelijke hoofdroute, een conflict met de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid. De Noordwestelijke Hoofdroute loopt immers binnen en langs wijken. Wij zijn van mening, dat de gemeente, wat betreft de Noordwestelijke hoofdroute de weg kwijt is.

Zonder enige bedenking wordt de Rotterdamsebaan dwars door de Binckhorst aangelegd, een doorgaande weg (vergelijkbaar met de openbak van de Utrechtsebaan; 6 stroken breed), die langs een woongebied loopt. Het ontwerp van kruisingen op een verbrede Neherkade komt de leefbaarheid evenmin ten goede en het lost de problemen met het verwerken van het verkeer, komend van de Rotterdamsebaan, bovendien niet op.

Bovenstaande voorbeelden demonstreren inconsequenties in de HNM. Waar is de toetsing met de doelstellingen en beleid?

Zienswijze en concept toegangsstructuur

Ondergetekenden zijn van mening, dat de "verknoping" tussen rijkswegennet en lokale infrastructuur niet logisch is en de onbalans van aansluitingen aan rijkswegennet versterkt. Dat deze verbeterd kan worden door een evenwichtiger verdeling van toegangswegen. Een andere volgorde van uitvoering van projecten in vergelijking met HNM geeft een grote verbetering. Na uitvoering van ons concept zal mogelijk blijken dat de aanleg van de Rotterdamse Baan onnodig is of mogelijk in een andere uitvoering dient te geschieden.

In onze zienswijzen presenteren wij een ander concept voor de toegangsstructuur tot Den Haag, dat beter lijkt te voldoen aan de door de gemeente gestelde doelstellingen. Vanzelfsprekend zal dit concept getoetst dienen te worden en vergeleken moeten worden met de HNM-varianten (kosten-batenanalyse, beoordelingskader MER, verkeersstromen gebaseerd op betrouwbare en moderne camera-metingen van herkomst en bestemming).

Wij zoeken oplossingen, waarbij de automobilist slechts over een korte afstand door een wijk hoeft te rijden tussen toegangsstructuur en bestemming, respectievelijk tussen herkomst en toegangsstructuur.

Wij komen zo tot de volgende concept toegangsstructuur:

1. uitstel aanleg Rotterdamsebaan;
2. A. Ondertunneling Prinses Beatrixlaan met een stadstunnel {enkele boorbuis waardoor lage kosten, tweelaags (één laag per rijrichting), zonder vrachtverkeer (waardoor grote tunnelveiligheid!)} NB: het vrachtverkeer is minder dan 2%;
B. Opwaarderen Lozerlaan met ongelijkvloerse kruisingen tussen A4 en Escamplaan.

Ondertunneling Beatrixlaan en opwaarderen Lozerlaan ten behoeve van ontsluiting Escamp, Transvaal, Spoorwijk, Laak;

3. A. Aanleg van het Mercuriustracé voor ontsluiting van Nieuw-Binckhorst en aansluiting op de Centrumring ten behoeve van ontsluiting Laak, Laakhaven, Spoorwijk, Schilderswijk.
NB: Binckhortslaun wordt wijkontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer, niet voor doorgaand verkeer (zie afgeleide doelstelling). Hierdoor ontsluiting van Nieuw-Binckhorst “in proportie” (extra netto woningen 2800 en extra arbeidsplaatsen 1500);
B. de Neherkade voorzien van drie ongelijkvloerse kruisingen (Rijswijkseweg, Leeghwaterplein, Calandstraat) en stroomlijnen Hildebrandplein;
4. Een stadstunnel tussen Utrechtsebaan en Madurodam. Deze zorgt voor een betere ontsluiting van de “toplocaties” in het noorden van de centrumzone (Internationaal Forum, Scheveningen-Haven, Musea) en verbetering van het “randwegstelsel” door een route parallel aan de Landscheidingsweg). Zo’n tunnel zorgt eveneens voor een ontlasting van de Raamweg en al zijn aftakkingen, die door de centrumzone gaan. Hierdoor kan de Centrumring beter functioneren;
5. stadstunnel onder Noordwestelijke Hoofdroute met uitwisselpunten om bestemmings- en wijkoverschrijdend verkeer van elkaar te scheiden;
6. opwaarderen van Lozerlaan/Ockenburghstraat/Kijkduisestraat tussen Kijkduin en Escampaan met ongelijkvloerse kruisingen en ondertunneling daar waar dat nodig is voor leefbaarheid en barrièrewerking;
7. eventueel uitvoering van Rotterdamsebaan met een stadstunnel mocht dat nodig blijken. De kosten voor een stadstunnel zijn aanzienlijk lager.

De kosten voor bovengenoemde projecten zijn geraamd op €1065m. Het alternatief, de relevante projecten uit de HNM, bedragen €1500m (zie toelichting)

Conclusie

Ondergetekenden namen en nemen het samenwerken met gemeente zeer serieus. Wij wensen oplossingen aan te dragen, die getuigen van ons verantwoordelijkheidsgevoel en onze solidariteit met andere wijken.

Wij menen, dat onze zienswijzen en ons concept voor de toegangsstructuur tot Den Haag, grote voordelen bieden voor een toekomstvast, leefbaar en bereikbaar Den Haag. Bewoners, ondernemers, bezoekers en Internationale Instellingen in alle Haagse wijken tussen kust en A4 profiteren hiervan, ook de gemeenten Rijswijk en Voorburg profiteren.

De financiële voordelen van het concept voorgesteld in deze zienswijze zijn aanzienlijk.

Wij nemen aan, dat gemeente een objectieve evaluatie en second-opinion laat uitvoeren op deze concept toegangsstructuur, waarvoor wij graag enige vertegenwoordigers van ondergetekende organisaties beschikbaar stellen. Een volledige en objectieve evaluatie dient te geschieden op basis van: kosten-batenanalyse, beoordelingskader MER, verkeersstromen gebaseerd op moderne en betrouwbare herkomst- en bestemmingsmetingen (camera-technieken).

FASERING
1. Uitstel Rotterdamsebaan
2A. Stadstunnel Pr.Beatrixlaan 2B. Opwaarderen Lozerlaan (1)
3A. Fly-over Mercuriustracé-Binckhorst 3B. Neherkade, drie onderdoorgangen
4. Stadstunnel Utrechtsebaan-Madurodam
5. Stadstunnel onder NWH met uitwisselingspunten met maaiveld
6. Opwaarderen Zuidelijke Randweg (2) met waar nodig ondertunneling
7. Eventueel stadstunnel Rotterdamsebaan



Zienswijze Haagse Nota Mobiliteit

Inleiding

De hoofddoelstelling van de gemeente wordt in de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) als volgt geformuleerd: “*Samenwerken aan een stad die de komende jaren duurzaam bereikbaar en leefbaar is en blijft*”. Ondergetekenden nemen de uitnodiging tot samenwerking serieus en daarom presenteren we hier onze zienswijzen en een concept voor een toegangswegenstructuur om die doelstelling te bereiken.

De door de gemeente voorziene uitvoering van HNM versterkt de toch al onevenwichtige structuur van toegangswegen tot Den Haag door aanleg van de Rotterdamsebaan. Het hier door ons gepresenteerde concept beoogt vooral een evenwichtige toegangsstructuur te bewerkstelligen. De hier door ons voorgestelde structuur maakt Den Haag leefbaarder en bereikbaarder, zij is goedkoper te realiseren, zij is toekomstvast en bovendien onafhankelijk van het al dan niet invoeren van een kilometerheffing. Knelpunten worden vermeden door een integrale aanpak van de verkeersstructuur.

1. Kosten-batenanalyse

Voor iedere beoordeling van plannen gerelateerd aan infrastructuur (denk aan bouwplannen, verdichtingsplannen, herinrichting van een wijk, zoals de Binckhorst, en dergelijke) is een kosten-batenanalyse noodzakelijk. Zo'n kosten-batenanalyse wordt vooral gebruikt om verschillende varianten objectief met elkaar te kunnen vergelijken. In de HNM wordt een dergelijke kosten-batenanalyse node gemist. Toch hoort dit soort analyses gemaakt te worden teneinde een objectieve vergelijking van de gepresenteerde varianten mogelijk te maken. Een vergelijking tussen de HNM-varianten en de hier hieronder gepresenteerde toegangsstructuur dient dus te geschieden op basis van een kosten-batenanalyse, waarin ook reeds geplande projecten zoals de Rotterdamsebaan, de Neherkade en dergelijke worden meegenomen. Wij hebben een kostenraming gemaakt voor ons toegangsstructuurconcept op basis van gangbare berekeningsmethoden.

Wij komen voor ons concept op totale kosten van ca €1065m. De kosten voor de relevante projecten opgenomen in de HNM zijn begroot op €1500m. (zie hieronder toelichting onder kosten) *Zienswijze (1): Infrastructurele varianten van projecten dienen te worden vergeleken op basis van een kosten-batenanalyse.*

2. Bereikbaarheid en leefbaarheid

De hier ontwikkelde toegangsstructuur voor Den Haag (tussen kust en A4) levert aanzienlijke voordelen op in vergelijking tot de varianten aangedragen in de HNM. Ons streven is, dat de automobilist door een ruime en logische toegangsstructuur, slechts aan het begin of het einde van de rit, een korte afstand door een wijk hoeft te rijden. Alle stedelijke hoofdwegen of wijkontsluitingswegen van ons concept zijn ongelijkvloers aangesloten op deze structuur. De realisatie van dit concept verbetert de leefbaarheid en bereikbaarheid in de wijken substantieel. Iedere toplocatie is vanuit tenminste twee poorten en over een korte afstand te bereiken binnen de voorgestelde reistijd, ook de toplocatie van bewoners, hun huis. Hierdoor vermindert de verkeerscongestie en dit komt de luchtkwaliteit ten goede.

Door scheiding van het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer ontstaan minder stremmingen voor het OV, daardoor verbeteren de reistijden en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV. Zo geeft de hier gepresenteerde structuur meer mogelijkheden voor de realisatie van een fijnmazig, efficiënt en toegankelijk openbaar vervoer.

Onze leefbaarheids- en bereikbaarheids-claims dienen uiteraard objectief getoetst te worden met het beoordelingskader van de MER-HNM (p 59) en zij moeten vergeleken worden met de HNM-varianten.

Zienswijze (2): Ons concept dient met de HNM-varianten vergeleken te worden op basis van het beoordelingskader MER-HNM (p59);

3. Verkeersmodel en Herkomst- en Bestemmings-tellingen

Het huidige verkeersmodel Haaglanden is gebaseerd op het overlopen van het verkeer. Het laat wegvakken vollopen, waarna verkeer naar andere wegen (uitwegen!) wordt gedwongen. Ons concept wil juist een toegangsstructuur met capaciteitsruimte creëren, waardoor de automobilist kan kiezen en niet gedwongen wordt om dan-maar-die-andere-route-te-volgen. Het verkeersmodel Haaglanden heeft geen voorspellende waarde voor een wegenstructuur, die er juist opgericht is voldoende ruimte te scheppen.

In onze analyse hebben we gangbare vuistregels gebruikt voor capaciteiten per rijstrook, opstelstrook en groenfase. De capaciteiten in de concept toegangsstructuur zijn vermeld in fig 3. Analyse van de huidige structuur en het vermijden van de oorzaken van bestaande bottlenecks leidt op logische wijze met die vuistregels tot ons concept. Het concept heeft een grote capaciteit. Hoeveel van die capaciteit gebruikt wordt (bezettingsgraad) kunnen wij door gebrek aan herkomst- en bestemmingsgegevens niet vaststellen voor de diverse delen van de toegangsstructuur.

Wij zijn echter optimistisch juist omdat in ons concept de capaciteitsruimte op de toegangsstructuur en de uitwisselingspunten groot is. Die capaciteitsruimte in onze aanpak wordt verkregen door extra parallelle capaciteit te scheppen en door consequent ongelijkvloerse kruisingen te gebruiken.

Voor infrastructurele projecten uit de HNM zijn betrouwbare herkomst- en bestemmingsgegevens eveneens noodzakelijk. Voor een stad, als Den Haag, is die informatie essentieel om het wegennet verantwoord te kunnen ontwerpen of aan te passen. De investering voor een betrouwbare set van dit soort gegevens, verkregen met moderne camera-methoden, bedraagt tussen 100 en 200 duizend euro. Deze uitgave is gauw terugverdiend bij investeringen van honderden miljoenen euro's. Verkeerscommissies van bewonersorganisaties en leden van klankbordgroepen dienen toegang te hebben tot de meetgegevens.

Het verkeersmodel gebruikt door de gemeente is naar onze mening gedateerd en is aan vervanging toe of het model nu in andere gemeenten wordt gebruikt of niet. Het model heeft een geringe voorspellende waarde.

Zienswijze (3): Betrouwbare herkomst- en bestemmingsgegevens dienen voor Den Haag te worden bepaald.

Zienswijze (4): Gemeten verkeersintensiteiten dienen openbaar te zijn en zeker toegankelijk te zijn voor de verkeerscommissies van bewonersorganisaties en leden van klankbordgroepen.

Zienswijze (5): Het verkeersmodel Haaglanden is niet toepasbaar voor de onderbouwing van de HNM en lijkt ons aan vervanging toe.

4. Herstel evenwicht en capaciteit hoofdstructuur

Driekwart van de Haagse bevolking woont ten westen van de lijn door het oude centrum (zie fig 1). De aansluitingen met het rijks- en provinciaal- wegennet liggen vooral ten oosten van deze lijn. Deze onevenwichtigheid in aansluitingen wordt versterkt door de voorgenomen aanleg van de Rotterdamsebaan.

Ervaring leert, dat gelijkvloerse kruisingen op ringweg en inprickers de capaciteit van deze wegen praktisch halveert (zie bijvoorbeeld Landscheidingsweg/Sytwendetunnels). Het gevaar dreigt dat deze fout opnieuw wordt gemaakt met de Rotterdamsebaan. Deze eindigt immers op de Centrumring en alle dure oplossingen op de Neherkade ten spijt, zal de gewenste capaciteit van de Rotterdamsebaan, 3800 vtg/u in elke richting (zie nota van uitgangspunten van december 2009), niet gehaald kunnen worden. Bovendien komt de capaciteit van de huidige Binckhorstlaan, hier geschat op een 2x1500 vtg/u, bij aanleg van de Rotterdamsebaan geheel te vervallen.

Bovenstaande lessen zijn door ons ter harte genomen bij het uitwerken van het concept van de toegangsstructuur. Met de toegangsstructuur van deze zienswijze (zie voor meer details de separate toelichting) wordt een grote mate van evenwicht verkregen door :

1. De aanleg van de Rotterdamsebaan uit te stellen; Realiseer eerst het Mercuriustrace (punt 4 hieronder) en kijk dan of er überhaupt een Rotterdamsebaan nodig is.
2.
 - A. de Prinses Beatrixlaan volledig te ondertunnelen met een tweelaags tunnel
 - B. opwaardering van de Lozerlaan tussen A4 en Escamplaan met drie ongelijkvloerse kruisingen;
3.
 - A. drie ongelijkvloerse kruisingen op de Neherkade van 2x1 rijstrook en verbeteren aansluiting Hildebrandplein;
 - B. ontsluiting van Nieuw-Binckhorst “in proportie” via het Mercuriustracé (fly-over tussen Neherkade en A12)
4. het doortrekken van de Utrechtsebaan naar Madurodam met een tweelaags tunnel;
5. een tweelaags tunnel onder de Noordwestelijke Hoofdroute (NWH) met uitwisselingspunten om bestemmings- en wijkoverschrijdend verkeer van elkaar te scheiden. Alle gelijkvloerse kruisingen op het maaiveld blijven bestaan voor verbinding tussen wijken aan zee- en stadzijde;
6. opwaardering van Zuidelijke Randweg tussen Escamplaan en Kijkduin met ongelijkvloerse kruisingen en waar nodig ondertunneling, in verband met de leefbaarheid en barrièrewerking ter plaatse
7. Eventueel aanleg van een tweelaags tunnel Rotterdamsebaan.

De tweelaags tunnels, die wij voor ogen hebben, zijn niet bestemd voor vrachtverkeer en bussen, uitgezonderd taxi- en bestelbussen. Het mijden van vrachtverkeer (minder dan 2% van het totale autoverkeer) maakt een tunnel wezenlijk veiliger.

Stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen worden in dit concept ongelijkvloers verbonden met de Internationale Ring West en de tunnels (zie figuur 2 en figuur 3). De oversteekbaarheid en veiligheid voor OV, fietser, voetganger en lokale automobilist wordt daardoor sterk verbeterd. Met de uitvoering van de hierboven genoemde projecten ontstaat extra capaciteit parallel aan bestaande wegen en wordt het evenwicht in de toegangsstructuur grotendeels hersteld. Door de tunnels krijgt men de mogelijkheid de luchtvervuiling en het verkeerslawaaï aanzienlijk terug te dringen.

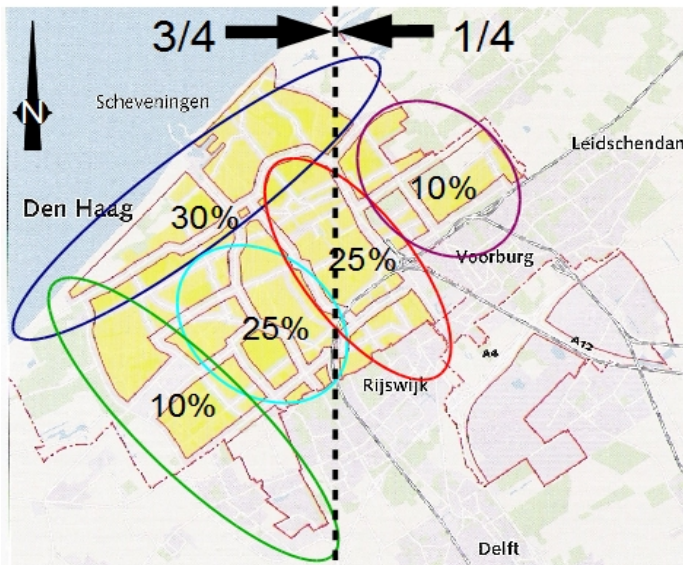
Wij menen verder, dat ons concept niet afhankelijk is van welke kilometerheffing dan ook en sowieso een aanzienlijke verbetering geeft op het gebied van van bereikbaarheid en leefbaarheid. *Zienswijze (6): Ons concept voor een toegangsstructuur dient volledig te worden vergeleken met de HNM-varianten, inclusief al geplande projecten. En te worden getoetst op de volgende punten:*

- *kosten-baten,*
- *MER-beoordelingskader,*
- *bezetting van de infrastructuur met herkomst- en bestemmingsgegevens.*

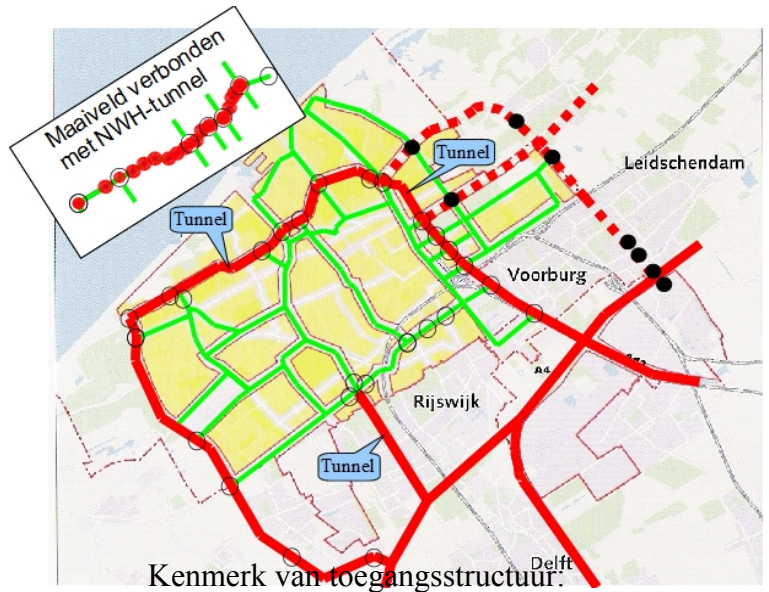
Conclusie

Met deze zes hierboven genoemde zienswijzen, inclusief het concept voor de toegangsstructuur van Den Haag (tussen A4 en kust) denken ondergetekenden een sterke bijdrage te kunnen leveren aan een toekomstvast, beter bereikbaar en leefbaar Den Haag. Een bijdrage, die verder reikt dan het gebied rondom de Noordwestelijke Hoofdroute. Wij zijn ervan overtuigd, dat praktisch heel Den Haag hiervan profiteert, bewoners, ondernemers, bezoekers, forensen en internationale instellingen. Bovendien tegen aanmerkelijk lagere kosten. Een objectieve toetsing zal de voordelen van onze zienswijze en concept moeten bevestigen.

Tot slot wensen ondergetekenden op een open en transparante manier met de gemeente samen te werken. Die mogelijkheid is ons tot nog toe niet geboden. Het college kan zijn samenwerking tonen door onze zienswijzen niet met een “afdoening” van tafel te schuiven!



en westen van oude centrum
Figuur 1



Kenmerk van toegangsstructuur:
 drie tunnels en ongelijkvloerse kruisingen
Figuur 2

Toelichtingen op kosten en op de concepttoegangsstructuur

De eerste toelichting geeft een globale kostenraming voor het hier ingediende concept en vergelijkt die met de kostenraming van de werkzaamheden voorgesteld in de Haagse Nota Mobiliteit.

De tweede toelichting gaat dieper in op het herstel van een evenwichtige toegangsstructuur van Den Haag en de gevolgen daarvan.

1. Kosten

De kostenraming voor de verschillende projecten van onze zienswijze is gemaakt op basis van gebruikelijke berekeningsmethoden. Ter vergelijking staan hieronder ook de relevante kosten uit de HNM.

Kostenraming voor zienswijze van bewoners:

1. Prinses Beatrix-tunnel (één boorbuis, lengte circa 2500m)	€135m
2. Neherkade (3 onderdoorgangen 2x1 rijstrook en PM verbetering Hildebrandplein)	€ 80m
3. Mercuriustracé (fly-over 2x1 rijstrook)	€ 35m
4. Tunnel Utrechtsebaan-Madurodam (één boorbuis, lengte 2000m)	€125m
5. Tunnel Noordwestelijke Hoofdroute (¾ geboord, ¼ C&C)	€400m
6. Lozerlaan/Zuidelijke Randweg PM	€300m

Totaal €1075m

Kostenraming voor relevante projecten uit HNM van 2000-2019:

1. Rotterdamsebaan (€450m +/- 30%)	€450m*
2. Neherkade	€ 80m
3. IRW 1° fase	€150m
4. IRW 2° fase	€400m
5. Prinses Beatrixlaan	€140-180m
6. Schenkverbinding	€250m

Totaal €1500m

*("kosten aan bovenkant bandbreedte" of wel €585m ipv €450m, zo werd gemeld in de nota van uitgangspunten van dec 2009, p57)

2. Toegangsstructuur en herstel evenwicht

De door ons ontwikkelde toegangsstructuur voor Den Haag (tussen kust en A4) levert aanzienlijke voordelen op in vergelijking met de varianten aangedragen in de HNM. Onze zienswijze is, dat de automobilist door een ruime en logische toegangsstructuur slechts over een korte afstand door een wijk hoeft te rijden. Alle stedelijke hoofdwegen of wijkontsluitingswegen van ons concept zijn ongelijkvloers aangesloten op deze structuur. Door dit concept verbetert de leefbaarheid in de wijken substantieel. Iedere toplocatie is vanuit tenminste twee poorten te bereiken in de voorgestelde reistijd, ook de toplocatie van bewoners: hun huis. De hier voorgestelde structuur geeft het OV meer mogelijkheden en maakt het makkelijker toegankelijk.

Onze leefbaarheids-claims dienen uiteraard objectief getoetst te worden met het beoordelingskader van de MER-HNM (p 59) en vergeleken te worden met de HNM-varianten.

Driekwart van Haagse bewoners tussen kust en A4 woont ten westen van het oude centrum. Toegangswegen grijpen vooral, historisch gegroeid, aan ten oosten hiervan. Aanleg van de Rotterdamsebaan versterkt de onbalans.

De toegang tot Den Haag is via de Internationale Ring en inprickers. De Landscheidingsweg (ook Noordelijke Randweg genoemd) is voor veel geld aangelegd, inclusief 5-6 bottenecks

(gelijkvloerse aansluitingen met de A4, en de kruisingen in Voorburg en bij Wassenaar). Gelijkvloerse kruisingen zorgen voor oponthoud en één is al voldoende om de capaciteit voor de hoofdstroom praktisch te halveren. Verwacht wordt, dat dit ook met de Rotterdamsebaan gaat gebeuren, omdat die eindigt op de Centrumring. Onderdoorgangen op de Neherkade lossen dit probleem niet op. Tegen de mogelijke winst aan capaciteit van de Rotterdamsebaan staat overigens nog het verlies van de capaciteit van de huidige Binckhorstlaan (geschat op 2x1500 vtg/u). In het in deze zienswijze gepresenteerde concept worden deze ontwerpfouten vermeden.

Herstel van het evenwicht en een concept voor de toegangsstructuur van Internationale Ring en inprickers door:

1. tweelaags-tunnel¹ (één geboorde buis met twee lagen verkeer) onder Prinses Beatrixlaan tussen bestaande aansluiting A4 en Erasmusplein (de drie takken ongelijkvloers aangesloten). Effectieve toename van de capaciteit 2x3600 vtg/u. De gemeente Rijswijk wordt verlost van alle doorgaand verkeer naar Den Haag, met uitzondering van doorgaand vrachtverkeer (minder dan 2% van totaal);
2. ontsluiting “in proportie” van Nieuw-Binckhorst door Mercuriustracé. Een fly-over tussen Neherkade en A12. Capaciteit 2x1800 vtg/u
Nieuw-Binckhorst profiteert dan door:
 1. goede ontsluiting in proportie. Geen doorgaand verkeer (Bereikbaar en leefbaar Binckhorst!);
 2. geen megalomane doorkruising van Nieuw-Binckhorst met 4 rijstroken plus 2x2 ventwegen (te vergelijken met Utrechtsebaan). De Binckhorstlaan met 2x2 rijstroken is bestemd voor lokaal verkeer en wordt wijkontsluitingsweg;
 3. een tevreden Voorburg. De aansluiting Voorburg met de A12 komt grotendeels beschikbaar voor Voorburgs verkeer door ontbreken van doorgaand verkeer van de Binckhorstlaan.
3. de Neherkade krijgt 3 onderdoorgangen “in proportie” van 2x1800vtg/u. Daarmee komen de grote, geplande gelijkvloerse kruising met de Rijswijkseweg en de grote onderdoorgang Leeghwaterplein te vervallen. De bottleneck Hildebrandsplein dient te worden verwijderd ;
4. drie ongelijkvloerse kruisingen tussen A4/Harnaschpolder tot en met Escamplaan. Hierdoor ontstaat een goede ontsluiting van Wateringen en Escamp;
5. een tweelaags tunnel¹ (één geboorde buis) tussen Utrechtsebaan en Madurodam. De tunnel is een by-pass met een capaciteit van 2x3600 vtg/u parallel aan Raamweg/Koningskade en parallel aan Landscheidingsweg. Hierdoor verdwijnt ongewenst doorgaand verkeer door het centrumgebied en zal de congestie op Raamweg sterk verminderen;
6. Een tweelaags tunnel¹ ($\frac{3}{4}$ is een enkele geboorde buis en $\frac{1}{4}$ ter plekke gebouwd) tussen Scheveningse Bosjes en Kijkduin met uitwisselpunten op de Noordwestelijk Hoofdroute om het bestemmingsverkeer te scheiden van wijkoverschrijdend verkeer. Het maaiveld blijft beschikbaar met 33 kruisingen voor verbinding tussen wijken aan zeezijde en stadzijde. Toevoeging capaciteit 2x3600 vtg/u. Alle verkeersdeelnemers profiteren hiervan, OV, fietsers, voetgangers en lokaal autoverkeer en wijkoverschrijdend verkeer. Alle OV kan fijnmazig op het maaiveld blijven;
7. Soms werd door gemeente geopperd om trams ongelijkvloers de NWH te laten passeren.

¹ De veiligheid van de tunnel verbetert hierdoor wezenlijk. Enerzijds door een grote “homogeniteit” zonder bussen en vrachtwagens (grote verkeersdeelnemers en kleine naast en door elkaar). Anderzijds maken de aanwezigheid van vrachtwagens tunnels inherent onveilig (grotere kans op ongelukken en veel grotere gevolgen bij een ongeluk of brand). Te denken valt hierbij aan de veiligheidsproblemen met de nieuwe tunnels bij Utrecht en Roermond vanwege het vrachtverkeer. Overigens is de hoeveelheid vrachtwagens in Den Haag gering en bedraagt minder dan 2% van het totale verkeer.

De verontreinigingen nemen sterk af door een vlotte doorstroming, waardoor er minder uitstoot plaats vindt van CO₂, goed voor een duurzamer Den Haag. Verder vorderen de ontwikkelingen op het gebied van filtratie en luchtbehandeling gestaag en kan men zo verder bijdragen aan een schoner Den Haag.

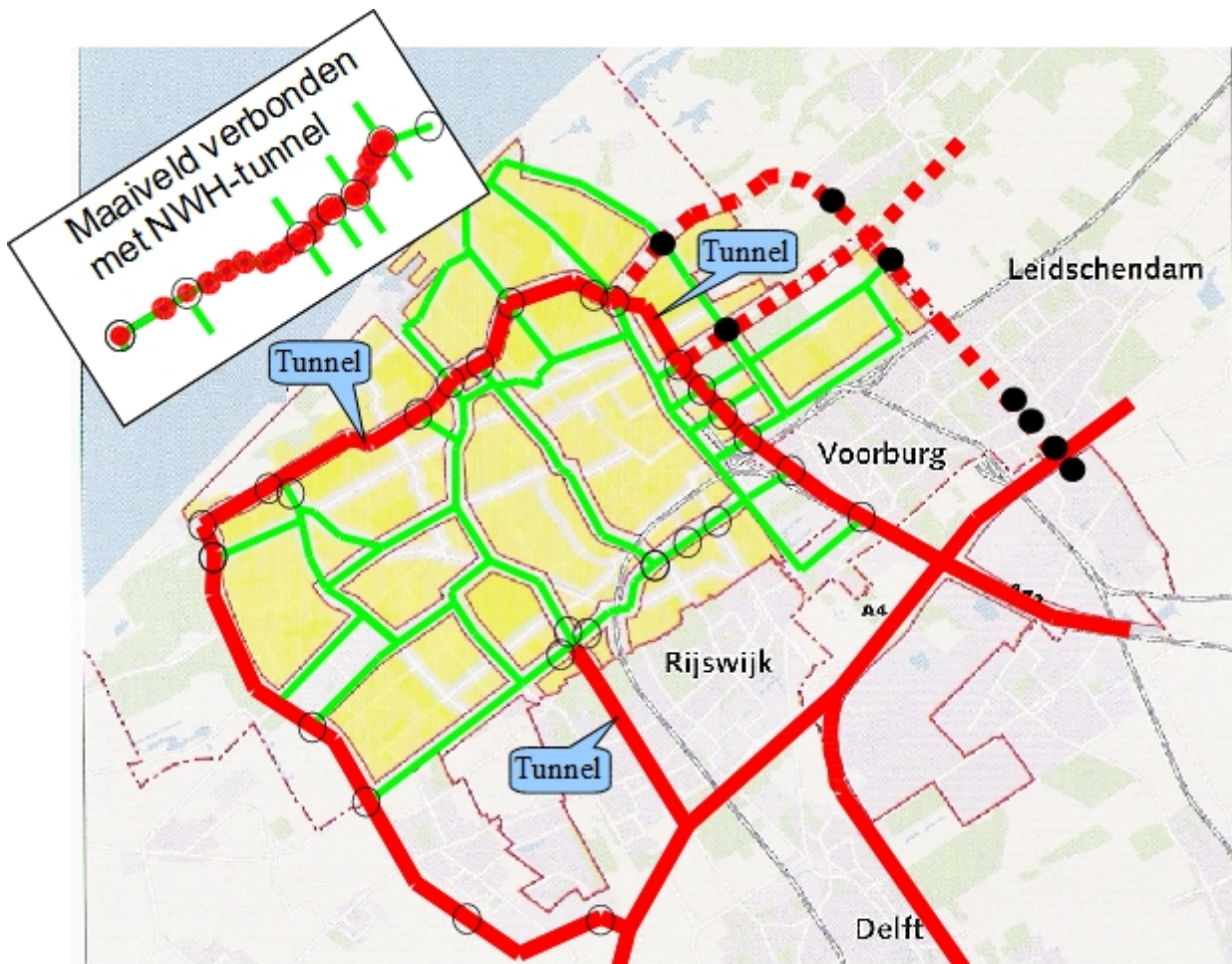
Dat is door aanleg van de tunnel overbodig. Overigens achten ondergetekenden het ongewenst om inherent kostbare en onveilige ondergrondse voorzieningen aan te leggen voor OV, fiets en/of voetganger;

8. Een passende inrichting van de Zuidelijke Randweg tussen Escamplaan en Kijkduin. Vanwege de bebouwing langs dit gedeelte van de Zuidelijke Randweg is het wenselijk om hier een ondertunneling aan te brengen in verband met leefbaarheid, luchtvervuiling, geluidshinder en oversteekbaarheid.
De kruising bij Kijkduin dient de nodige aandacht te krijgen en in elk geval voorzien te worden van een ongelijkvloerse kruising;
9. Mocht het later nodig blijken de Rotterdamsebaan aan te leggen, dan heeft het voordelen ook hier een tweelaags tunnel voor te nemen.

NB: De stationsbuurt wordt goed ontsloten door Mercuriustracé, het Prins Bernard viaduct en vanuit het westen door de Prinses Beatrix-tunnel en de Erasmusweg. Daardoor kan vervanging van het Schenkviaduct waarschijnlijk achterwege blijven. Betrouwbare herkomst- en bestemmingsgegevens zijn hiervoor noodzakelijk.

Figuur 3

Toegangsstructuur behorend bij zienswijze



○	Ongelijkvloerse kruising
●	Gelijkvloerse kruising
—	Ongelijkvloerse kruisingen daardoor 2x3600 vtg/u
- -	Gelijkvloerse kruisingen daardoor 2x1800 vtg/u
—	Wijkontsluitingswegen