

Zienswijze op de MIRT

Ondergetekenden geven hierbij een zienswijze op de MIRT. Deze zienswijze bestaat uit twee delen, namelijk een deel dat verder reikt dan Den Haag en een deel dat bestaat uit de eerder ingediende zienswijze op de Haagse Nota Mobiliteit.

Wat betreft de reeds ingediende zienswijze op de Haagse Nota Mobiliteit moet worden opgemerkt, dat daar hier in geringe mate van wordt afgeweken, hoofdzakelijk op de oorspronkelijk ingediende fasering van projecten (zie voor die oorspronkelijk fasering de zienswijze op de HNM).

Zienswijze op de MIRT

Deze zienswijze bestaat uit twee punten.

- A. Een alternatief voor de ontsluiting van de centrale zone met het huidige plan voor de Rotterdamsebaan.
- B. Een elegante oplossing voor een parallelle weg voor de A4.

A. Ontsluiting van centrale zone en heel zuid Den Haag

Het huidige concept van de Rotterdamsebaan heeft een aantal grote bezwaren:

1. er wordt niet voldaan aan de doelstelling om een betere verbinding tussen rijkswegennet en de centrale zone te krijgen en zelfs nog de leefbaarheid te verbeteren!
De verbinding met de centrale zone wordt immers nu al zwaar gefrustreerd door de overvolle Centrumring (met op circa 11 km 80 wegkruisingen, 32 verkeerlichten, 2x16 tramkruisingen en zwaar belaste dwarsverbindingen in oost-westelijke richting (Neherkade, Parallelweg, Hoefkade, Mauritskade, Javastraat en Laan Copes van Cattenburch). Het is een illusie om met het elimineren van twee bottlenecks op de Neherkade het verkeer vlot te kunnen afwickelen en de twee bovengenoemde doelstellingen te kunnen bereiken.
Conclusie: de twee doelstellingen wordt niet bereikt met de aanleg van de Rotterdamsebaan
2. De kosten voor de Rotterdamsebaan zijn begroot op €450 M +/- 30%. De bovengrens van 30% werd al eind 2009 bereikt. Bovendien is de investering van €80 M in de Neherkade onlosmakelijk verbonden met deze investering door de voorwaarde gesteld door het Rijk om subsidie, een vast bedrag van €225 M, te krijgen.
Verder zijn er enkele voorziene en enkele onvoorziene kosten, die niet in de kostenoverzichten van de gemeente Den Haag worden getoond.
De totale kosten voor de Rotterdamsebaan bedragen, inclusief Neherkade en de extra kosten een €700 miljoen, waaraan het Rijk maximaal €225 M bijdraagt
3. Het leefklimaat in Nieuw-Binckhorst wordt volledig verpest door een brede tunnelbak à la de Utrechtsebaan op de plaats van de Binckhorstlaan.
4. De ontsluiting van de Binckhorst komt pas na er eerst volledig doorheen gereden te zijn.
5. Een groot probleem dient zich verder aan met de tunnelveiligheid, omdat de tunnel ook geschikt moet zijn voor vrachtwagens. (Voorbeelden van problemen met vrachtverkeer in dergelijke tunnels zijn de A2 (bij Utrecht en Maastricht) en de A73 bij Roermond)

Deze bezwaren zijn alleen te ondervangen door een aantal maatregelen, die in de eerste plaats aan de doelstellingen van Rijk, Haaglanden, Rijswijk en Den Haag voldoen en tevens een toekomstvaste oplossing bieden. Bijkomend voordeel is dat de kosten aanzienlijk lager zijn dan de relevante plannen van Haaglanden en Den Haag.

Investeren in het volgende conceptplan, als alternatief van het huidige concept Rotterdamsebaan:

1. een duplex tunnel (zie onderaan deze notitie voor “duplex tunnel”) tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring met op beide knooppunten ongelijkvloerse kruisingen in plaats van uitsluitend gelijkvloerse kruisingen.
2. een duplex tunnel onder de Prinses Beatrixlaan tussen de huidige aansluiting met de A4 en het Erasmusplein eveneens met ongelijkvloerse verbindingen en zeker op alle drie de takken van het Erasmusplein (Moerweg en twee takken Erasmusweg);
3. het goed verbinden van deze de twee tunnels onderling en met de A12 via een fly-over met de A12. De Neherkade te voorzien van drie onderdoorgangen met de Rijswijkseweg, Leeghwaterplein en Callandstraat en een verbetering van het Hildebrandplein;
4. Uitsluitend bestemmingsverkeer toe te laten tot de Binckhorst (eliminieren van doorgaand verkeer door de Binckhorst en bij de afslag Voorburg op de A12).

De voordelen zijn groot:

- i. een toekomstvaste bereikbaarheid en leefbaarheid tussen rijkswegennet en grote delen van Den Haag (alle wijken tussen Lozerlaan en A12 en tussen Erasmusweg/Neherkade en Escamplaan/Loosduinseweg); Toekomstvaste bereikbaarheid en leefbaarheid ter plaatse van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en bij de afslag Voorburg;
- ii. Evenwichtige spreiding van verkeer tussen rijkswegennet (A4, A12 en A13) en het hele zuiden van Den Haag tussen A12 en Lozerlaan;
- iii. door de grote spreiding blijft Den Haag toegankelijk bij een ongeval op één van de toegangswegen
- iv. door de spreiding is verbreding van de Neherkade onnodig, omdat enkelvoudige onderdoorgangen voldoende zijn;
- v. Tegen minder geld een integrale en betere oplossing, die toekomstvast is!

Zienswijze 1:

Verbeter de ontsluiting tussen rijkswegennet en de stad Den Haag via twee duplex tunnels (de Rotterdamsebaan en onder de Prinses Beatrixlaan) en een fly-over Mercuriustracé. Koppel de twee duplex tunnels met de A12 via het Mercuriustracé en verwijder de bottlenecks op de Neherkade (Rijswijkseweg, Leeghwaterplein, Callandstraat) en van het Hildebrandplein

B. Parallele route voor de A4

Het is de wens van Rijk en Haaglanden om een parallelle route aan te leggen langs het stuk van de A4 tussen Leidschendam en de Harnaspolder, omdat de verkeersintensiteit sterk zal toenemen bij opening van de Middelfland route tussen de Beneluxtunnel en de Harnaspolder.

Het vrachtverkeer op deze route is wel aanzienlijk, maar het overgrote deel van het verkeer bestaat uit personenvoertuigen en taxi- en bestelbussen. Voor dat laatste verkeer leent zich de oplossing, die zich in de A86 bij Parijs al heeft bewezen, namelijk een duplex tunnel (zie “duplex tunnel” *).

Een dergelijke tunnel levert een elegante oplossing op, is goed aan te sluiten op de rijkswegen en is relatief goedkoop. Een zeer groot voordeel is, dat tijdens de aanleg van de tunnel alleen bij de begin- en eind-schacht verkeershinder zal ontstaan.

Zienswijze 2:

Gebruik voor de route, parallel aan de A4 tussen Leidschendam en de Harnaspolder, een duplex tunnel.

***De duplex tunnel**

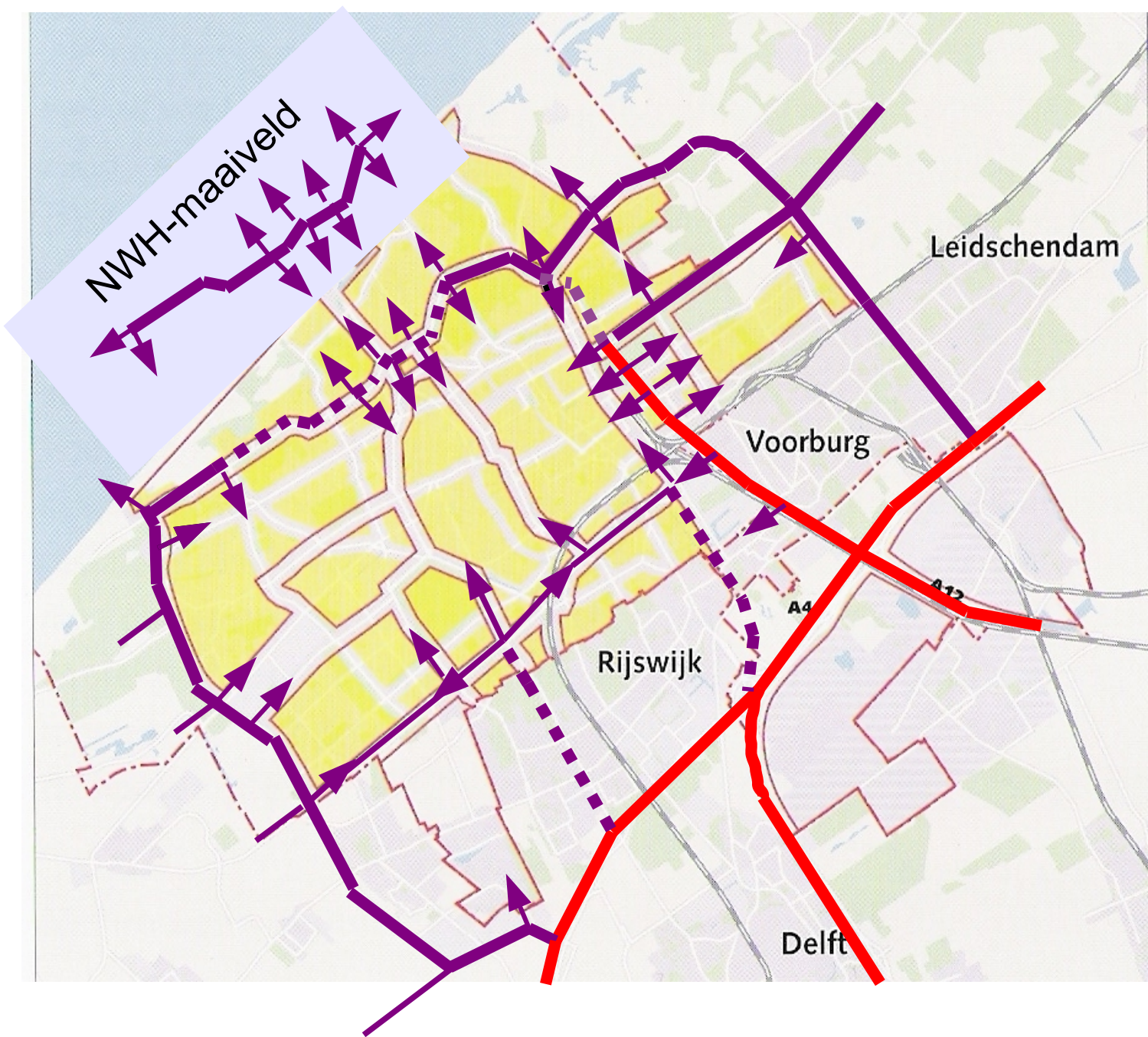
De duplex tunnel heeft de volgende kenmerken:

1. de tunnel bestaat uit één boorbuis met twee rijdekken en is bestemd voor personenvoertuigen en taxi- en bestelbussen;
2. rond Parijs is een duplex tunnel in gebruik genomen in de A86. Deze tunnel is de veiligste tunnel in Europa vastgesteld door de EuTAP (European Tunnel Assessment Programme). Essentieel hierbij is het ontbreken van vrachtverkeer;
3. de tunnel is relatief goedkoop, omdat door het ontbreken van vrachtwagens slechts één buis nodig is, in- en uitritten steiler mogen zijn en daardoor korter kunnen zijn en de rijstroken smaller kunnen worden uitgevoerd;
4. De tunnel kan op verschillende manieren onderweg worden verlaten, zowel aan de rechter, als aan de linkerkant door links of rechts uit te voegen via uitvoegstroken. Hierdoor wordt het mogelijk in de juiste opstelvakken op het maaiveld te komen of ongelijkvloers via een tunnelbuis op een kruisende weg te komen;
5. Binnen de stad zijn lengten van tunnels relatief kort en verdient een snelheid van 50 km/u de voorkeur. Dit bevordert de veiligheid. (Een rijnsnelheid van 70 km/u of 50 km/u maakt op een tunnellengete van 2,5 km minder dan één minuut uit. Ter vergelijking, het wachten voor een cyclus van verkeerslichten neemt al gauw 3 minuten in beslag)
6. De combinatie van een geboorde duplex tunnel en een gedeelte, dat ter plaatse is gebouwd om uitwisseling van tunnel-verkeer en maaiveld-verkeer mogelijk te maken is innovatief. Het concept is vooral geschikt om middels uitwisselingspunten binnenstedelijk doorgaand verkeer (tunnel) en bestemmingsverkeer te scheiden. Mogelijk is een eerste uitvoering subsidiabel vanuit Brussel en/of Den Haag



Heel Den Haag goed bereikbaar voor vrachtverkeer via ring, gesloten door Erasmusweg/Neherkade/Mercuriustracé

- ■ ■ Duplextunnel, niet voor vrachtverkeer
- ➔ Verbinding met stedelijke hoofdweg voor vrachtverkeer



Den Haag goed goed bereikbaar voor personenvoertuigen via ring, gesloten door Erasmusweg/Neherkade en Mercuriustracé.

- ■ ■ ■ Duplextunnel
- ➔ Verbinding met stedelijke hoofdwegen