

Zienswijze Rotterdamsebaan

Inleiding

Uit het trechteringsproces met vier “zeven” is de voorkeursvariant voor de Rotterdamsebaan gekomen: +300 meter met T-aansluiting (fig 6.1, Trechteringsdocument).

De gelegenheid wordt geboden op de vrijgegeven documenten een zienswijze in te dienen. De Rotterdamsebaan is een ambitieus plan, dat verstrekkende gevolgen heeft voor het verkeer in Den Haag, voor de economie van Den Haag en is een plan, dat bijzonder kostbaar is en nog lang op de begrotingen van Den Haag in de toekomst zal drukken.

Bij het opstellen van deze zienswijze is als belangrijkste uitgangspunt gehanteerd, de hoofdkeuze uit het Haagse “Verkeersbeleid tot 2010”: *Een goede bereikbaarheid per auto met een optimale leefbaarheid*. Het “Verkeersbeleid tot 2010” heeft een aantal sterke uitgangspunten, zoals het definiëren van stadsleefgebieden: *“Gebieden zonder doorgaand verkeer” met daartussen stedelijke hoofdwegen*. De inprikkers zouden goed op dit stedelijke hoofdwegennet moeten aansluiten. Dat is noodzakelijk om een goede flow, stagnatievrije verkeersstroom, tussen stedelijk wegennet en rijks- en provinciaal-wegennet te garanderen en om sluipverkeer in de stadsleefgebieden te voorkomen. Zijn stedelijk wegennet en inprikkers onvoldoende op elkaar afgestemd, dan treedt terugslag op naar rijks- en provinciaal-wegennet en/of naar de stad. Het lijkt erop, dat het onderliggende wegennet en de Rotterdamsebaan elkaar niet versterken.

Ondergetekenden hebben eerder zienswijzen ingediend betrekking hebbend op de Rotterdamsebaan. Helaas, werd op de ingediende zienswijzen in het verleden niet of onvoldoende inhoudelijk gereageerd op de verschillende punten. Wij hopen, dat deze keer wel inhoudelijk op onze zienswijze zal worden gereageerd.

Ter herinnering volgen hier eerst de hoofddoelstellingen voor aanleg van de Rotterdamsebaan

- ‡ betere bereikbaarheid van de centrale zone
- ‡ goede toegankelijkheid van Nieuw-Binckhorst
- ‡ ontlasting van de Utrechtsebaan

Trechtering

In bijlage I worden de diverse zeven getoond op het uitklapblad. Een onderdeel van zeef II vormt de Nota van Uitgangspunten (NvU). De Nota werd eind 2009 goedgekeurd door de gemeenteraad van Den Haag.

Vraag 1: Zijn de uitgangspunten van de NvU nog steeds van kracht?

Vraag 2: Is het noodzakelijk bij afwijken van de Nota van Uitgangspunten deze afwijkingen opnieuw ter goedkeuring aan de raad voor te leggen?

Vraag 3: Indien dit het geval is, dient de zeefprocedure (zeef II), dan niet opnieuw te worden uigevoerd?

Afwijkingen met de Nota van Uitgangspunten

- ‡ *Verbetering bereikbaarheid centrale zone.*
Nergens wordt aangetoond welke verbetering in bereikbaarheid van de centrale zone wordt verkregen, noch waar deze verbeteringen in de zone te merken zijn. De centrale zone is momenteel slecht bereikbaar en door stagnaties tijdens de lange spitsen is de leefbaarheid onvoldoende in grote delen van de centrale zone.
Een kleine verandering in verkeersaanbod resulteert momenteel al gauw in een totale stagnatie in het centrum.

Door het Verkeers Circulatie Plan zijn enkele voormalige verbindingswegen evenwijdig aan de kust komen te vervallen. Hierdoor werden de overblijvende parallelle wegen meer belast. De ervaring leert, dat verschillende van deze wegen momenteel een hoger verkeersaanbod hebben, dan de capaciteit van deze wegen.

Door stagnaties op deze parallelle wegen ontstaat sluipverkeer.

Ten gevolge van het VCP nam eveneens het verkeer op verschillende wegvakken van de Centrumring toe.

Zoals bekend heeft de 11 km lange Centrumring een 80-tal kruisingen, 2x16 tramkruisingen en 32 verkeerslichten. Geen ideale weg om grote hoeveelheden verkeer te verwerken.

De Centrumring wordt na aanleg van de Rotterdamsebaan gekenmerkt door een 24-tal grote wegvakkingen. Hier staan belangrijke verkeersstromen dwars op elkaar. De kruisingen staan hieronder in de tabel vermeld.

Betere bereikbaarheid centrale zone door Rotterdamsebaan?		
Welke verkeersstromen over belangrijke wegvakken Centrumring?		
Welke verkeersstromen over kruisende gebiedsontsluitingswegen?		
	Nr	
	Kruisingen	
	1	Rotterdamsebaan/Centrumring
	2	Spoorboogweg/Binckhorstlaan
	3	Weteringkade/Lekstraat
	4	Korte Voorhout/Koningskade
	5	Zuid-Hollandlaan/Koningskade
	6	A12-Utrechtsebaan/Zuid-Hollandlaan
	7	Dr. Kuypersstraat/Koningskade
	8	Raamweg/Javastraat/Wassenaarseweg
	9	Raamweg/Laan Copes/Bylantlaan
	10	Raamweg/Telderstracé/Hubertustunnel
	11	Telderstracé//Scheveningsweg/de Wittlaan
	12	Kennedylaan/Stadhouderslaan
	13	Emmakade/Gr. Hertoginnelaan
	14	Patijnlaan/Scheveningsweg/Carnegielaan
	15	Emmakade/Laan van Meerdervoort
	16	Noord-West Buitensingel/ Lossduinsekade/Lijnbaan
	17	Lijnbaan/Prinsegracht
	18	Vaillantlaan/Hobbemastraat
	19	Vaillantlaan/van der Vennestraat/ van Ostadestraat
	20	Vaillantlaan/Hoefkade/Wouwermanstraat
	21	Vaillantlaan/Parallelweg
	22	Calandstraat/Waldorpstraat
23	Neherkade/Calandstraat/Slachthuisstraat	
24	Neherkade/Rijswijkseweg	

De gegeven wegenstructuur speelt een belangrijke rol om één van de hoofddoelstellingen voor aanleg van de Rotterdamsebaan te realiseren: betere bereikbaarheid van centrale zone.

Vraag 4: Welke verkeersstromen gaan er nu over de aangegeven wegvakken?

Vraag 5: Welke verkeersstromen worden over de aangegeven wegvakken verwacht na aanleg van de Rotterdamsebaan?

Vraag 6: Hoeveel neemt het totale verkeersaanbod op de Centrumring toe met het extra aanbod van de Rotterdamsebaan?

Vraag 7: Welke verkeersstromen worden er verwacht op de wegvakken van de Centrumring tussen de grote kruisingen, zoals hierboven aangegeven, in vergelijking met de huidige verkeersbelasting tijdens de ochtend- en avondspits?

Vraag : Welke verkeersstromen worden er verwacht op de kruisende wegen van de belangrijkste kruisingen in vergelijking met de huidige situatie?

Vraag 8: Moet niet geconcludeerd worden dat de bereikbaarheid van de centrale zone juist achteruit gaat in plaats van dat deze verbetert?

Vraag 9: Welke is de kans, dat door stagnaties, de economie van winkels, horeca en touristische attracties daaronder zullen leiden?

Vraag 10: Wordt de leefbaarheid niet slechter langs de Centrumring, in de wijken liggend in de centrale zone en rondom de Centrumring?

In het bijzonder wordt de aandacht gevestigd op de huidige zeer grote verkeersproblemen rondom de dubbele T-aansluiting bij het eind van de Utrechtsebaan. De inrikker A12/Utrechtsebaan is met een dubbele T-kruising (Zuid-Hollandlaan/ Benoordenhoutseweg en Koningskade/Raamweg) aangesloten op de Centrumring. Beide kruisingen zijn tot over hun capaciteit belast, zoals nu al dagelijks vastgesteld op de meeste werkdagen.

Het verkeer van het Korte Voorhout en Koningstunnel/Lekstraat ondervindt in de avondspits zeer veel hinder om Den Haag te kunnen verlaten.

Vraag 11: Wat zijn de consequenties van de aanleg van Rotterdamsebaan voor de belasting van de dubbele T-kruising aan de kop van de Utrechtsebaan? Is terugslag te verwachten zowel naar de A12/Utrechtsebaan, als naar de Koningstunnel/Lekstraat/Rotterdamsebaan?

‡ *Bereikbaarheid Nieuw-Binckhorst.* Aanvankelijk was het de bedoeling de Rotterdamsebaan te verbinden met de Zonweg (Binckhorst-in). Deze optie moest worden verlaten.

Een volgende optie was de Mercuriusrotonde, een concept met zeven (!) parallelle rijstroken, met kruisend en wevend verkeer. Binckhorst kon worden bereikt dooraan het eind van de Rotterdamsebaan over de rotonde te rijden en vervolgens terug te rijden via de ventwegen, die parallel lopen aan de open bak of via de Mercuriusweg. Ook deze optie moest worden verlaten. Het laatste ontwerp uit de trechter voor de aansluiting met de Centrumring is de variant met een



figuur 3.3 huidige situatie (2012) bij de kruising Binoordenhoutsebaan/Mercuriusweg



figuur 3.8 Schets dubbele 'T-aansluiting' en aansluiting Verlengde Regulusweg via de nieuwe Spoorboomweg op de Binckhorstlaan

dubbele T-aansluiting. Het verkeer tussen Binckhorst en Knooppunt Ypenburg moet in dit concept nog grotere afstanden afleggen over de nieuw aan te leggen Spoorboogweg. De omweg is ongeveer een kilometer en daarenboven moeten twee kruisingen worden gepasseerd.

Door deze keuzen komen er twee stromen doorgaand verkeer door de “top-locatie Nieuw-Binckhorst”. De eerste stroom bestaat uit het verkeer door de open bak van de Rotterdamsebaan. De tweede stroom is alle doorgaand verkeer tussen Centrumring en A12/aansluiting-Voorburg.

Pag 35 fig 3.5 van de “Notitie Reikwijdte en Detailniveau” geeft de “Huidige situatie (2012) bij de kruising Binckhorstlaan/Mercuriusweg”. Een gedetailleerde kaart voor de toegankelijkheid van de Binckhorst “ontsloten via de dubbele T-aansluiting” ontbreekt.

Een hoofd-doelstelling van de Rotterdamsebaan is de bereikbaarheid van de “toplocatie Nieuw-Binckhorst” te verbeteren. In bijlage 8 van bijlage II Verkeer wordt de slechte bereikbaarheid tussen Rotterdamsebaan en drie gebieden van de Binckhorst aangegeven (KPN-omgeving, Binckhorst Haven en Trekvlietzone) met de laagste score(- -) beoordeeld en de Begraafplaats zone als slecht (-). Daarmee is 80% van de Binckhorst slecht tot zeer slecht bereikbaar voor de Rotterdamsebaan.

Dubbele T-aansluiting (lange termijn)	KPN-omgeving en Binckhorst Haven	Trekvlizetzone	Begraafplaatszone	Spoorboogzone	Gasfabriek e.o.
Bestemming Centrumring Neherkade	+	+	+	+	+
Bestemming Centrumring Lekstraat	++	+	++	++	++
Bestemming Rotterdamsebaan (A13)	--	--	-	+	++
Bestemming Utrechtsebaan (A12)	++	++	+	++	++

Vraag 12: Hoe wordt de hoofd-doelstelling van de Rotterdamsebaan verwezenlijkt: “een betere bereikbaarheid van de “toplocatie Nieuw-Binckhorst” ? Voldoet het concept met een dubbele T-aansluiting aan de doelstelling: “Betere bereikbaarheid Nieuw-Binckhorst”?

Vraag 13: Wordt de leefbaarheid in de “toplocatie Nieuw-Binckhorst” door de **twee stromen doorgaand verkeer** (open bak Rotterdamsebaan en Regulusweg/Spoorboogweg) verbeterd ten opzichte van de huidige situatie met slechts één stroom doorgaand verkeer tussen Centrumring en A12/aansluiting Voorburg?

Vraag 14: Hoe wordt de toegankelijkheid van de Binckhorst verduidelijkt in een plaatje na realisatie van de Rotterdamsebaan in vergelijking met de huidige (fig 3.5) situatie?

- ‡ *Conflictvrije route linksaf vanuit de tunnel richting Mercuriusweg/Neherkade (pag 9 Nota van uitgangspunten). **Technisch ontwerp MER: aantal rijstroken, snelheid en inrichting De tracéalternatieven worden conflictvrij aangesloten op de Neherkade.***
- ‡ *De gehele Rotterdamsebaan vanaf knooppunt Ypenburg tot en met Neherkade wordt vanuit veiligheidsaspectief beschouwd als één systeem en kent hetzelfde veiligheidsniveau.*

De twee bovenstaande uitgangspunten worden hieronder samen behandeld.

In de Nota van Uitgangspunten wordt ervan uitgegaan, dat één van de takken richting Neherkade, conflictvrij wordt aangesloten. Dit uitgangspunt werd gekozen vanwege de grote verkeerskundige voordelen van deze oplossing om een goede doorstroming te verzekeren met de Neherkade. Verder is in verband met de tunnelveiligheid een vrije uitstroom van voertuigen gewenst.

De gekozen oplossing van een dubbele T-aansluiting is niet conflictvrij. Hierdoor ontstaat het risico

van terugslag naar de tunnel (en daarna zelfs naar het knooppunt Ypenburg) met mogelijke kop-staart botsingen als gevolg.

Ook wordt de kans op kop-staart-botsingen relatief groot door het ontbreken van deze conflictvrije verbinding.

De Rotterdamsebaan wordt ontworpen voor een maximum snelheid van 70 km/u, hetgeen het risico op kop-staart-botsingen verder vergroot.

Vraag 15: Om welke reden werd het concept met conflictvrije verbinding tussen Rotterdamsebaan en Neherkade verlaten?

Vraag 16: Heeft de voorkeursvariant, de niet conflictvrije aansluiting met de Centrumring richting Neherkade, verkeerstechnische voordelen?

Vraag 17: Hoe groot worden de kansen ingeschat op stagnaties, die het vrij uitrijden van de tunnel zal verhinderen?

Vraag 18: Wordt met het concept van de dubbele T-kruising, de niet-conflictvrije aansluiting, de tunnelveiligheid voldoende gewaarborgd? Heeft de beoogde maximum snelheid van 70 km/u hierop nog invloed?

- ‡ *Capaciteit is in de ochtendspits 3800 voertuigen per uur de stad in en de intensiteit is gelijk aan de capaciteit (diverse malen herhaald door wethouder Smit, onder andere in een speciale bijlage van de gemeente in Den Haag Centraal op 21 oktober 2011).*

De gekozen varianten voor de Rotterdamsebaan zijn de tunnel+300 en de dubbele T-aansluiting. De kaarten met verkeersintensiteiten van varianten C4 en +300 vermelden een capaciteit Den Haag-in van 1310 en uit van 2001 pae/ (p 69, bijlage II Verkeer). Voor de variant dubbele T-aansluiting (p 77) worden intensiteiten vermeld van Den Haag-in 1631 en uit 2133 pae/u. Het lijkt logisch de laagste twee cijfers voor de intensiteiten te nemen, dus in 1310 en uit 2001 pae/u. Deze intensiteiten liggen aanzienlijk onder het aangegeven niveau van 3800 pae/u per rijrichting in de Nota van Uitgangspunten van september 2009 en nog eens bevestigd in Den Haag Centraal van 21 oktober 2011. De aangegeven intensiteiten liggen $\{(1310+2001) \text{ gedeeld door } (3800+3800)\}$ is 56% lager dan de intensiteiten gegeven in de Nota van Uitgangspunten.

Gerapporteerd werd in bijeenkomsten van Focusgroepen van de Verkenning-MIRT, dat voor de MIRT voor de Rotterdamsebaan 3200 pae/u per rijrichting werd ingecalculeerd.

Vraag 19: Welke intensiteiten zijn de intensiteiten, die gebruikt dienen te worden?

Vraag 20: Welke hoeveelheid verkeer is verantwoord "los te laten" op de Centrumring zonder extra stagnaties op de Centrumring te veroorzaken, en wat zijn de gevolgen voor alle parallelle wegen, die door de centrale zone lopen evenwijdig aan de kust tussen Raamweg/Koningskade/Lekstraat en Calandstraat/Vaillantlaan/Koningin Emmakade/Stadhoudersplantsoen?

Vraag 21: Is het gegeven de grote reductie in het voorspelde gebruik van de tunnel (56% lager) verantwoord een enorme investering te doen in de aanleg van de Rotterdamsebaan?

Vraag 22: Staat het nut nog in verhouding met de kosten? Welke zijn de waarden?

- ‡ *Verbetering leefbaarheid en vermindering van sluipverkeer in omliggende woonwijken.*

In bijlage II wordt duidelijk gemaakt welke verbeteringen er voor Rijswijk te verwachten zijn met de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Het verkeer op de Haagweg gaat van de referentie in het jaar 2020 met de dubbele T-aansluiting van 3250 naar 2250, een grote positieve ontwikkeling voor Rijswijk. (Een specificatie bij de tabel ontbreekt, maar aangenomen wordt dat de getallen gegeven worden: 1) in voertuigen per uur, 2) voor beide richtingen opgeteld, 3) gecalculeerd zijn op basis van de avondspits.

De impact van de Rotterdamsebaan op de leefbaarheid en sluisverkeer in de hele centrale zone is waarschijnlijk zeer groot, nu echter in negatieve zin. Bij de leefbaarheid horen niet alleen de luchtverontreiniging (NOx en fijnstof), maar ook de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers en ook het conflictvrije of conflictarme gebruik van stedelijke hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen door het OV.

De 11 km lange Centrumring heeft een 80-tal wegkruisingen, 2x16 tramkruisingen en 32 verkeerslichten. De ring bestaat grotendeels uit twee maal twee stroken. In tabel 2 p 59 geeft een capaciteit van 1200-1400 pae/u. De twee maal twee stroken van de Centrumring worden voor het grootste gedeelte gebruikt als opstel- en ritstroken, vanwege het grote aantal kruisingen en verkeerslichten, waardoor de capaciteit van de Centrumring per rijstrook aanzienlijk lager zal liggen.

Tabel 2 Wegvakcategorieën, snelheden en capaciteiten

Categorie	Snelheid	Capaciteit (pae/uur)
Autosnelwegen	100,120	2200 per rijstrook
Autoweg 2x2	70, 80, 100	3800
Autoweg 1x1	50, 70, 80, 100	1500
Op- en afritten	70	2000
Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom	40, 50, 60	1200, 1400
Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom	50, 60	1600
Erfontsluitingswegen binnen de bebouwde kom	30, 40	800, 900
Erfontsluitingswegen buiten de bebouwde kom	30, 40, 50	1000, 1200

Vraag 23: Welke verkeersintensiteiten in pae/u per rijrichting zijn er te verwachten op de gebiedsontsluitingswegen parallel aan de kust ten gevolge van de aanleg Rotterdamsebaan?

Vraag 24: Welke verkeersintensiteiten worden verwacht op de belangrijkste wegvakken van de Centrumring per rijrichting?

Vraag 25: Welke zijn de werkelijke wegcapaciteiten op de belangrijkste wegvakken van de Centrumring?

Vraag 26: Wat betekent de aanleg Rotterdamsebaan voor de I/C verhouding van deze wegvakken na aanleg van de Rotterdamsebaan in vergelijking met de huidige verkeersbelasting?

‡ *De tunnel voldoet aan de wettelijke normen voor tunnelveiligheid.*

Voor de tunnelveiligheid is een vrije uitstroom uit de tunnel noodzakelijk. Wordt de uitstroom gehinderd, dan zal de toegang van de tunnel worden beperkt of zelfs geblokkeerd. Met als gevolg terugslag naar de tunnel met verhoogde kansen op kop-staart-botsingen. Ook terugslag naar het rijkswegennet en naar de Centrumring en daardoor het hele centrum is het gevolg.

Vraag 27: Wordt in de sptits aan de vrije uitstroom van tunnelverkeer voldaan met de gekozen configuratie aan de zijde van de knooppunt Ypenburg en aan de zijde van de Centrumring?

‡ *Kosten*

In de de Nota van Uitgangspunten wordt op verschillende plaatsen over kosten gesproken:

- p 57 *“De laatste kostenramingen (peiljaar 2009) blijken aan de bovenkant van de bandbreedte te zitten, maar nog wel binnen de marges van plus of min 30%.*

Beschikbare budget €450miljoen +/- 30%. De bovenkant van de bandbreedte betekent €585 miljoen

Vraag 28: Hoe hoog ligt momenteel de kostenraming?

- *De Neherkade behoort functioneel tot de scope van de Rotterdamsebaan.*
Het budget voor de Neherkade bedraagt €80 miljoen. De Neherkade moet verbreed worden.
Vanwege de verbreding is het noodzakelijk de capaciteit van waterberging, die verloren gaat, te compenseren. Daarvoor dienen extra kosten gemaakt te worden,
Vraag 29: Hoe groot is de laatste kostenraming voor de Neherkade? Waar is de compensatie voor de waterberging gesitueerd? Hoe hoog zijn de kosten voor de verbreding van de Neherkade? Hoe hoog zijn de kosten voor werving van grond voor de waterberging?
Vraag 30: Hoe hoog zijn de kosten voor het aanpassen van kaden?
- *Het doortrekken van de Regulusweg valt zowel financieel als organisatorisch buiten het project. P51.*
De Regulusweg wordt niet alleen verbreed en aangepast, maar ook doorgetrokken en loopt als Spoorboogweg door tot aan de Binckhorstlaan ter hoogte van de Plutostraat.
Vraag 31: Hoe hoog liggen de kosten voor aanpassing van de Regulusweg en voor de nieuwe Spoorboogweg? Op welk budget drukken de kosten?
- *Op voorhand zijn de volgende kosten-onzekerheden te melden (p 57 van Nota van Uitgangspunten):*

- herinrichting Binckhorstlaan;
- emissiepunten boortunnel;
- techniekgebouwen boortunnel;
- grondverwerving;
- kabels en leidingen;
- rentekosten;
- prijsindexatie.

Vraag 32: Hoe hoog zijn de individuele kosten en op welk budget drukken de kosten?

- *Verdere kostenposten, die samenhangen met de aanleg van de Rotterdamsebaan*
Mogelijk zijn er nog andere kosten, die gemaakt moeten worden om de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld: Tijdelijke maatregelen tijdens de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Vraag 33: Zijn er nog andere kosten, die samenhangen met de aanleg van de Rotterdamsebaan, die hier niet genoemd zijn?

Vraag 34: Het is noodzakelijk voor de raad, maar ook voor bewoners, om een eerlijk en transparant kostenoverzicht te krijgen voor de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Welke zijn de totale geraamde kosten van alle projecten, die onlosmakelijk met de aanleg van de Rotterdamsebaan zijn gemoeid?

GO/NO GO-momenten

Tot slot staat in Hoofdstuk 9, P58 van de Nota van Uitgangspunten: *“Na de Nota van Uitgangspunten volgen een aantal GO/NO GO-momenten waarbij ook de aanlegkosten beter kunnen worden geraamd en kunnen worden afgezet tegen de beschikbare dekkingsmiddelen”.*

Het lijkt erop, dat de kosten veel hoger liggen, dan de €450 miljoen + 30%, plus de €80 miljoen voor de Neherkade. Zijn de kosten aanzienlijk hoger, dan dient een NO GO gegeven te worden.

Minstens zo belangrijk bij het beoordelen van GO/NO GO, is de vraag of de doelstellingen voor de Rotterdamsebaan zullen worden gehaald. Zoals hierboven werd aangegeven is dat onwaarschijnlijk, in elk geval is tot op heden onvoldoende onderbouwd, dat de aanleg van de Rotterdamsebaan

resulteert in het behalen van de doelstellingen.

Verscheidene verkeersexperts voorspellen zelfs een volledig vastlopen van de centrale zone door aanleg van de Rotterdamsebaan. Daardoor zal de economie van de centrale zone en dus van Den Haag, niet verbeteren, maar zelfs desastreus kunnen zijn voor winkels, toerisme, horeca en dus werkgelegenheid.

Vraag 35: Moet de GO/NO GO niet beoordeeld worden aan de hand van de volgende criteria?

1. Worden de hoofddoelstellingen gehaald?
2. Wat zijn de baten van het project?
3. Welke zijn de totale kosten voor alle onlosmakelijk aan de Rotterdamsebaan verbonden projecten?

Het Haags verkeersmodel achterhaald

Verkeersdata zijn niet transparant en mogelijk onvoldoende betrouwbaar

Het gehanteerde verkeersmodel is een model dat al jaren in gebruik is voor de Den Haag en de regio. Het model is in de loop van de tijd telkens opgepoetst. Het model is echter aantoonbaar achterhaald. Het verkeersmodel wordt beheerd en bijgesteld door enkele expert-medewerkers van het Stadsgewest of de gemeente Den Haag. Het verkeersmodel is een black box voor anderen dan deze experts.

Het zogenaamde Haagse verkeersmodel is een statisch model. Het model is “gekalibreerd” voor de avondspits van 2004. Bekend is dat de ochtendspits heftiger is door een kortere duur van de spits. Gedurende de voorliggende MIRT-studie werd het statische verkeersmodel gebruikt. Medegedeeld werd, dat een dynamisch verkeersmodel zal worden gebruikt voor de planfase en dat dit dynamische model een realistischer simulatie zal geven van de bezetting van wegen.

Ook voor deze laatste simulaties zijn betrouwbare input-data noodzakelijk.

Voor de studie zijn geen up-to-date verkeerscijfers genomen. De gehanteerde cijfers zijn feitelijk onvoldoende betrouwbaar om als uitgangspunt voor een MER-studie te dienen. Met heel normale, state-of-the-art technieken zijn betrouwbare verkeersgegevens te verzamelen met behulp van camera's. Op basis hiervan zijn verkeerscijfers te analyseren naar herkomst en bestemming. De kosten van een dergelijke analyse vallen in het niet bij de investeringskosten van de MIRT-projecten en het project Rotterdamsebaan. Dergelijke data worden overal in het land verzameld voor de Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW). Voor alle inprikkers moeten data van de NDW beschikbaar zijn.

Een groot voordeel van de state-of-the-art methoden is verder, dat de data kunnen worden gepresenteerd op een transparante en consistente manier, waardoor deze te begrijpen zijn voor raadsleden en bewoners.

Vraag 36: Waarom wordt de ochtendspits niet apart beschouwd, terwijl het verkeerspatroon wezenlijk verschilt van dat van de avondspits?

Vraag 37: Waarom wordt het statische verkeersmodel gebruikt voor de verkenningsfase en wordt het dynamische verkeersmodel pas gehanteerd voor de planfase?

Vraag 38: Welke input-gegevens werden gebruikt voor de intensiteitsberekeningen? Zijn het manuele telgegevens van gemeente of werden data gebruikt van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens van recente datum?