

Den Haag krijgt extra aansluiting op rijkswegennet

Rotterdamsebaan: 40.000 auto's per dag



Om bereikbaar te blijven wil Den Haag een nieuwe verbinding tussen de zogenoemde Centrale Zone (die grofweg loopt van de Vlietzone via de Binckhorst naar Scheveningen) en het rijkswegennet. De weg zelf komt zo'n beetje tussen Ypenburg en de Neherkade. Plannen en planvarianten voor de aanleg zijn momenteel volop in studie en de verwachting is dat deze zomer grote stappen zijn gezet. Onderdeel van de nieuwe Rotterdamsebaan is een (vermoedelijk) 2,5 km lange geboorde tunnel - de Hadrianustunnel - tussen de Vlietzone en bedrijventerrein Binckhorst. Civiele Techniek sprak met ir. Paul Janssen, sinds voorjaar vorig jaar projectdirecteur Rotterdamsebaan.

'Boren mag niet het grootste probleem opleveren', zegt Paul Janssen. 'Daar hebben we in Nederland inmiddels ervaring mee. Bovendien, we hebben met totaal andere grondslag te maken dan in Amsterdam. Daar is de bodem slap; hier boren we door zand. In Amsterdam moesten we vaak onder of vlak langs paalfunderingen werken; de woonwijken hier zijn op staal gefundeerd. Het zal misschien niet met twee vingers in de neus lukken; maar toch wel met één.'

Ir. Paul Janssen is sinds april 2011 projectdirecteur Rotterdamsebaan bij de gemeente Den Haag. In die hoedanigheid is hij verantwoordelijk voor het aansturen van alle processen binnen het project, zowel die op het vlak van techniek als overleggen met bestuurders

en belanghebbende partijen. Janssen is (boor)tunnelspecialist. Hij was als projectleider betrokken bij onder meer de aanleg van de Hubertustunnel (Den Haag) en de tunnel van de Betuwelijn onder het Pannerdensch Kanaal. Bij de boorwerkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn in Amsterdam trad hij op als contractmanager en is nog altijd aan het project verbonden. Hij signaleert dat er de laatste jaren in ons land veel ervaring met boortunnels is opgedaan; kennis en kunde waarvan de Rotterdamsebaan nu profiteert.

'De tunnel lijkt natuurlijk erg op de Hubertustunnel. De diameter is hetzelfde, het zijn allebei Haagse stadstunnels onder bebouwd gebied en de bodem bestaat in beide gevallen uit zand van de oude duinen. Daar doen we ons voordeel

mee; we zoeken bewust synergie. Voor de tunnelinstallaties zullen we voor gelijksoortige systemen als die van de Hubertus kiezen. Dat werkt veel effectiever. Nee het wordt geen kopie, maar de ervaringen die we hebben opgedaan zullen we natuurlijk volop meenemen. En er zijn ook nog steeds technische uitdagingen. We moeten bijvoorbeeld onder de fundering door van een aantal silo's van betonfabriek Basal. Lastig, maar ik verwacht dat dat met bestaande, bewezen technieken zal worden opgelost.'

Capaciteit

De Rotterdamsebaan is meer dan een geboorde tunnel alleen. Het is de nieuwe vierbaans verbinding tussen knooppunt Ypenburg (A4/A13) en het hart van Den

De Rotterdamsebaan is een nieuwe 3,5 km lange verbindingsweg tussen Ypenburg en de Centrumring in Den Haag. De achtergrond van het project is een betere bereikbaarheid van de stad. Een groot deel van de Rotterdamsebaan is tunnel, en wel over een lengte van waarschijnlijk 2 km. De tunnel zal worden geboord en krijgt twee buizen, ieder met een diameter van 10 meter. Om de 250 meter zijn deze buizen verbonden met een vluchtweg. Elke tunnelbuis heeft twee rijbanen en een geschatte capaciteit van 3800 auto's per uur. De tunnel - die Hadrianustunnel wordt genoemd naar het Romeinse Forum Hadriani (Voorburg) - verdwijnt aan de oostkant van het tracé in de Vlietzone, ter hoogte van het golfterrein, onder de grond. Vanwege de samenhang zijn het Centrumringproject Neherkade en de Rotterdamsebaan overigens onder één projectmanagement gebracht. Beide zullen volgens planning in 2017 worden opgeleverd. De kosten van de Rotterdamsebaan worden geschat op € 450 miljoen. De helft komt voor rekening van het Rijk; de rest is afkomstig van gemeente Den Haag en de Regio Haaglanden. De kosten van het Neherkadeproject liggen waarschijnlijk rond de € 40 miljoen.



Haag. Ze moet de bestaande Utrechtsebaan ontlasten. Beide - de Utrechtse- en de Rotterdamsebaan - zullen op afstand bijna parallel aan elkaar de stad in lopen. Ieder voedt echter een ander deel van Den Haag. De Utrechtsebaan komt midden in de stad uit, terwijl de Rotterdamsebaan zal aansluiten op de zogenaamde Centrumring. Een deel van die Centrumring, de Neherkade, moet nog worden aangepast om het verkeer van de Rotterdamsebaan in de toekomst goed te kunnen verwerken. En de Neherkade is precies het punt waar de Rotterdamsebaan moet aanhaken. Twee grote projecten dus, vrijwel in hetzelfde gebied. Janssen: 'We pakken die twee natuurlijk niet tegelijk aan. Dat geeft veel te veel overlast. Eerst de Neherkade en dan de Rotterdamsebaan. Wat de laatste betreft: om ervoor te zorgen dat de ondernemers bereikbaar blijven, zullen in de bouwperiode extra tijdelijke wegen worden aangelegd. De hoofdbaan van de Rotterdamsebaan, eigenlijk de huidige Binckhorstlaan, zal worden uitgebreid naar 2 x 2 rijstroken met een capaciteit van 40.000 auto's per dag. Die dimensionering is afgestemd op de toekomstige capaciteit van de Neherkade. Of dat genoeg is? Kijk, de Utrechtsebaan heeft te maken met 120.000 tot 140.000 auto's per dag. Het grote probleem daarvan is die ene klapband; als dat gebeurt wordt

Den Haag vanuit het Rijkswegenstelsel gezien eigenlijk afgesloten. Om die druk op de Utrechtsebaan te verminderen en om sluipverkeer in de omliggende gemeenten te voorkomen is de Rotterdamsebaan gewoon erg belangrijk.'

Varianten

Wat de afronding van de planologische fase betreft, zijn er nog drie vraagstukken op te lossen: de aansluiting met de Neherkade; die met de A4/A13 en de plaats waar de tunnel in de Vlietzone boven de grond komt.

Janssen: 'Voor de aansluiting met de Neherkade liggen verschillende verkeers-technische varianten voor, onder meer een dubbeldeks turborotonde. Daarop wordt nu gestudeerd. Bij de aansluiting op de A4 zijn er twee scenario's. Bij één daarvan duikt de Rotterdamsebaan eerst onder de A4 door om vervolgens daar op aan te sluiten. Bij de andere variant wordt ze direct op de A4 aangesloten. Belangrijke vraag is wat het effect is van de varianten op de rest van het rijkswegen-net. Ook hiernaar lopen verschillende verkeerskundige studies, en op basis van de uitkomsten daarvan zal in overleg met de overheid en Rijkswaterstaat een beslissing worden genomen.' Het derde vraagstuk heeft betrekking op de eventuele overlast voor de gemeente Leidschendam-Voorburg. De Rotterdam-

sebaan loopt dwars door de Vlietzone, zo ongeveer door de achtertuin van die gemeente. Om overlast zo veel mogelijk te beperken wil Leidschendam-Voorburg het liefst een zo lang mogelijke tunnel. Echter, hoe langer de tunnel, hoe minder aansluitmogelijkheden in de Vlietzone. Dat is voor Den Haag weer onhandig, want die wil de Vlietzone in de toekomst verder gaan ontwikkelen.

Keuzes

Janssen: 'Er moeten keuzes worden gemaakt en dat is waar de betrokken gemeenten zich nu over buigen. Onze verwachting is dat nog voor de zomer de knopen zijn doorgesneden en het project verder kan worden uitgerold. Dan volgt eind 2012 begin 2013 de start van de aanbestedingsprocedure. Het staat nog niet vast, maar we denken aan een bestek in een engineering & constructie-achtige vorm, waarbij wellicht ook het onderhoud wordt meegenomen. Maar eerst moet dus duidelijk worden voor welke variant er wordt gekozen. Het gaat erom dat er voldoende draagvlak is voor het project bij de betrokken gemeenten, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De neuzen moeten dezelfde kant op. Ik heb er vertrouwen in dat dat gaat lukken.' ■

Gerard van Niftrik