

4^e kwartaal 2018 ontving u het vorige voortgangsbericht over de Rotterdamsebaan. De aannemerscombinatie Rotterdamsebaan (CRB) was toen onder andere bezig met het boren van de tweede tunnelbuis. Het afgelopen half jaar is het boorproces succesvol voltooid en is de reconstructie van de Laan van Hoornwijck afgerond. Door middel van dit voortgangsbericht wordt u geïnformeerd over de stand van zaken van het project Rotterdamsebaan.

Boorproces tunnel

In september 2018 is de tunnelboormachine gestart met het boren van de tweede tunnelbuis. Het boren van de tweede tunnelbuis verliep een stuk vlotter dan bij de eerste tunnelbuis. In circa 3 maanden legde de boormachine 1636 meter af. Het boren verliep met name sneller doordat de logistiek van het boorproces is geoptimaliseerd. Op sommige dagen werd er in een etmaal zelfs 30 meter tunnel geboord.

Begin november 2018 ontvingen CRB en de projectorganisatie Rotterdamsebaan onverwacht meerdere klachten van bewoners uit Voorburg-West over geluid en trillingen. Al snel bleek dat deze trillingen veroorzaakt werden door de tunnelboormachine. De machine bewoog zich op dat moment niet soepel, maar schoksgewijs door de ondergrond. Hierdoor ontstonden trillingen die bovengronds gevoeld werden. Dit fenomeen (de technische term is 'stick slip') is niet onbekend, maar vooraf is ingeschat dat dit zich bij de Rotterdamsebaan niet zou voordoen. Om meer inzicht in de trillingen te krijgen, hebben CRB en de projectorganisatie op 5 locaties trillingsmeters geïnstalleerd. De locaties werden bepaald op basis van de positie van de boormachine en de meldingen uit de buurt over trillingen. De resultaten van de metingen zijn dagelijks gecheckt, tot het moment dat er geen invloed meer door het boren werd waargenomen. De resultaten van de trillingsmetingen laten zien dat de trillingen sterk genoeg waren om hinder te veroorzaken, maar dat het risico op schade door de trillingen gering was.

Bewoners van Voorburg-West die veel overlast ervoeren door het boren, konden indien gewenst gebruik maken van hotelovernachtingen. Een enkeling heeft hier gebruik van gemaakt. Nadat de boormachine eind november de wijk gepasseerd was, heeft CRB de bewoners bedankt voor hun geduld en de veelal open communicatie tussen bewoners en bouwers door huis-aan-huis banketletters te bezorgen. Een team van 'Boorpieten' ging de deuren langs.

Net voor de kerstdagen is de tunnelboormachine als het ware onder de grond 'geparkeerd', vlak voor de wand waar zij begin januari 2019 doorheen tevoorschijn is gekomen. Tijdens de feestdagen is de boormachine tijdelijk stilgezet, zodat de boorploegen thuis de feestdagen konden vieren. Begin januari is het boorproces weer opgestart en op 10 januari is tunnelboormachine Catharina-Amalia op feestelijke wijze voor de tweede, en laatste, keer in de Binckhorst onthaald. Hiermee is een belangrijke fase voor het project Rotterdamsebaan succesvol afgerond.

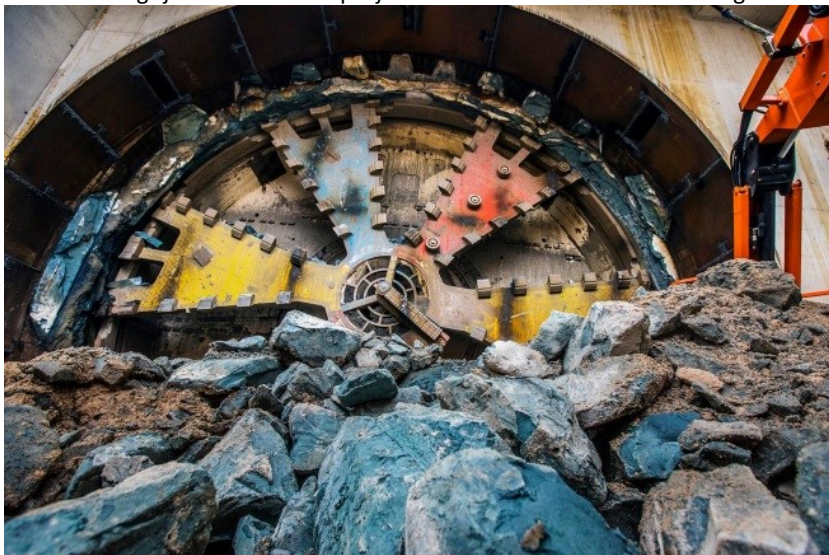


Foto: Doorbraak tunnelboormachine in de Binckhorst (fotograaf Frank Jansen)

Nadat de boormachine in de Binckhorst was aangekomen, is begonnen met het demonteren van de machine. De boorkop en de eerste volgwagen worden op het werkterrein Binckhorst uit elkaar gehaald. De tweede volgwagen is

door de tunnelbuis teruggetrokken naar de Vlietzone en wordt daar gedemonteerd. In onderdelen gaat de machine op transport terug naar de fabrikant in Duitsland.

Nadat de boormachine was afgevoerd, startte CRB met het afbouwen van de tweede tunnelbuis. Ook worden beide tunnelbuizen met elkaar verbonden met 6 zogenoemde dwarsverbindingen. Deze dienen later als vluchtroute bij calamiteiten. In de loop van dit jaar zullen verder in beide tunnelbuizen alle installaties worden aangebracht, zoals de verlichting, ventilatie, brandblussers, hulppostkasten en camera's.

Vanaf de zomer van 2018, na het boren van de eerste tunnelbuis, is CRB in die tunnelbuis bezig met de zogenoemde 'afbouw'. Hiervoor is allereerst een manshoge kabelkoker aangebracht. Dit is een minitunnel op de bodem van de grote tunnelbuis waarin vele kabels en leidingen voor de installaties in de tunnel komen. Vervolgens is de tunnelbuis tot aan de bovenkant van de kabelkoker aangevuld met zandcement. Dit is een laag van ongeveer 3 meter. De laag zandcement vormt een egale en stevige ondergrond waarop het wegdek in de tunnel komt te liggen. In de eerste helft van 2019 zullen dezelfde werkzaamheden plaatsvinden in de tweede geboorde tunnelbuis.



Foto: Kabelkokerelementen in tunnelbuis
(fotograaf Frank Jansen)



Foto: aanvullen tunnelbuis
(fotograaf Frank Jansen)

Binckhorst

De afgelopen periode zijn de panden gesloopt waarin eerder het Trefpunt Rotterdamsebaan en de bouwmarkt Karwei zaten. De panden van CarpetRight en Topvloeren zijn aangepast. Vervolgens konden diverse kabels en leidingen worden verlegd, waaronder het riool en de stroomkabel voor de openbare verlichting. Op deze manier is er voldoende ruimte gemaakt om de Binckhorstlaan opnieuw in te richten.

De werkzaamheden om de Binckhorstlaan definitief in te richten zijn in januari 2019 gestart. De herinrichting wordt in fases uitgevoerd, zodat er voldoende ruimte blijft voor het verkeer. Er is begonnen ter hoogte van de Plutostraat. Daarna schuift het werk in de loop van 2019 steeds verder op richting Voorburg. Tot de zomer wordt op de Binckhorstlaan gewerkt aan de nieuwe inrichting tussen de Plutostraat en de Polluxstraat. Hierbij verdwijnt de aansluiting van de Poolsterstraat op de Binckhorstlaan voor autoverkeer, overeenkomstig het ontwerp voor de Rotterdamsebaan. De aansluiting verdwijnt om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Centrumring te verbeteren. Autoverkeer kan via de Meteorstraat en Plutostraat rijden. Voor fietsers en voetgangers blijft het wel mogelijk om vanaf de Poolsterstraat de Binckhorstlaan te bereiken en andersom.

Vanaf de zomer tot en met het najaar is het deel tussen de Polluxstraat en de Zonweg aan de beurt. En tegen het eind van het jaar werkt CRB op de Binckhorstlaan tussen de Zonweg en de Maanweg.



Foto: Binckhorstlaan vanuit de lucht (fotograaf Peter van Oosterhout)

Vlietzone

Het werkterrein in de Vlietzone stond het afgelopen half jaar grotendeels in het teken van het boren van de Victory Boogie Woogietunnel. Na het afronden van het boorproces is begonnen met het afbreken van het fabrieksterrein in de Vlietzone, waar de installaties stonden die nodig waren voor het boorproces. De scheidingsinstallatie en silo's zijn eind februari volledig gedemonteerd. De gele portaalkraan waarmee de tunnelsegmenten werden gehesen, is half maart volledig gedemonteerd en afgevoerd.

Op de plek waar de segmenten voor de tunnel werden opgeslagen, is inmiddels begonnen met de bouw van de voetgangersbrug die uiteindelijk het nieuwe parkeerterrein van Drievliet verbindt met het familiepark. De brug komt over de Rotterdamsebaan heen te liggen en rust op 4 steunpunten. De funderingen voor de steunpunten zijn eind 2018 aangelegd. De verdere bouw van de loopbrug start in het voorjaar van 2019. In de tussentijd wordt de brug in delen voorgebouwd bij de fabrikant.

Het nieuwe, definitieve parkeerterrein van Drievliet komt achter de bedrijven die aan de Laan van 's-Gravenmade zijn gevestigd te liggen. Het nieuwe parkeerterrein komt op een helling te liggen, waarvan het hoogste punt ongeveer 6 meter is. Vanaf november 2018 is hiervoor ca. 100.000 kuub zand aangebracht. Dit zand is afkomstig van het boren van de Victory Boogie Woogietunnel.



Foto: Zand vanuit boorproces wordt o.a. gebruikt voor het definitieve parkeerterrein Drievliet (fotograaf Jurriaan Brobbel)

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft in 2014 de gemeente Den Haag verzocht om het Molenvlietpark in de Vlietzone (Hoge Broekpolder) ook als bergingsgebied te kunnen inzetten. Het project Rotterdamsebaan biedt voor het Hoogheemraadschap van Delfland de mogelijkheid om samen met de gemeente kansen te benutten voor de realisatie van een kwantitatief en kwalitatief toekomstbestendig watersysteem.

De bestaande Kansjesmolensloot heeft onvoldoende capaciteit om het bergingsgebied voldoende snel te vullen met water. Daarom wordt een tweede watergang als aanvoerroute voor het bergingsgebied aangelegd van de Vliet naar

het Molenvlietpark. Om de tweede watertoevoer te realiseren worden diverse voorbereidingen getroffen. Er is eind 2018 een kapvergunning aangevraagd, er is nader overleg gevoerd met bedrijven langs de Westvlietweg over de voorziene verkeersmaatregelen vanwege de aanleg van een duiker onder de Jan Thijssenweg. Verder worden afspraken gemaakt met particuliere grondeigenaren en de provincie Zuid Holland wegens het verrichten van werkzaamheden aan hun eigendommen.

Laan van Hoornwijck

Vanaf 10 september tot 19 oktober was de rijbaan van de Laan van Hoornwijck richting Rijswijk afgesloten, tussen de Laan van Kans en de Laan van Delfvliet. Het verkeer werd omgeleid via alternatieve routes. In deze periode kreeg ook dit deel van de Laan van Hoornwijck zijn definitieve inrichting. Hiervoor was het o.a. nodig om kabels en leidingen te verleggen, opnieuw te asfalteren en nieuwe verlichting aan te brengen. Ook werd de nieuwe rijbaan aangesloten op de Laan van 's-Gravenmade en de Laan van Zuid Hoorn. Een deel van de Molensloot was eerder al gedempt waardoor de brug bij de kruising van de Laan van Hoornwijck met de Laan van 's-Gravenmade overbodig is geworden. De brug is daarom verwijderd.

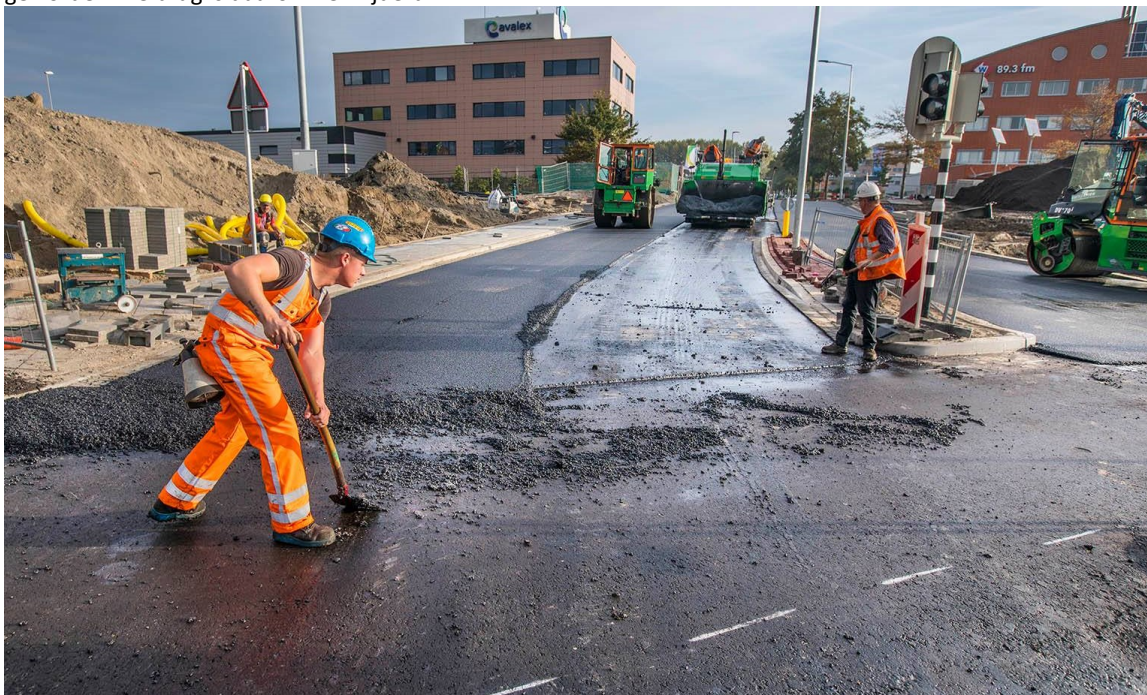


Foto: Aanbrengen asfalt van de nieuwe rijbaan Laan van Hoornwijck (fotograaf Frank Jansen)

Knooppunt Ypenburg

De afgelopen jaren is bij het knooppunt Ypenburg en de Laan van Hoornwijck een rits aan bouwkuipen gemaakt. Medio september is de aannemer gestart met de achtste en ook laatste bouwkuip langs de Laan van Hoornwijck, op de plek van de voormalige rijbaan richting Rijswijk. Voor deze laatste bouwkuip zijn in totaal 102 heipalen aangebracht. Eind oktober 2018 is de laatste paal de grond in gegaan. In totaal zijn in alle bouwkuipen samen ongeveer 1250 palen aangebracht.

De 8 bouwkuipen werden eerst nog van elkaar gescheiden door damwanden. Deze damwanden zijn inmiddels verwijderd waardoor er één grote, lange bak is ontstaan. Hierin komt het deel van de Rotterdamsebaan te liggen dat onder de Laan van Hoornwijck, de verbindingsboog A4/A13 en de A4 doorgaat en zo de Vlietzone verbindt met knooppunt Ypenburg.



Foto: Aanbrengen laatste heipalen
(fotograaf Frank Jansen)



Foto: Onderdoorgang knooppunt Ypenburg

Monitoring MER

Eind 2013 zijn voor de Rotterdamsebaan twee bestemmingsplannen vastgesteld door de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Het Milieueffectrapport (MER) Rotterdamsebaan vormt hier een bijlage van en is afzonderlijk ook vastgesteld in de gemeenteraad van Rijswijk. In het kader van de Wet milieubeheer is het wettelijk vereist dat er na de realisatie van grote projecten een MER-evaluatie plaatsvindt om de voorspellingen te spiegelen aan de daadwerkelijk opgetreden effecten. Door de gemeenteraden en de omgeving is eind 2013 de wens uitgesproken om ook tijdens de realisatiefase al de effecten te monitoren. De resultaten van deze monitoring worden daarom jaarlijks gerapporteerd. De MER monitoringsjaarrapportage over het jaar 2018 is nu gereed (zie bijlage 1).

Samengevat zijn de conclusies van de monitoring over het jaar 2018 als volgt:

- De verkeersintensiteiten op de gemeten wegvakken zijn enigszins toegenomen. Deze toename is niet het gevolg van de werkzaamheden van de Rotterdamsebaan, maar van andere autonome ontwikkelingen zoals de economische groei. De reistijden op de meeste trajecten zijn ook beperkt toegenomen als gevolg van economische groei. De beperkte wijzigingen vormen geen aanleiding om nieuwe geluidberekeningen uit te voeren.
- De gemeten concentraties stikstofdioxide laten op de monitoringspunten rondom de Rotterdamsebaan voor de jaren 2017 en 2018 een dalende trend zien ten opzichte van de jaren ervoor. Er kunnen echter pas na 5 jaar monitoring harde conclusies worden getrokken over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit rondom de Rotterdamsebaan. Daarvoor is een reeks zonder uitschieters (welke onder andere door meteorologische omstandigheden kunnen optreden) noodzakelijk.
- In 2018 zijn door de aanleg van de Rotterdamsebaan geen significante effecten opgetreden ten aanzien van de thema's verkeer, geluid en luchtkwaliteit.
- Voor de groen-blauwe thema's (onder andere bodem, water, natuur en cultuurhistorie) zijn er in 2018 geen belangrijke afwijkingen geconstateerd ten aanzien van de effectbeoordeling die in het MER uit 2013 voorspeld is.
- De projectorganisatie Rotterdamsebaan en de aannemer (CRB) zijn zich bewust van de impact van de werkzaamheden aan de Rotterdamsebaan op mensen in de omgeving en proberen daarom het veroorzaken van hinder zoveel mogelijk te beperken door diverse maatregelen te treffen (thema hinder tijdens de aanleg). Waar nodig en indien mogelijk worden de werkzaamheden aangepast en/of maatregelen getroffen.
- De invulling van het thema duurzaamheid komt grotendeels overeen met de voorgestelde kansrijke maatregelen in het MER van 2013. Deze maatregelen zijn in 2018 deels gerealiseerd. Aanvullend is er onder andere gebruik gemaakt van elektrisch aangedreven transportvoertuigen tijdens het tunnelboorproces om de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof te verminderen.

De effecten van het project Rotterdamsebaan in het jaar 2018 (aanlegfase) bevatten geen belangrijke wijzigingen ten opzicht van het MER van 2013. Er is geen aanleiding om bij te sturen.

Communicatie en omgevingsmanagement

Het intensieve communicatietraject dat tijdens het boren van de eerste tunnelbuis werd gevolgd, is zowel aan de kant van CRB en de projectorganisatie als bij bewoners goed bevallen. Ook tijdens het boren van de tweede tunnelbuis werd deze aanpak doorgezet. De website www.waarisdeboor.nl werd dagelijks bijgehouden en wie zich had aangemeld voor de e-mailservice, ontving wekelijks berichten over de voortgang van het boren. Voor degenen die direct boven de tunnel wonen, was er de extra service van dagelijkse berichtgeving op het moment dat de boormachine passeerde. Tijdens de passage van de machine was er voor deze bewoners de mogelijkheid om in een hotel te overnachten. Een enkeling maakte hiervan gebruik. Het burenoverleg Tunnel werd opnieuw gehouden en 'reisde' ook nu met de boormachine mee. Voordat de machine een huizenblok bereikte, werden die adressen persoonlijk uitgenodigd voor het burenoverleg Tunnel.

Naar aanleiding van de overlast in Voorburg-West tijdens het boren van de tweede tunnelbuis werd extra communicatie ingezet, zoals een bewonersbrief die huis-aan-huis werd bezorgd in de wijk. Ook werd een deel van de bewoners dat zich meldde met klachten persoonlijk bezocht door CRB en de projectorganisatie.

Op 10 januari werd boormachine Catharina-Amalia feestelijk 'onthaald' in de Binckhorst. Om te vieren dat het boren van de tunnel succesvol is verlopen, werd in de FokkerTerminal door de boorploegen, medewerkers van het project en vele anderen die betrokken waren teruggeblikt op het boorproces.



Foto: De boormachine Catharina-Amalia werd 10 januari jl. feestelijk onthaald in de Binckhorst. (fotograaf: Jurriaan Brobbel)

Schadebureau

Het Schadebureau Rotterdamsebaan is speciaal opgericht om onafhankelijk van de projectorganisatie en ongeacht of iemand uit Den Haag, Leidschendam-Voorburg of Rijswijk komt, verzoeken te behandelen over mogelijke schade veroorzaakt door het project Rotterdamsebaan. Bij dit voortgangsbericht biedt het Schadebureau Rotterdamsebaan zijn jaarverslag over 2018 aan (bijlage 2).

In 2018 heeft het Schadebureau 28 schademeldingen ontvangen. Het gaat om meldingen voor materiële - en letselschade, planschade en nadeelcompensatie. Na de beoordeling hebben de indieners het besluit van het Schadebureau ontvangen. Daartegen kan bezwaar en beroep worden ingesteld.

Graag verwijs ik u voor meer informatie over de werkzaamheden van het Schadebureau Rotterdamsebaan naar het jaarverslag 2018.

Het komende jaar krijgt de Rotterdamsebaan steeds meer zijn uiteindelijke vorm en inrichting. Beide tunnelbuizen worden afgebouwd, evenals de wegen in de Binckhorst en bij het knooppunt Ypenburg. Daarnaast worden de ontwerpen voor tweede watertoevoer, bediencentrale en parkeervoorziening Drievliet nader uitgewerkt. Na de zomer ontvangt u het volgende voortgangsbericht Rotterdamsebaan.