



Rapportage workshop KOM-variant d.d. 17 september 2009.

Aanleiding

Op 17 september 2009 is in een workshop een door KOM Maasdijk ingebracht alternatief besproken voor het aan te leggen turboplein met verkeersregelinstantie, ter hoogte van de Maasdijk in de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland. De aanleiding tot deze workshop werd gevormd door een motie uit de raadsvergadering van 7 juli 2009, waarin de raad het college opdraagt

1. Deze gepresenteerde variant door een onafhankelijke organisatie in overleg met de projectorganisatie en de KOM Maasdijk nader te onderzoeken en uit te werken.
2. De gemeenteraad op de hoogte te brengen van de uitkomsten van dit onderzoek voor de raadsvergadering van oktober 2009.
3. Bij een positieve uitkomst van het onderzoek op deze variant de mogelijkheid open te houden deze dan ook te realiseren en de in de raadsvergadering van 7 juli 2009 beschikbaar gestelde 5 miljoen euro hiervoor aan te wenden.

Voorgeschiedenis

Tijdens de inloopbijeenkomst in juli 2007, presenteerde de provincie Zuid-Holland het Voorlopig Ontwerp (VO) van de reconstructie van het verkeersknooppunt Westerlee en de aanleg van een gedeelte van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland. Sindsdien heeft de KOM Maasdijk aandacht gevraagd voor de afbreuk, die het ontwerp zou doen aan de sociaal maatschappelijke relatie tussen de kern Maasdijk en de rest van het Westland. Betreffende inspraakreacties hadden vooral betrekking op de omrijafstanden, die zouden ontstaan na realisering van het plan. De bewoners van de Groeneweg, Oranjesluisweg, St. Jorispad en een gedeelte van de Galgeweg zijn veelal per auto op de kern Maasdijk gericht ten aanzien van basisscholen, winkels, sport- en andere verenigingen, kerkelijk e.d. Anderzijds zijn de bewoners van Maasdijk voor andere voorzieningen, niet in Maasdijk aanwezig, aangewezen op Naaldwijk, ook veelal per auto.

De inspraakreacties hebben de provincie geen aanleiding gegeven het plan aan te passen, omdat voldaan werd aan de geldende richtlijnen en normen. De gemeente Westland had wel oog voor de verminderde bereikbaarheid van de kern Maasdijk en heeft vervolgens onderzocht op welke wijze deze relatie voor autoverkeer weer teruggebracht zou kunnen worden. Daarnaast heeft tegelijkertijd, op verzoek van de gemeente Westland, een fietsonderzoek plaatsgevonden rond het gehele 3-in-1-project. Dit onderzoek adviseert o.a. de aanleg van een fietstunnel onder de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland nabij het verkeersknooppunt Westerlee en een extra fietstunnel onder de Maasdijk en de Tweede Ontsluitingsweg tussen de Oranjesluisweg en het onderpad Maasdijk nabij de Pettendijk.



Op basis van beide onderzoeken zijn de volgende ontwerpaanpassingen doorgevoerd:

- Het vervallen van de geplande fietstunnel onder de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland ter plaatse van het Blauwhek.
- De aanleg van een tunnel voor alle verkeer onder de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland nabij het verkeersknooppunt Westerlee, waarvan de meerkosten ten opzichte van een (benodigde) fietstunnel door de gemeente Westland gedragen worden.
- De aanleg van een fietstunnel onder de Maasdijk en de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland tussen de Oranjesluisweg en het onderpad Maasdijk nabij de Pettendijk.

In december 2008 heeft de wethouder van Verkeer en Vervoer van de gemeente Westland, voor het upgraden van bovengenoemde fietstunnel tot een tunnel voor alle verkeer, persoonlijk het verzoek bij de gedeputeerde van Verkeer en Vervoer van de provincie Zuid-Holland ingediend. Groen licht is verkregen op voorwaarde, dat de gemeente de meerkosten voor haar rekening zou nemen. Met deze aanpassingen is naar het oordeel van de gemeente Westland en de provincie Zuid-Holland, het sociaal maatschappelijk belang voldoende gediend. Dit is eveneens bevestigd in het bestuurlijk over van het 3-in-1 project. De provincie Zuid-Holland heeft inmiddels alle genoemde aanpassingen in het Definitief Ontwerp verwerkt (DO).

De KOM Maasdijk diende via genoemde raadsvergadering van 7 juli 2009 een alternatieve ongelijkvloerse variant in. Met deze variant wordt de sociaal maatschappelijke relatie tussen Maasdijk en de rest van het Westland minder verstoord en blijft de kern Maasdijk beter bereikbaar vanuit het Westland. Dit komt de leefbaarheid van de kern ten goede. Het resultaat is de vermelde motie. Het adviserende ingenieursbureau Van der Waal & Partners heeft de variant civieltechnisch uitgewerkt om te kunnen beoordelen of de variant technisch haalbaar is en of het ruimtebeslag de beschikbare ruimte niet overtreft.

Onderzoek als een workshop

Er is in onderling overleg (KOM Maasdijk, gemeente Westland en provincie Zuid-Holland) gekozen voor een pragmatische benadering van het te houden onderzoek in de vorm van een workshop, waarin, aan de hand van gezamenlijk vastgestelde criteria, de variant is beoordeeld en vergeleken met het provinciale plan.

Bij de workshop waren aanwezig:

- Een onafhankelijk voorzitter van het bureau Boer & Croon.
- Vertegenwoordigers KOM Maasdijk.
- Medewerkers van het adviesbureau Van der Waal & Partners.
- Vertegenwoordigers van de provinciale projectorganisatie.
- Vertegenwoordigers gemeente Westland.
- Verkeerskundig adviseur van Goudappel Coffeng.

Vooraf heeft de voorzitter afzonderlijke oriënterende kennismakingsgesprekken gevoerd met de betrokken partijen om goed geïnformeerd de workshop te kunnen leiden. Alle beschikbare stukken en tekeningen zijn onderling uitgewisseld, zodat iedereen met dezelfde informatie aan de workshop is gestart.



Het volgende programma is gevolgd:

- Opening en toelichting door voorzitter.
- Stand van zaken van het 3-in-1-project door provincie Zuid-Holland.
- Toelichting van de KOM variant, zowel door vertegenwoordigers KOM als adviesbureau.
- Toelichting provinciaal plan door gemeente Westland.
- Verkeerskundige presentatie door Goudappel Coffeng.
- Vragen en discussie.
- Bespreken en vaststellen toetsingscriteria.
- Op flipovers door twee groepen scores genoteerd van de KOM variant in vergelijking met de provinciale variant.
- Uitkomsten toelichten en bespreken.

Betreffende toelichtingen tijdens de workshop

Provincie Zuid-Holland:

Vanuit de provincie wordt de stand van zaken van het project geschetst (zie bijlage 1). Het Voorlopig Ontwerp (VO) is na vele bezuinigings- en versoberingsronden tot stand gekomen. Van bestuurlijke zijde binnen het 3-in-1-project was er nadrukkelijk op aangedrongen, om van dit kostbare projectonderdeel de kosten zo beperkt mogelijk te houden. De in het ontwerp opgenomen viaducten voor autoverkeer nabij de Maasdijk, zijn in 2007 op verzoek van de gemeente Westland vervangen door fietstunnels. Ten gevolge van verdere versobering zijn de twee aan weerszijden geplande fietstunnels vervangen door één centraal fietspad ter hoogte van Blauwhek.

Het aantal inspraakreacties (480), naar aanleiding van de inloopbijeenkomst in juli 2007, overtrof alle verwachtingen. Later werd geconstateerd, dat een groot aantal (circa 150 stuks) van de naar alle insprekers verzonden reactienota werd geretourneerd. Dit omdat geadresseerden aangaven niet te hebben gereageerd. Op dat moment was het Definitief Ontwerp (DO) inmiddels gereed en de benodigde gronden eveneens al voor 70% in eigendom van de provincie.

Het is de bedoeling in 2010 het project door middel van Engineering & Construct aan te besteden, waarbij aan de aannemer de vrijheid wordt gelaten t.a.v. de uitvoering van het ontwerp. Hiermee wordt beoogd maximaal te profiteren van marktwerking en inventiviteit van de aannemende partij. Binnenkort, nadat benodigde onderzoeken zijn afgerond, zal het planologische proces in overleg tussen gemeente en provincie worden voorbereid.

De wijzigingen in het project zijn: de toevoeging van een fietstunnel tussen de Oranjesluisweg en het onderpad van de Maasdijk, een fietstunnel nabij het verkeersknooppunt Westerlee en het vervallen van de fietstunnel 'Blauwhek'. Voor rekening van de gemeente Westland wordt de fietstunnel 'Westerlee' geschikt gemaakt voor alle verkeer.



Deze (ontwerp)wijzigingen leidden tot een nieuw tracé-ontwerp en een voorontwerp van de tunnel 'Westerlee' met hernieuwde onderzoeken "luchtkwaliteit" en "geluid" en een nieuw voorontwerp van de fietstunnel 'Maasdijk'. Als gevolg van de (ontwerp)wijzigingen zal ook opnieuw gecommuniceerd en informatie gedeeld moeten worden. De nu optredende vertraging bedraagt ruim een jaar. Binnenkort wordt het gewijzigde Definitieve Ontwerp (DO) vastgesteld en kunnen de genoemde vervolgstappen gezet worden (bestemmingsplanprocedure, voorbereiden aanbesteding e.d.).

Overigens heeft de provincie Zuid-Holland dit voorjaar een Quick Scan uitgevoerd op een ongelijkvloers alternatief voor het turboplein Maasdijk, op verzoek van Honderdland. Op basis van groter ruimtebeslag, meerkosten en vertragende werking is deze afgewezen.

KOM variant:

Door KOM Maasdijk wordt het verloop van diverse overleggen met de gemeente Westland, die in de loop van de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden, geschetst, waardoor een duidelijk beeld ontstaat van deze communicatie (zie bijlage 2). Vervolgens wordt door het ingenieursbureau de KOM variant toegelicht (zie bijlage 6). Gewezen wordt op de verkeerskundige voordelen, zoals:

- De kortste route van Maasdijk naar het Westland v.v.
- De onbelemmerde doorstroming van verkeer op de Tweede Ontsluitingsweg.
- De kortste route voor het openbaar vervoer langs Maasdijk.
- Geen menging van regionaal verkeer en bestemmingsverkeer op bedrijventerrein Honderdland, het fietsverkeer kan kiezen om via het onderpad van de Maasdijk over de Maasdijk onder de Tweede Ontsluitingsweg door te fietsen om de Oranjesluisweg en de Groeneweg te bereiken, of een route door Honderdland.
- De goede mogelijkheden voor het bergen van water.

De korte verbinding wordt als belangrijkste factor ervaren, omdat daarmee het belang van de sociaal maatschappelijke relatie tussen Maasdijk en het Westland maximaal wordt gediend. De vrees bestaat, dat door minder klandizie de middenstand in Maasdijk omzet zal gaan missen en teloorgang en verpaupering in de hand zal werken. Hoewel het plan nog niet uitgedetailleerd is, wordt er van uit gegaan, dat het qua ruimtebeslag past binnen de huidige projectgrenzen. Er zijn bijvoorbeeld geen overgangsbogen toegepast, zodat bij verdere uitwerking eventueel nog zou kunnen blijken dat wel meer ruimte benodigd is.

Gemeente Westland:

Aan de hand van een aantal situatieschetsen wordt de geschiedenis aangegeven, die het project inmiddels heeft doorlopen. Gememoreerd wordt aan het uitgangspunt vastgesteld in een stuurgroepoverleg van september 2004, dat: zo snel als mogelijk zou worden begonnen met de aanleg van de Tweede Ontsluitingsweg en de Verlengde Veilingroute en dat de plannen voor Westerlee zo snel mogelijk uitgewerkt moesten worden, waarbij een taakstellend budget werd meegegeven van € 131 mio. Wijzigingen waren niet meer aan de orde, behalve als de verzoeker de meerkosten zou betalen en er geen sprake van vertraging zou zijn.



Het toenmalige schetsontwerp, bestaande uit twee turbopleinen, kende twee tunnels voor alle verkeer nabij de Maasdijk en één fietstunnel nabij Westerlee (zie bijlage 3, tweede blad). Gemeente Westland bereidde in 2006 planologisch het verlengen van de Groeneweg voor om deze aan te kunnen sluiten op de inmiddels aangelegde rotonde in de Galgeweg. Uit verkeersonderzoek bleek, dat met deze doortrekking zodanig veel verkeer over de Groeneweg zou gaan rijden, dat profielaanpassingen en aanleg van vrijliggende fietspaden noodzakelijk zouden zijn. Gelet op de plaatselijke situatie en de extreme kosten, die hiermee gemoeid zouden zijn, heeft de gemeente Westland ervoor gekozen de provincie te verzoeken deze doorverbinding voor autoverkeer te vervangen door viaducten voor alleen fietsverkeer (zie bijlage 3, derde blad). De verdere uitwerking door de provincie, gepaard gaande met wederom versoberingen om het taakstellende budget te bereiken, resulteerde in 2007 in een Voorlopig Ontwerp (zie bijlage 3, vierde blad). Daarin waren o.a. de ongelijkvloerse fietsverbindingen bij de turbopleinen vervangen door één centrale fietstunnel ter plaatse van Blauwhek. De ontstane omrijdbewegingen voor zowel de fietsers als het andere verkeer en openbaar vervoer werden acceptabel geacht.

De gemeente Westland heeft met name de sociaal maatschappelijke relatie tussen Maasdijk en het Westland aan de andere zijde van de Tweede Ontsluitingsweg aandacht gegeven als belangrijkste onderwerp uit de inspraakreacties en contact met de KOM Maasdijk. Het resultaat is een plan (zie bijlage 3, blad 5) met een tunnel voor alle verkeer nabij het verkeersknooppunt Westerlee en een extra fietstunnel onder de Maasdijk en de Tweede Ontsluitingsweg, die fietsverkeer mogelijk maakt tussen de Oranjesluisweg en het onderpad van de Maasdijk. De tunnel bij Bauwhek is daarbij vervallen. Vanuit het algemeen belang is het een goede variant, die ook een oplossing biedt voor het openbaar vervoer, dat hierbij het toekomstige bedrijventerrein Honderdland bedient.

Verkeerstechnische toelichting Goudappel Coffeng:

Een beschouwing met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Westland geeft de volgende verkeersintensiteiten op de betrokken routes in en rond het plangebied (zie bijlage 4 en 7).

In 2008 heeft de Lange Kruisweg een intensiteit van ongeveer 4.500 motorvoertuigen per etmaal, dit is nog onder de maximaal gewenste intensiteit van 5.000 mvt/etmaal. Het Zuidelijk deel van de Maasdijk (tussen Maasdijk en de Oranjesluisweg) heeft een intensiteit van circa 13.000 mvt/etmaal, terwijl 20.000 mvt/etmaal maximaal gewenst is. De Groeneweg heeft een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal, wat nog ruim onder de maximaal gewenste van 5.000 mvt/etmaal ligt.

Voor variant 1, waarin een tunnel voor alle verkeer is opgenomen nabij het verkeersknooppunt Westerlee en het verkeer richting Maasdijk afwijkt via Honderdland, zal de intensiteit in 2018 op de Lange Kruisweg oplopen naar bijna 8.000 mvt/etmaal, ver boven de maximaal gewenste 5.000 mvt/etmaal. Op het Zuidelijk deel van de Maasdijk zal de intensiteit afnemen naar circa 4.000 mvt/etmaal en op de Groeneweg zal de intensiteit teruglopen naar 500 mvt/etmaal.



In variant 2 krijgt het verkeer vanuit de tunnel voor alle verkeer nabij het verkeersknooppunt Westerlee door Honderdland een directe aansluiting op de Maasdijk. In 2018 zal de verkeersintensiteit op de Lange Kruisweg dan oplopen naar bijna 8.000 mvt/etmaal, ver boven de maximaal gewenste 5.000 mvt/etmaal. Het Zuidelijk deel van de Maasdijk zal een verkeersintensiteit van 12.000 mvt/etmaal kennen en de Groeneweg circa 700 mvt/etmaal, beide ruim onder de maximaal gewenste intensiteit.

Bij de variant KOM Maasdijk loopt de intensiteit in 2018 op tot bijna 7.000 mvt/etmaal op de Lange Kruisweg, blijft de intensiteit op het Zuidelijk deel van de Maasdijk rond de 12.000 mvt/etmaal en gaat de intensiteit op de Groeneweg naar bijna 8.000 mvt/etmaal, ruim boven het maximaal gewenste aantal van 5.000 mvt/etmaal.

De berekende reistijd tussen de kern Maasdijk en de Groeneweg bedraagt in het eerdere provinciale plan 20 minuten. In het aangepaste actuele plan bedraagt deze 8 minuten en in de variant KOM Maasdijk 5 minuten. De variant (2) met autotunnel en directe aansluiting op de Maasdijk resulteert in een reistijd van 6 minuten.

Een vergelijking van de fietsroutes in het huidige ontwerp met die in de variant Kom Maasdijk levert het volgende op: in het huidige ontwerp behoeven geen hoogteverschillen te worden overbrugd, terwijl dat in de variant KOM Maasdijk wel het geval is. Om vanaf de Oranjesluisweg naar Hoek van Holland of de Pettendijk te kunnen fietsen, moet de Maasdijk overwonnen worden, een hoogteverschil van vier à vijf meter met, gelet op de afstanden, redelijk steile hellingen. Bovendien komt dit fietspad op de Maasdijk strak tussen de twee gebiedsontsluitingswegen te liggen. Ook vanaf dezelfde locatie naar Maasdijk via het onderpad gaat het fietspad over de Maasdijk. Dit alles betekent, dat de conclusies uit het fietsonderzoek 3-in-1 eveneens voor de variant KOM Maasdijk van toepassing blijven en een tunnel onder de Maasdijk en de Tweede Ontsluitingsweg noodzakelijk is, alsook een fietstunnel ter plaatse van het verkeersknooppunt Westerlee onder de Tweede Ontsluitingsweg t.b.v. het doorgaande regionale fietsverkeer.

Op basis van het toepassen van een selected link op genoemde variant 2, welke qua verkeersstromen dezelfde effecten heeft als de variant KOM Maasdijk, kan een goed beeld worden gevormd van het verkeer over de onderhavige wegen. Variant KOM Maasdijk resulteert in meer verkeer over de Maasdijk, waarbij goed zichtbaar is de toeloop van verkeer vanaf de A20 bij Coldenhoeve en Maassluis (en Vlaardingen). Hoe onbelemmerder de route naar Naaldwijk wordt, hoe meer verkeer dit aantrekt wat anders via de A20 zou rijden. De automobilist zal eerder de verkeersregelinstanties op het verkeersknooppunt Westerlee en het Vlietpolderplein ontwijken en de (sluip-)route zonder verkeersregelinstanties kiezen via Coldenhove, de Maasdijk en de Groeneweg. Een zeer ongewenst effect.



Ten aanzien van de variant KOM Maasdijk wordt tevens aangegeven, dat bij de boogstralen geen overgangsbogen zijn toegepast. Dit leidt tot een snelheidsbeperking in de bochten van 80 km/h op de hoofdrijbaan naar 30 km/h in de bogen. Dit is ongewenst. Het toepassen van overgangsbogen ondervangt dit, maar zal leiden tot een groter ruimtebeslag dan het huidige schetsontwerp. Verder sluit de oprit vanaf de rotonde bij de Oranjesluisweg richting Hoek van Holland aan op de binnenzijde van de bocht in de Tweede Ontsluitingsweg, wat een onveilige situatie veroorzaakt in verband met slecht zicht bij het oprijden van de hoofdrijbaan.

Korte reacties op presentaties

Uit de presentaties bleek, dat de te behalen tijdwinst door het minder omrijden drie minuten bedraagt. De Lange Kruisweg zal in alle gevallen een upgrading moeten krijgen en met de KOM variant zal de Groeneweg over de maximale capaciteit heen gaan, zodat ook daar ingrijpende maatregelen onvermijdelijk zijn. De factor tijd speelt een belangrijke rol in de planvorming en is van grote betekenis in de afweging. De sociaal maatschappelijke relatie is in het geding ten nadele van de kern Maasdijk, wat een nadelige invloed op het draagvlak voor de huidige plannen kan hebben.

Beoordelingen KOM variant

Hieronder wordt de op de flipovers genoteerde uitkomst van de beoordeling van de KOM variant aan de hand van opgestelde criteria en gezamenlijk ingebrachte elementen zo objectief mogelijk weergegeven. Aan de KOM en Van der Waal & Partners is gevraagd de afwegingscriteria aan te geven, zo ook aan de gemeente en de provincie, waardoor het resultaat uit twee gedeelten bestaat. Daarna volgt nog een enkele alinea met laatste reacties op de vraag, welke indruk de workshop bij de partijen heeft achtergelaten.

1. Beoordeling vanuit KOM Maasdijk & Van der Waal & Partners:

Verkeer

- Het ontwerp kan de geprognosticeerde verkeersintensiteiten goed verwerken. In de verdere uitwerking moet nog aandacht worden besteed aan in- en aanpassingen o.a. vormgeving aansluiting Groeneweg en de Groeneweg zelf. De uitkomsten hebben invloed op tijd en geld (ruimte/grondverwerving).
- De directe bereikbaarheid van de kern Maasdijk is beter, mede door de bus over de Maasdijk te handhaven, en daarmee dus ook de leefbaarheid in de kern.
- Er vindt in het bedrijventerrein Honderdland geen menging van vracht- en lokaal personenverkeer plaats, wat de verkeersveiligheid ter plaatse ten goede komt.
- Aangegeven wordt dat naar de toekomst toe het mogelijk is deze variant te 'verdubbelen', waarmee de toegenomen verkeersintensiteiten verwerkt kunnen worden.



Ruimtelijk

- Met betrekking tot de eisen van het Hoogheemraadschap van Delfland biedt het plan ruim voldoende mogelijkheden om water te bergen. Daarnaast zal de verlening van de diverse vergunningen naar verwachting wel de nodige voeten in de aarde hebben.
- Ten aanzien van lucht en geluid e.d. zullen de uitkomsten van de nog noodzakelijke onderzoeken de consequenties uitwijzen.
- De KOM variant past binnen de huidige projectgrenzen, zonder nog rekening te kunnen houden met uitkomsten van nadere ontwerpuitwerking, onderzoeken e.d.

Sociaal maatschappelijk

- Benadrukt wordt de sterk aanwezige sociaal maatschappelijke relatie tussen de kern Maasdijk en Naaldwijk en de rest van het Westland, die de KOM variant optimaal faciliteert.
- Gevreesd wordt, dat het ontwerp van de provincie eerder een beweging in de richting van Maassluis teweeg zal brengen, dan richting Westland.

Tijd

- Onzeker is de mate van de vertraging, die ten gevolge van een ontwerpwijziging zou optreden.

Geld

- Een nadere begroting kan pas duidelijkheid bieden over alle kosten, die gemoeid zijn met de inpassing van de KOM variant.

2. Beoordeling vanuit de gemeente Westland & de provincie Zuid-Holland:

POSITIEVE ASPECTEN

Sociaal maatschappelijk

- De sociaal maatschappelijke relatie tussen de Groeneweg - Maasdijk en tussen Maasdijk – Naaldwijk wordt zeker onderkend.

Verkeer

- Duidelijk voordeel voor het doorgaande goederenvervoer over de 2^{de} Ontsluitingsweg Hoek van Holland als doorgaande route zonder hindernissen.
- Buslijn 30 kan de Maasdijk blijven volgen, zodat voor de kern Maasdijk het huidige niveau gehandhaafd blijft. In het provinciale ontwerp loopt de bus via de tunnel bij het verkeersknooppunt Westerlee optimaal door het bedrijventerrein Honderdland heen en wordt de bediening van de kern Maasdijk minder goed.
- Was het zo, dat in het oorspronkelijke plan de rijtijd 20 minuten bedroeg en inclusief de aanpassingen 8 minuten, de KOM variant leidt tot een rijtijd van 5 minuten. De hiermee te behalen 'winst' bedraagt dus 3 minuten.



NEGATIEVE ASPECTEN

Tijd

- Ingeschat wordt, gelet op de ervaringen bij de "vierde poot Lange Broekweg", dat het project zeker een vertraging oploopt tussen de twee en vier jaar. Het is bij deze ontwerpwijziging noodzakelijk om terug te gaan naar de fase van schetsontwerp. Vanuit dit schetsontwerp komt de projectorganisatie tot een Voorlopig Ontwerp en vervolgens tot een Definitief Ontwerp. Los van eventuele grondverwerving zijn er diverse noodzakelijke onderzoeken te doen op het gebied van bodem, water, milieu, flora en fauna e.d. Communicatie en publicatie vragen aandacht en tijd. Vervolgens dient dan tevens weer de bestemmingsplanprocedure doorlopen te worden.

Geld

- De ongelijkvloerse KOM variant wordt civieltechnisch duurder ingeschat dan de gelijkvloerse provinciale variant. Gezien dat bij de uitwerking een raming wordt gemist, is er geen exacte reële inschatting van de (extra) kosten te maken.
- Extra ontwerp- en proceskosten worden ingeschat op circa € 1 mio.
- Door kostenstijging in de tijd moet rekening worden gehouden met indexatie van 5% per jaar over de totale projectkosten ad circa € 80 mio gedurende minimaal twee jaren. 5% van € 80 mio is € 4 mio, wat over twee jaar circa € 8 mio betekent aan extra kosten als gevolg van indexatie.
- Met name het economische (vracht-)verkeer moet langer wachten op een verbetering van het wegennet en blijft dus langer overlast en vertraging ondervinden van een steeds slechter wordende bereikbaarheid, zoals bv. het Stenalineverkeer. Juist van de zijde van het bedrijfsleven wordt al geruime tijd aangedrongen op snelle uitvoering van het huidige ontwerp.
- Onzeker is of door eventueel uitstel één of meerdere dekkingsmiddelen, bv. subsidie, van dit moment gevaar lopen.

Verkeer

- De resultaten van het fietsonderzoek 3-in-1-project dienen in het plan te worden opgenomen: fietstunnel nabij het verkeersknooppunt Westerlee en fietstunnel onder de Maasdijk. De huidige fietsroutes in de KOM variant laten zeker ten aanzien van het rijcomfort te wensen over.
- Ten aanzien van de rijtijden kan het volgende worden gemeld: in de oorspronkelijke provinciale variant bedroeg de rijtijd via een omweg 20 minuten; in het aangepaste provinciale plan bedraagt de rijtijd 8 minuten en in de KOM variant bedraagt de rijtijd 5 minuten. De (extra) tijdwinst bedraagt 3 minuten.
- Een plan zonder maatregelen heeft een onaanvaardbaar negatieve invloed op de leefbaarheid van de Groeneweg.
- Eén van de doelstellingen van het 3-in-1-project, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid van de woonkernen, wordt met de KOM variant niet gehaald. Uit het verkeersmodel blijkt dat een belangrijke verkeersstroom rond de 12.000 à 13.000 mvt/etmaal, waaronder een groot deel sluipverkeer, over de Maasdijk blijft rijden. De Maasdijk wordt hiermee niet autoluw en de overlast op het gebied van geluid en lucht blijft voor de kern Maasdijk daarmee bestaan.



- Aan de toekomstvastheid van een viaduct wordt ernstig getwijfeld, een andere verkeersstroom vereist namelijk andere maatregelen. Gevreesd wordt voor kapitaalvernietiging, omdat in de toekomst wellicht een totaal andere oplossing zal worden gekozen.
- Gerede twijfel bestaat ten aanzien van het benodigde ruimtebeslag, aangezien nog veel zaken nader uitgewerkt moeten worden. Wijziging van bv. horizontale en verticale boogstralen heeft ongetwijfeld invloed op het benodigde grondoppervlak, waardoor al snel sprake van grondverwerving zou kunnen zijn.

Naar aanleiding van deze resultaten op de flipovers zijn de volgende aanvullende opmerkingen gemaakt:

Ten aanzien van de toekomstvastheid wordt geconcludeerd, dat dit tweeledig kan worden gezien. Enerzijds is nog onbekend welke plannen in de toekomst de ontsluiting van het gebied Westland/Hoek van Holland zullen vormen. Het risico is altijd aanwezig, dat het huidige tracé voor de toekomstplannen niet bruikbaar zal blijken te zijn. Anderzijds is er wel ruimte om het huidige tracé te verdubbelen.

Met de KOM variant wordt de mogelijkheid geboden een alternatief te kiezen voor het rijden door het bedrijventerrein Honderdland, zodat het vracht- en het lokale personenverkeer niet behoeven te mengen.

Ruimtelijk zit er onzekerheid ten aanzien van de eisen van het Hoogheemraadschap van Delfland, waar het gaat om waterberging en doorstroomvoorzieningen. Daarin spelen ook de uitkomsten van nader onderzoek op het gebied van geluid en lucht nog een rol. Ten aanzien van de sociaal maatschappelijke relatie is gewezen op het grote belang van de relatie van de kern Maasdijk met Naaldwijk en de rest van het Westland, die met de KOM variant beter wordt gediend. Het provinciale plan zou de keuze voor Maassluis aantrekkelijker kunnen maken.

Desgevraagd wordt na afloop door de deelnemers een eerste indruk aangegeven.

Door de KOM wordt aangegeven, dat puur technisch gezien er geen tijd beschikbaar is om te bezien of de KOM variant nog ingepast kan worden. Niettemin blijft men van oordeel dat de sociaal maatschappelijke relatie van doorslaggevende betekenis in de besluitvorming zou moeten zijn. De aanleg van de KOM variant is de goede weg voor Maasdijk en zorgt voor een breder draagvlak, waarvoor de vertraging acceptabel wordt geacht. Ook het bedrijfsleven ter plaatse geeft aan op het Westland te zijn gericht en niet op Maassluis.

Van de zijde van de gemeente wordt op het proces gewezen, waarin destijds uit bezuinigingsoverwegingen alle ongelijkvloerse oplossingen uit de MER voorkeursvariant zijn geschrapt. Het oorspronkelijke plan van de provincie is in de inspraak geweest. Ten gevolge van de inspraakreacties is een ander goed plan met een verkeerstunnel nabij het verkeersknooppunt Westerlee en een fietstunnel onder de Maasdijk voortgekomen. De KOM wil beter. De politiek zal daarbij alle belangen moeten afwegen en heeft het laatste woord.



Omdat bij de provincie geen enkel project meer zonder risicomanagement wordt voorbereid en gerealiseerd, wordt een aantal risico's onderkend. Past de KOM variant echt wel binnen de plangrenzen? Wat zal de uitkomst zijn van de overleggen met de beheerders van om te leggen kabels en leidingen? Wat zijn de gevolgen van de uitkomsten van de noodzakelijke onderzoeken op het gebied van water, geluid en lucht? Is er sprake van groencompensatie? Zal nadere beschouwing van de toegepaste boogstralen van de wegaansluitingen bv. tot meer ruimtebeslag leiden? Een vraag die de stuurgroep van het 3-in-1-project al eerder t.a.v. turbopleinen had gesteld, is of het plan de toets van duurzaamheid kan doorstaan (relatie toekomstige Oranjetunnel, eventueel een tweede viaduct ernaast in de toekomst, e.d.)? Genoemd wordt, dat één der landhoofden van het viaduct in de Maasdijk is getekend. Omdat de Maasdijk een waterkering is, zal Delfland hiertegen ongetwijfeld bezwaren hebben wat kan resulteren in een totaal gewijzigd plan. Ook worden vraagtekens geplaatst bij de kosten van de KOM variant, m.a.w. het risico is zeker wel aanwezig dat de KOM variant duurder zal blijken te zijn dan het voorliggende provinciale plan. De op basis van het fietsonderzoek 3-in-1-project aanbevolen fietstunnels zullen in de KOM variant eveneens opgenomen moeten worden.

Deze uitkomst gaat als objectieve rapportage, die door alle deelnemers wordt gedragen, via de portefeuillehouder verkeer en vervoer naar de raad. Alle ingebrachte stukken, presentaties e.d., die betrekking hebben op de workshop, zijn als bijlagen toegevoegd. De op de flipovers genoteerde opmerkingen zijn letterlijk op bijlage 5 weergegeven en eveneens bijgevoegd.

Bijlagen:

1. Presentatie provincie Zuid-Holland.
2. Presentatie KOM.
3. Presentatie gemeente Westland.
4. Presentatie Goudappel Coffeng.
5. Weergave inhoud flipovers.
6. Schetsontwerp variant KOM Maasdijk.
7. Rapportage Goudappel Coffeng.