

Advies n.a.v. rapport Onderzoek Ontlasten Lokale Vlietbruggen

4 juni 2016

Geachte leden van de Adviesgroep en van gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg,

Met waardering voor de aanpak en de degelijke onderbouwing van de effecten van de onderzochte (extreme) scenario's in het onderzoek Ontlasten Lokale Vlietbruggen als vervolg op het onderzoek Meerwaarde Extra Oeververbinding, legt MKB Leidschendam-Voorburg (MKB LV) hierbij graag haar bevindingen en adviezen aan u voor.

Vooraf ...

MKB LV ziet haar standpunt bevestigd dat een extra brug over de Vliet de enig juiste keus om de bereikbaarheid van onze gemeente in de toekomst veilig te stellen. Alle onderzoeken wijzen in die richting. Drie rapporten* verder blijken de effecten qua verkeer geen nieuwe feiten op te leveren. Bereikbaarheid is een cruciale voorwaarde voor een gezond woon- en ondernemersklimaat. Een beslissing over een extra brug over de Vliet, op het moment dat deze nog inpasbaar is, is dan ook hoogst urgent. Vanwege de complexiteit van het bereikbaarheidsvraagstuk bepleiten wij een integrale aanpak op een hoger niveau met alle stakeholders rond de tafel: gemeente, provincie, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven en bewonersorganisaties. Anders loopt Leidschendam-Voorburg het risico op termijn het imago van een mooie stad om in te wonen, werken en recreëren kwijt te raken en een doodlopende hoek aan de rand van Den Haag te worden.

*) 2010 Goudappel Coffeng - Onderzoek maatregelen verlagen verkeersintensiteit L'dam Centrum;
2015 - Grontmij - Onderzoek Meerwaarde Extra Oeververbinding;
2016 - Goudappel Coffeng - Onderzoek Ontlasten Lokale Vlietbruggen.

Het rapport

Wij constateren een vreemde inconsistentie bij de Resultaten van de Analyses in het hoofdstuk Samenvatting. Bij alle scenario's worden onder de rubrieken Verkeer, Leefbaarheid en Economie de effecten op de diverse locaties vermeld.

Zo lezen we bij Scenario 2 / Verkeer onder meer: 'dit scenario leidt tot veel minder verkeer rond Sluisbrug en Wijkerbrug'. En vervolgens onder Leefbaarheid: 'rond de Sluisbrug en Wijkerbrug zijn verbeteringen in lucht en geluid te verwachten. Ook voor het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid is deze maatregel positief'.

Inconsistent is dat bij Scenario 3 / Verkeer wel vermeld is 'dat door de extra oeververbinding het verkeer over Sluisbrug en Wijkerbrug fors afneemt' en dat vervolgens onder Leefbaarheid het effect daarvan NIET opgenomen is (verbeteringen in lucht en geluid; positief voor verblijfsklimaat en verkeersveiligheid). Uitsluitend de negatieve effecten van de verbinding door Klein Plaspoelpolder worden hier genoemd.

Het onderzoeksresultaat

Samenvattend kunnen we stellen dat de Resultaten van de Analyses veelzeggend en tegelijk overtuigend zijn:

Scenario 3a/b biedt voor ondernemers en bewoners in het Damcentrum en rond de Wijkerbrug/Wijkerlaan in alle opzichten positieve effecten t.o.v. de autonome situatie. De voorziene nadelige effecten in het nu nog onbewoonde gebied langs het voorkeurtracé voor een verbindingsweg door KPP kunnen door een adequate inrichting en inpassing, alsmede aanpassing van infrastructuur elders in de gemeente, zo beperkt mogelijk worden gehouden. Zowel de bereikbaarheid als de economie van Leidschendam-Voorburg langs de Vliet (Damcentrum Leidschendam, Huygenskwartier Voorburg) hebben er voordeel van.

Uit het rapport :

Straatbeeld, verkeersveiligheid, leefbaarheid scenario 3a/b

Locatie	Beschrijving relatie vorm, functie en gebruik
Wijkerlaan	Met de komst van de extra oeververbinding neemt de verkeersdruk af in de Wijkerlaan. Dit betekent dat de Wijkerlaan gaat voldoen aan alle verkeerskundige uitgangspunten voor een erftoegangsweg.
Damplein	Met de komst van de extra oeververbinding neemt de verkeersdruk af op het Damplein. Hiermee verbetert de situatie, maar de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers blijft een punt van aandacht.
Damhouderstraat	Met de komst van de extra oeververbinding wordt de Sluisbrug ontlast. Hiermee verbetert de situatie op de Damhouderstraat, maar de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers blijft een punt van aandacht.
Oude Trambaan	Door de extra oeververbinding neemt de verkeersdruk op de Oude Trambaan toe. De inrichting van de weg blijft voldoen aan de verkeerskundige uitgangspunten voor een gebiedsontsluitingsweg. Een punt van aandacht zijn de vormgeving en de verkeersafwikkeling op de kruispunten.
Voorburgseweg	Door de extra oeververbinding neemt de verkeersdruk op de Voorburgseweg toe. De inrichting van de weg blijft voldoen aan de verkeerskundige uitgangspunten voor een gebiedsontsluitingsweg. Een punt van aandacht zijn de vormgeving en verkeersafwikkeling op de kruispunten en de situatie van de bushalte nabij rotonde Oost-einde.
Parkweg	Met de extra oeververbinding neemt de verkeersdruk op de Parkweg af. De inrichting van de weg gaat in dit scenario voldoen aan de verkeerskundige uitgangspunten van een gebiedsontsluitingsweg.
Westvlietweg	De verkeerssituatie op de Westvlietweg voldoet ook met een extra oeververbinding aan de verkeerskundige uitgangspunten voor een gebiedsontsluitingsweg.
Nieuwe weg naar extra oeververbinding (door KPP)	De situatie op de nieuwe verbinding voldoet aan de verkeerskundige uitgangspunten van een 50 km/h-weg. De verkeersafwikkeling op kruispunten is wel een aandachtspunt. Daarnaast vormt een dergelijke weg een barrière door het gebied.

Economie Damcentrum scenario 3a/b

	Lokale bezoekers	Recreatieve bezoekers	Doelgerichte bezoekers
Beschrijving effect	Een lichte verbetering doordat de bereikbaarheid in de omgeving wat verbetert.	Lichte verbetering, omdat de algehele doorstroming beter wordt. Kan mogelijk tot iets meer vertraging voor vaarverkeer leiden.	Lichte verbetering, omdat de algehele doorstroming beter wordt.
Score	+	+	+

Scenario 3a/b laat in economisch opzicht een licht-positieve ontwikkeling voor L'dam Centrum zien. Goed nieuws, want hoe bescheiden ook, het kwetsbare gebied kan geen enkel risico verdragen dat de toekomst nadelig beïnvloed. Een alternatieve route voor het autoverkeer in combinatie met een slim elektronisch route-aanduidingsysteem maakt het mogelijk de vele bedreigingen in kansen om te zetten. Dat levert winst op voor ondernemers in het Damcentrum (meer omzet) en bewoners in een veel groter gebied (behoud vitale kern).

Nadere toelichting

Onderzoeksopdracht - kern van de zaak

CONGESTIE van autoverkeer - filevorming - is het resultaat van te groot aanbod van verkeer op een bepaald moment bij een tekortschietende capaciteit van de weg.

In Leidschendam Centrum en Voorburg/Wijkerbrug is het probleem NIET de vertragingen van autoverkeer op het netwerk van wegen en het tijdverlies dat weggebruikers oplopen. Voertuigverliesuren of vertragingen uren zijn in dit verband niet relevant.

Het probleem is WEL de congestie op wegen die er niet voor ingericht zijn en die met name in het Damcentrum de economische vitaliteit, veiligheid en leefbaarheid bedreigen.

In het Damcentrum ligt dat niet alleen aan de Sluisbrug met 1 rijbaan voor twee richtingen, maar ook aan het sluisbedrijf, dat ervoor zorgt dat de capaciteit op veel momenten van de dag NUL is, vanwege de frequent en lang openstaande Sluisbrug. Niet alleen in de spits (werkdagen), **ook** overdag en **ook** in het weekend.

Dat is de kern van de zaak. Daarvoor zal een oplossing gevonden moeten worden en dan bij voorkeur alleen op die momenten dat het congestieprobleem zich daadwerkelijk voordoet.

Bij de scenario's

Hoewel extreem, de drie onderzochte scenario's brengen wel helder de consequenties en effecten in beeld. Zij laten zien in welke richting doeltreffende oplossingen zouden kunnen worden ontwikkeld.

Scenario 1 Maximaal doorstromen

De geschetste effecten geven aan dat nader onderzoek van dit scenario contraproductief is.

Scenario 2 Benutten zoals Bedoeld

De geschetste effecten van scenario 2 met volledige afsluiting van de Sluisbrug en Wijkerbrug voor autoverkeer, lijken in bepaalde opzichten voor het Damcentrum aantrekkelijk. Om economische en maatschappelijke redenen zijn ze echter niet wenselijk. Het model is per definitie onvergelijkbaar met situaties in andere gemeenten, waar een (hoofd)straat in het centrum wordt afgesloten voor autoverkeer. Daar is voor het verkeer vaak binnen enkele honderden meters een alternatieve route beschikbaar. In het Damcentrum (en ook bij de Wijkerbrug) is die er door de barriere van de Vliet niet. De enig alternatieve route is die via de N14, een interlokale verbinding die diverse kilometers omrijden vraagt en vanaf grote afstand moeilijk (dynamisch) aan te geven is.

Het huidige onderzoek bevestigt de resultaten van een eerder onderzoek door Goudappel Coffeng in 2010 in opdracht van de gemeente naar maatregelen om verkeersintensiteiten in Leidschendam Centrum te verlagen. Het betrof rigoreuze maatregelen. Mede vanwege de probleemverplaatsende effecten luidde het advies te gaan studeren op een extra oeververbinding tussen de Wijkerbrug en de Sluisbrug.

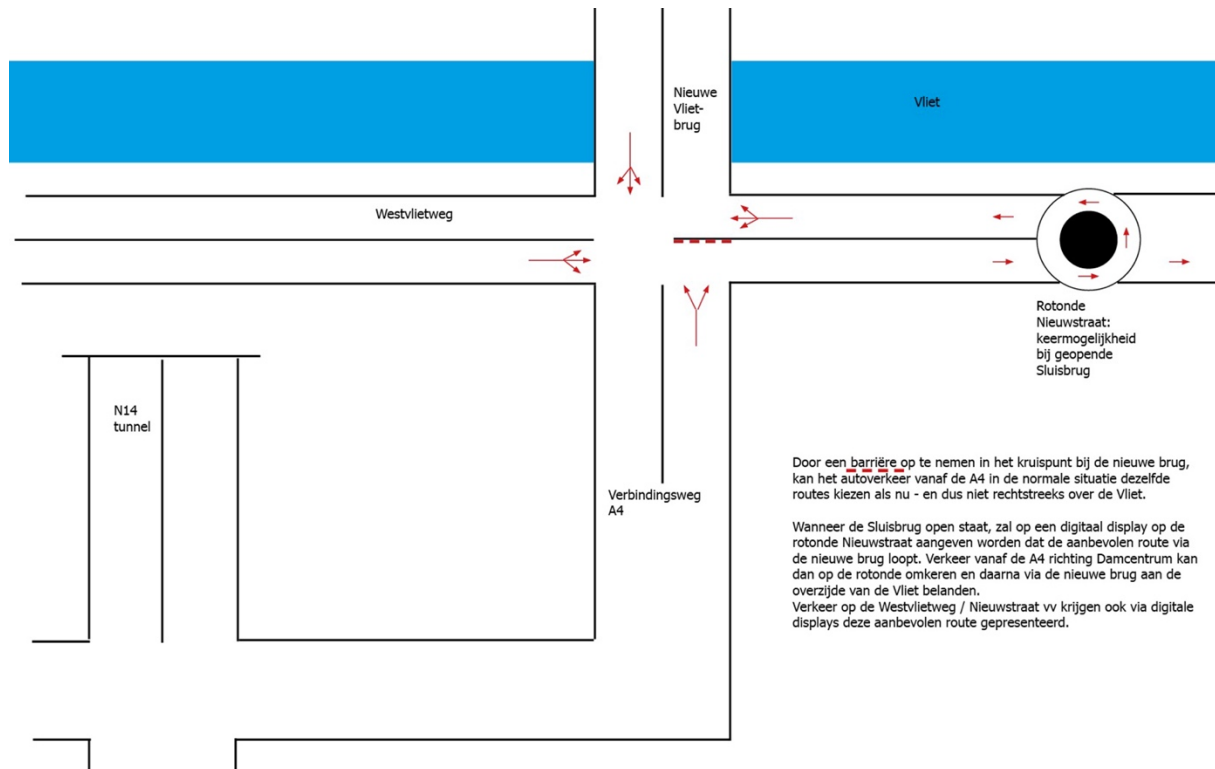
Scenario 3 Extra oeververbinding

Scenario 3 biedt alle potentie om nader uitgewerkt te worden. De extra brug biedt het autoverkeer op de momenten dat verkeer over de Sluisbrug gestremd is, een alternatieve route (capaciteitsuitbreiding). Dat kan via een nieuwe brug/verbinding ter hoogte van de huidige bedrijvenlocatie in KPP.

Om het risico van sluipverkeer vanaf de N14 over deze nieuwe verbinding te verkleinen, zou het kruispunt bij deze brug op de Westvlietweg zodanig ingericht kunnen worden dat het onder normale omstandigheden niet logisch is rechtdoor de Vliet over te steken (zie figuur). Voor lokaal verkeer is het wel een 'ongehinderd' alternatief. Tesaamen met elektronische signalering 'Sluisbrug open' kan een circuit gecreëerd worden zoals gebruikelijk bij sluizen met twee bruggen (om en om-verkeer). De rotonde aan het begin van de Nieuwstraat biedt het verkeer vanaf de N14 een prima keermogelijkheid. Zo wordt het doel bereikt: ontlasten Vlietbruggen voor lokaal verkeer enerzijds. Anderzijds blijft voldoende verkeer door Damcentrum rijden (cruciale factor voor winkelcentrum en horeca).

Deze oplossing biedt tevens de mogelijkheid om op momenten dat de N14-tunnel door onderhoud of ongeval gestremd is, juist wel de route rechtdoor over de Vliet vanaf de A4-verbindingsweg aan te bieden. Daarvoor zou bij de inrichting van het kruispunt Westvlietweg een beweegbare barrière kunnen worden ingebouwd (barrière omhoog >

alleen links of rechtsaf mogelijk; barrière omlaag > rechtdoor ook mogelijk). Ook dit zou met elektronische signalering kenbaar gemaakt moeten worden. Zie onderstaande schets met kruispuntinrichting. Deze optie zou ook bij 'Sluisbrug Open' ingezet kunnen worden.



Bij de extra brug

Aan het bezwaar van een extra brug vlakbij een bestaande brug over de Vliet kan mogelijk tegemoet worden gekomen door de verwijdering van de fietsbrug bovenop de Sytwendetunnel. Deze brug maakt om veiligheidsredenen (aanvaring) constructief geen deel uit van de tunnelbak en staat als het ware 'los' op de tunnel. Daardoor kan ze in haar geheel verwijderd worden. Dit biedt de mogelijkheid tot hergebruik, bijvoorbeeld elders in onze gemeente langs de Vliet (bij nieuwe woonlocatie ter hoogte van vml. busgarage Connexion) of bij het project Bochtafsnijding Delftse Schie ter hoogte van Overschie. Daar ligt een wens vanuit recreatieve- en watersportkringen voor een beweegbare brug over de af te sluiten arm van het kanaal.

Door de bestaande fietsroute op te nemen in de nieuwe brug kan de forensenroute Leidschenveen <> Den Haag beter en logischer ingepast worden richting Oude Trambaan en verder richting Leidsenhage enz. Ingrediënten voor een win-winsituatie?

Advies Plus

Halve oplossingen, halve bruggen en halve afsluitingen zijn o.i. niet denkbaar danwel onrealistisch. Een overduidelijke keuze is nu aan de orde, maar wel omkleed met randvoorwaarden zoals hierna vermeld.

Gegeven het bovenstaande adviseren wij u het derde scenario nader uit te werken en dit als Scenario 3min te benoemen. Scenario 3min staat - dankzij de 'barrière' - voor minder verkeer over de nieuwe oeververbinding dan waarvan in het extreme scenario in het onderzoek is uitgegaan.

Het beperken van autoverkeer over wegen die er niet voor ingericht zijn (routes over bestaande Vlietbruggen) kan verder bereikt worden door flankerende maatregelen in de infrastructuur in Scenario 3min mee te nemen:

- Noordsingel - herprofilieren in combinatie met groene golf (faciliteren)
- Nieuwstraat/Damhouderstraat - herprofilieren met Nieuwstraat als hoofdroute en Damhouderstraat als ingang 30 km-zone met drempel (ontmoedigen)
- Kwadrant - herprofilieren met directe verbinding Bachlaan-Rijnlandstraat (faciliteren)
- Oude Trambaan tussen Kwadrant en aansluiting EOv - herprofilieren in 2-richtingweg zoals op aansluitende deel richting Voorschoten (faciliteren)
- Damhouderstraat/Damplein/Damlaan - herprofilieren als 30km zone/'auto-te-gast'-route (ontmoedigen)
- Wijkerlaan - herprofilering als 'auto-te-gast'/fietsroute (ontmoedigen).

MKB Leidschendam-Voorburg

juni 2016