

Aan de raad van de gemeente  
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 14 juni 2016  
Onderwerp Onderzoek Vlietbruggen  
Categorie A

Verseonnummer 1602890 / 1609508  
Portefeuillehouder Wethouder Kist  
Behandeld door De heer Tissingh

### **1. Samenvatting**

In het onderzoek Ontlasten Vlietbruggen zijn drie scenario's onderzocht op de criteria verkeer/bereikbaarheid, economie en leefbaarheid, waarbij de focus ligt op de bereikbaarheid in het algemeen en het ontlasten van de Vlietbruggen in het bijzonder. De uitkomst van het onderzoek is reeds aan de gemeenteraad toegezonden op 31 mei jl. (1592270/1599529). Voor de totstandkoming van het onderzoek en de rol van de adviesgroep hierbij verwijst het college naar deze raadsbrief.

Het onderzoek 'ontlasten lokale Vlietbruggen' wijst uit dat geen van de onderzochte scenario's de bereikbaarheid van de gemeente significant verbetert. Wat wel verschilt, is de locatie van deze vertragingen en de bijbehorende effecten voor economie en leefbaarheid ter plaatse. Er blijkt sprake van een waterbedeffect: als op de ene plek verkeer met bijbehorende overlast wordt ingeperkt, komt dit op de andere plek in het netwerk terug. De Adviesgroep Ontlasten Vlietbruggen is zeer betrokken bij het proces en de uitkomsten van dit onderzoek en heeft de raad hierover geadviseerd d.d. 10 juni 2016.

Gezien het feit dat dit onderwerp al jaren speelt en dit zorgt voor stagnatie van diverse ontwikkelingen is het belangrijkste doel van het college nu tot actie over te gaan. Er is het afgelopen jaar nader onderzoek gedaan waar nu de uitkomst van bekend is en wat het mogelijk maakt om een keuze te maken. Uit de Adviesgroep is gebleken dat de inhoudelijke belangen uiteen lopen, wat ertoe leidt dat hier een algehele bestuurlijke afweging gemaakt moet worden.

Alles overwegende stelt het college de raad voor om over te gaan tot het nemen van directe maatregelen rondom de bestaande Vlietbruggen om de huidige situatie te verbeteren om zodoende duidelijkheid te bieden en de problemen aan te pakken (scenario 2) en geen vervolgonderzoek te doen naar een brug. Wat bij deze keuze doorslaggevend is geweest, is het brede belang voor de gehele gemeente. In de overweging is met name gelet op het belang van

snelheid, het financiële belang en het belang van de ontwikkeling van Klein Plaspoelpolder. Dit betekent kiezen voor meerdere aanvullende maatregelen zowel op de Sluisbrug, Wijkerbrug en wellicht ook de Kerkbrug, daarbij continue voor ogen te houden wat wel werkt en wat niet en hier snel en adequaat op te reageren.

## **2. Inhoudelijke toelichting**

### **2.1 Aanleiding**

Het onderzoek 'ontlasten lokale Vlietbruggen' is het vervolg op een onderzoek naar de effecten van een mogelijke extra oeververbinding. Het aanleggen van een extra oeververbinding wordt al meerdere jaren besproken en onderzocht. Dat zorgt ervoor dat ondernemers en buurtbewoners al geruime tijd leven in onzekerheid over de wijze waarop de problemen opgelost gaan worden en de mogelijke komst van een extra oeververbinding. De onzekerheid over de mogelijke komst van een extra oeververbinding hindert de verdere ontwikkeling van het gebied Klein Plaspoelpolder.

Voor het college is het van belang om deze lange periode van onzekerheid en stagnatie te beëindigen. Het laten voortduren van de huidige situatie is op geen enkele wijze gunstig: de onzekerheid blijft en de problemen worden niet opgelost. Daarom hecht het college eraan om nu duidelijkheid te geven over de wijze waarop de gesignaleerde problemen aangepakt worden.

### **2.2 Conclusie van het onderzoek**

De uitkomst van het onderzoek is reeds aan de gemeenteraad toegezonden op 31 mei jl. (1592270/1599529) maar voor de volledigheid nogmaals bijgevoegd. Onderstaand treft u de samenvatting uit het onderzoek aan.

Het onderzoek 'ontlasten lokale Vlietbruggen' wijst uit dat geen van de onderzochte scenario's de bereikbaarheid van de gemeente significant verbetert. Wat wel verschilt, is de locatie van deze vertragingen en de bijbehorende effecten voor economie en leefbaarheid ter plaatse. Er blijkt sprake van een waterbedeffect: als op de ene plek verkeer met bijbehorende overlast wordt ingeperkt, komt dit op de andere plek in het netwerk terug.

Ten aanzien van de scenario's geeft het onderzoek de volgende uitkomst:

#### *Scenario 1 (maximaal doorstromen)*

Dit scenario leidt tot kleine verschillen in verkeersstromen ten opzichte van de autonome situatie. Het verkeer via de Damhouderstraat-Sluisbrug-Damlaan zal iets toenemen. Deze toename leidt in de spitsuren tot iets meer vertraging rondom de Sluisbrug, buiten de spitsuren zal de vertraging afnemen vanwege de vergrote capaciteit. Qua leefbaarheid geeft het onderzoek aan dat de effecten op lucht en geluid zullen over het etmaal gezien iets positiever zijn dan in de autonome situatie, omdat de doorstroming over het hele etmaal gezien verbetert. De iets grotere hoeveelheid verkeer is minder positief voor het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid in de omgeving van de

Sluisbrug. De winkels rond de Damlaan en het Damplein zijn gebaat bij de verbeterde bereikbaarheid, gezien over de hele dag. Het negatieve effect op het verblijfsklimaat is minder voordelig voor de horeca.

*Scenario 2 (benutten zoals bedoeld)*

Voor wat betreft Verkeer leidt het scenario tot veel minder verkeer rond de Sluisbrug en de Wijkerburg. De maatregel leidt tot meer verkeer op andere de N14 (die daardoor op enkele plekken weer iets vertraagt, terwijl de huidige vertragingen op de N14 in de autonome situatie door de geplande capaciteitsuitbreiding zouden zijn opgelost) en tot meer verkeer op de Parkweg en door Voorburg richting de Kerkbrug. Voor wat betreft Leefbaarheid zijn er verbeteringen rond de Sluisbrug en de Wijkerbrug in lucht en geluid te verwachten. Ook voor het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid is deze maatregel positief. De verkeerstoename richting de Kerkbrug is een belangrijk negatief aspect op leefbaarheid en verkeersbeeld rondom de Kerkbrug in Voorburg, welke opgelost moet worden (zie ook rapportage). En voor wat betreft Economie zijn de winkels in Leidschendam-Centrum minder goed per auto te bereiken. Voor de horeca is het verbeterde verblijfsklimaat positief.

*Scenario's 3 (extra oeververbinding)*

Deze scenario's leiden net als scenario 1 en 2 per saldo niet tot minder vertragingen. Door de extra oeververbinding neemt het verkeer over de Sluisbrug en Wijkerbrug fors af, al zal vooral bij de Sluisbrug wel enige vertraging blijven bestaan. De extra oeververbinding trekt ook veel verkeer aan dat in de autonome situatie gebruik maakt van de N14 en de Noordsingel. De extra oeververbinding vormt in combinatie met de Oude Trambaan, Voorburgseweg, Koningin Julianaweg en Veursestraatweg een alternatieve route voor het verkeer tussen de A4 (en verder) en de wijken aan de oostkant van Leidschendam (en verder richting Voorschoten). In variant c (met 30km/h-verbinding) zijn bovengenoemde effecten minder groot dan in variant a en b (met 50km/h-verbinding). De varianten b en c (met lage, beweegbare brug) leiden tot vertragingen rond de aansluiting van de brug op de Vlietweg in de spitsuren. Leefbaarheid: Er wordt een flinke verkeerstoename op de Oude Trambaan, Voorburgseweg, Koningin Julianaweg en Veursestraatweg in combinatie met de nieuwe verbinding door Klein Plaspoelpolder verwacht, met bijbehorende negatieve effecten op lucht en geluid (er worden geen normoverschrijdingen verwacht) en verkeersveiligheid. Dat kunnen deze wegen qua vorm en functie aan, mits enkele aanvullende maatregelen zoals kruispuntoptimalisaties worden uitgevoerd. De verwachte verkeersaantallen over de nieuwe verbinding door Klein Plaspoelpolder zullen de ontwikkelmogelijkheden en ambities voor Klein Plaspoelpolder sterk beïnvloeden: een 50km/h-variant zal tot een barrière door het gebied leiden en een 30km/h-variant trekt te veel verkeer aan om als zodanig te kunnen functioneren. De visie zoals gepland [red: de ontwikkelvisie KPP] lijkt daarmee onrealistisch. Economie: het scenario heeft positieve effecten op zowel de bereikbaarheid van winkels in Leidschendam-Centrum (het wordt beter bereikbaar) als het verblijfsklimaat (het wordt rustiger).

### 2.3 Advies van de adviesgroep

Het volledige advies van de adviesgroep is direct aan de gemeenteraad gestuurd d.d. 10 juni en voor de volledigheid nogmaals bijgevoegd.

### 2.4 Overige relevante informatie en inzichten

1. De kosten voor een extra oeververbinding zijn - afhankelijk van de uitvoering - ingeschat op minimaal 5 tot 10 miljoen euro (zie raadsbrief 6 oktober 2015 - 1419058 / 1426008). Dit is exclusief de minderopbrengsten van de ontwikkeling van Klein Plaspoelpolder.
2. De kosten van maatregelen behorend bij scenario 2 zijn beduidend minder (naar schatting circa 1 miljoen Euro).
3. De vertraging van het grootste deel van de gebiedsvernieuwing KPP (mogelijk deellocatie 2 en in elk geval deellocatie 3) is opgetreden sinds eind vorig jaar (zie ook raadsbrief d.d. 15 december 2015 - 1460840/1468141). Inmiddels is concreet zicht op het daadwerkelijk tijdig functievrij en beschikbaar komen van alle terreinen, waardoor deze vertraging vooral veroorzaakt wordt door het uitblijven van de duidelijkheid over de komst van een eventuele oeververbinding.
4. In relatie tot het thema ontlasten lokale Vlietbruggen en tot de gebiedsvernieuwing Klein Plaspoelpolder zijn de volgende relevante raadsbesluiten reeds genomen:
  - o *'de verbinding moet de oude kern van Leidschendam ontlasten.'* (Structuurvisie 2012 herijking)
  - o *'het lokale doel van de verbinding staat voorop'* (VVP 2014)
  - o *'de extra verbinding moet een meerwaarde voor de ontwikkeling van Klein Plaspoelpolder vormen'* (VVP 2014)
  - o *'de oeververbinding dient een positieve bijdrage te leveren aan de leefbaarheid van onze gemeente'* ontwikkelvisie KPP (2015)
  - o *'deze mag de verkeersveiligheid in de omliggende wijken niet significant beïnvloeden'* ontwikkelvisie KPP (2015)

### 3. Conclusie

Op basis van het eerder uitgevoerde onderzoek in 2015, het huidige onderzoek, het advies van de adviesgroep en de diverse samenhangende ontwikkelingen rondom dit vraagstuk stelt het college de raad voor om te kiezen voor nadere uitwerking van scenario 2.

Het college kiest hiervoor omdat scenario 2 de kans biedt om de huidige problemen rond de lokale Vlietbruggen op te lossen, op een veel kortere termijn, tegen veel minder kosten en met de mogelijkheid de ontwikkelvisie Klein Plaspoelpolder te realiseren.

#### Invulling scenario 2

De mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden op basis van dit scenario zijn mogelijke

verkeersmaatregelen die bijdragen aan minder verkeer en een beter verblijfsklimaat en leefbaarheid rondom de Sluisbrug. En maatregelen op het gebied van economie voor het Damcentrum.

### **Mogelijke verkeersmaatregelen**

Hiervoor zijn vele mogelijke maatregelen, die allemaal bijdragen aan minder verkeer en een beter (economisch) verblijfsklimaat en leefbaarheid. Hieronder staat een aantal mogelijkheden:

- Eenrichtingverkeer (Zuid naar Noord) op de Sluisbrug. Door eenrichtingverkeer in te stellen op de Sluisbrug (van Zuid naar Noord), hoeft het verkeer niet meer om-en-om over de brug te worden geleid, maar kan het in principe altijd door blijven rijden. Mogelijk kunnen de verkeerslichten zelfs verdwijnen (afhankelijk van of de situatie met de kruisende fietsers dit toestaat). Vertragingen zullen alleen aan de zuidkant blijven bestaan bij brugopeningen en mogelijk ook als fietsers de brug passeren of de Damhouderstraat oversteken. Vertragingen zullen dus minder worden en zich alleen nog aan de zuidzijde voordoen op de Damhouderstraat die een stuk breder is dan het Damplein/Damlaan.
- Verkeersinformatie systemen op plaatsen waar verkeer een routekeuze maakt (N14 of een lokale brug). Op deze systemen kan met behulp rijtijdinformatie de automobilist richting de N14 gestuurd worden of gewezen worden op het feit dat de brug(gen) open zijn of binnenkort open gaan.
- Volledige afsluiting van de Sluisbrug in de spits. Zoals de rapportage aangeeft, zijn de problemen in de spits het grootst. Er kan voor gekozen worden de Sluisbrug tijdens de spits volledig af te sluiten en dit met hetzelfde verkeersinformatiesysteem op slimme plekken aan te geven aan de automobilist.
- Eenrichting verkeer (Zuid naar Noord) op de Sluisbrug én in de Damhouderstraat/Damlaan. Zoals in de vorige optie, maar dan ook met eenrichtingverkeer in de Damhouderstraat en in de Damlaan (op Damlaan en Bachlaan wordt het eenrichtingverkeer omgekeerd). Hierdoor wordt de Damlaan naar verwachting rustiger (verkeer richting de Hoogvliet kan dan gebruik maken van de Rijnlandstraat), waardoor meer ruimte voor de fietser op de Damlaan ontstaat. Een 'knip' op de Damlaan.
- Knip Damplein. Er wordt een knip gemaakt op het Damplein ter hoogte van de parkeergarage. Hierdoor blijft de parkeergarage vanuit zowel de noord- als zuidkant bereikbaar, maar wordt het doorgaande verkeer geweerd. Om dit effect te bereiken zal goed moeten worden gekeken naar de verkeerscirculatie ten noorden van de Sluisbrug, aangezien sluipverkeer via de omliggende wegen van en naar de Sluisbrug moet worden tegengegaan. De parkeergarage en dus het Damcentrum blijven van twee kanten bereikbaar. De bruggen worden alleen gebruikt

voor het bestemmingsverkeer en wel in eenrichting waardoor de congestiekans en daarmee gepaarde overlast daalt. Al het doorgaande verkeer wordt op deze wijze uit het centrum geweerd.

Voor de Wijkerbrug geldt dat de voornaamste problemen rondom de Wijkerbrug de oversteekbaarheid van de Wijkerlaan en de situatie rondom de basisschool (verkeersveiligheid) zijn en dat niet zo zeer de vertragingen van autoverkeer voor overlast zorgen. Daarom kan gedacht worden aan specifieke maatregelen om de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid in de schoolzone te verbeteren. Gedacht wordt aan betere oversteekvoorzieningen, andere weginrichting of een andere afstelling van verkeerslichten meer gericht op langzaam verkeer).

Ten aanzien van de geplande capaciteitsuitbreiding van de N14 geldt dat de ingezette lobby om zoveel als mogelijk middelen op een goede wijze voor deze N14 in te zetten, onverminderd voortgezet wordt. De huidige verwachting is dat de planvorming voor deze N14 volgend jaar door Rijkswaterstaat gestart wordt.

Ook voor de Kerkbrug zijn mogelijk maatregelen nodig om het effect van scenario 2 te maximaliseren.

#### **Mogelijke maatregelen op economisch vlak**

Het belang van verbetering van de situatie rond de Sluisbrug is mede ingegeven om de economische vitaliteit van het Damcentrum te verbeteren. Het college wijst erop dat er - naast het oplossen van het verkeersprobleem - andere factoren (beïnvloedbaar en niet beïnvloedbaar) van grote invloed zijn op deze economische vitaliteit.

De gemeente is regelmatig met ondernemers en bewoners in gesprek over verschillende activiteiten in het gebied rondom Damcentrum. Denk hierbij aan de Vlietdagen, evenementen en versterking van de recreatieve functie. (historische wandelroute, versterking economie Venestraat, lichtplan et cetera)

Aandachtspunt voor het gebied blijft de leegstand bij Damcentrum. De gemeente is met de eigenaar van de winkelpanden in gesprek om te kijken hoe nieuwe huurders aangetrokken kunnen worden. De mogelijkheid om horeca en detailhandelsconcepten te mengen (pilot 'blurring') biedt nieuwe mogelijkheden.

Voor de zomervakantie zal er een brainstorm met een breed samengestelde groep betrokkenen en belanghebbenden gehouden om ideeën te genereren die enerzijds input leveren voor het bestemmingsplan en anderzijds bijdragen aan het vinden van een invulling voor de nog leegstaande panden. Ook met de huidige ondernemers wordt gekeken hoe er meer levendigheid in het gebied kan komen. Het college stelt voor om deze brainstorm te benutten om samen met betrokken tot maatregelen te komen om de economie in Damcentrum te versterken.

### **Vervolg**

Het college pleit voor snelle invoering van meerdere van deze maatregelen in en om Leidschendam-Centrum en de Wijkerbrug. Het pakket aan verkeersmaatregelen uit te werken en zo snel als mogelijk te komen tot een concreet uitvoerings- en investeringsprogramma. En voor wat betreft het pakket aan maatregelen op economisch gebied deze uit te werken samen met de betrokkenen in Damcentrum.

Door nu actie te ondernemen op scenario 2 kunnen op korte termijn en op een kosteneffectieve wijze de problemen aangepakt worden die al te lang bestaan, wordt een einde aan de onzekerheid gegeven en kunnen bovendien de kansen gepakt worden om de ambities van de Klein Plaspoelpolder te verwezenlijken.

### **4. Financiële toelichting**

Uit dit besluit volgen geen directe kosten. Dit raadsvoorstel bevat een besluit wat nog nader uitgewerkt zal worden. Bij deze uitwerking zullen de financiële consequenties in beeld worden gebracht.

### **5. Communicatie**

Het gehele onderzoekstraject is uitgebreid gecommuniceerd met belanghebbenden. Ook is er een Adviesgroep van belanghebbende ingesteld die gedurende het onderzoek een mening hebben kunnen vormen en tot een advies zijn gekomen. Op maandagavond 13 juni is een openbare inloopbijeenkomst geweest waar iedere geïnteresseerde kennis kon nemen van de onderzoeksresultaten. En op dinsdagavond 14 juni staat op de agenda van de ORA dit onderwerp geagendeerd.

## 6. Voorstel

Te kiezen voor snelle uitvoering van de mogelijke maatregelen uit scenario 2 om de problemen rond de lokale Vlietbruggen op te lossen en het college op te dragen de uitwerking ervan direct ter hand te nemen en de gemeenteraad zo snel als mogelijk een concreet uitvoerings- en investeringsprogramma voor te leggen en geen vervolgonderzoek te doen naar een nieuwe brug..

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,



B.J.D. Huykman  
secretaris



drs. J.W. van der Sluijs  
burgemeester

Bijlage(n) bestemd voor de raad:

- onderzoeksrapportage 'ontlasten lokale Vlietbruggen'
- advies / adviezen van de Adviesgroep