

Proces Bereikbaarheid Damcentrum

Onderstaande vragen zijn gesteld op de participatiewebsite ingesprekmetlv.nl/damcentrum en/of ingevuld op formulieren van de inloopbijeenkomst

Waarom weer een onderzoek?

Vorig jaar heeft de nieuwe coalitie van CDA, VVD, PvdA en ChristenUnie besloten om met alle nieuwe ontwikkelingen, bouwplannen, N14 etc. het verkeersonderzoek voor de bereikbaarheid en doorstroming van Damcentrum en Leidschendam-Zuid te actualiseren. Dat proces loopt nu.

Wat zit wel/niet in onderzoek en waarom?

Het eerdere verkeersonderzoek wordt geactualiseerd, waarbij de meest actuele ontwikkelingen worden meegenomen op het gebied van: economische ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen en de regionale ingrepen in infrastructuur. Uit de resultaten van de eerdere onderzoeken zijn drie varianten geselecteerd die het meest kansrijk zijn:

- I. Een pakket verkeersmaatregelen zonder nieuwe brug
- II. Een lage beweegbare brug met een 30 kilometer per uur weg, éénrichting richting A4, en éénrichting over zuidelijke Sluisbrug naar het Damplein aangevuld met een pakket verkeersmaatregelen
- III. Een lage beweegbare brug met een 30 kilometer per uur weg met tweerichtingsverkeer en net als nu tweerichtings verkeer over zuidelijke Sluisbrug aangevuld met een pakket verkeersmaatregelen

Het verkeersonderzoek is opgedeeld in twee fasen. De 2^e fase loopt tot ongeveer half mei dit jaar. Daarin worden o.a. selectieve toegang en 2-baans Oude Trambaan onderzocht, naast uiteenlopende aanvullende verkeersmaatregelen.

Wat wordt er wanneer uitgevoerd van benutten zoals bedoeld?

Uit benutten zoals bedoeld wordt of is al uitgevoerd:

- Verkeersplateaus rondom Damplein – uitvoering start in kwartaal twee 2019
- Intelligente verkeerslichten - in voorbereiding, uit te voeren in 2021
- Nieuwstraat 50 km/u, Damhouderstraat 30 km/u - start uitvoer kwartaal twee 2019
- Dynamisch verkeersmanagement - uitwerking in overleg met een meedenkgroep in 2019.
- Koningin Julianaweg 30 km/u - uitgevoerd
- Handhaving verbod vrachtverkeer Sluisbrug - uitgevoerd
- Bediening Vlietbruggen - spitsluiting weer ingevoerd.
- Noordsingel vervanging verkeerslichten - uitgevoerd (intelligente verkeerslichten in voorbereiding)

Regionaal:

- Herontwikkeling N14 - in voorbereiding
- Alternatieve distributie - in voorbereiding.

De overige maatregelen wachten op besluitvorming over het geactualiseerde verkeersonderzoek.

Welk % van het verkeer in het Damcentrum is doorgaand verkeer versus “bestemmingsverkeer”?

Dit is afhankelijk van wanneer we het verkeer als doorgaand verkeer zien. In eerdere onderzoeken is dit bekeken. Toen is berekend dat ongeveer 20% van het verkeer doorgaand is. Dat is verkeer dat door het Damcentrum en directe omgeving heen rijdt, maar er niet moet zijn.

Hoe gaat 2-baans maken Oude Trambaan gerealiseerd worden?

De maatregel tweerichting verkeer Oude Trambaan wordt voorlopig niet gerealiseerd. Het wordt opnieuw onderzocht in de tweede fase van het onderzoek omdat:

- Er een stevig prijskaartje hangt aan deze fysieke ingreep, terwijl het om een herinrichting gaat van een stuk infrastructuur dat vrij recent is aangelegd (doelmatige besteding van geld)
- De ruimte voor de ingreep fysiek beperkt is en daardoor niet op voorhand verkeersveilig is aan te leggen. Vooral bij de aansluiting op het zogenoemde Kwadrant (Damlaan, Voorburgse weg, Bachlaan en Oude Trambaan). De optie zou beter uitgewerkt moeten worden dan tot nu toe is gedaan.

Waarom wordt selectieve toegang niet meegenomen in het onderzoek?

De maatregel selectieve toegang zit in de tweede fase van het onderzoek. De maatregel is uit de eerste fase van het onderzoek gelaten omdat:

- Het een zeer ingrijpende maatregel is met mogelijk vergaande consequenties voor inwoners en bedrijven;
- De eerdere begeleidingsgroep had aangegeven dat er nog een verdieping nodig was en verder onderzoek naar de voor- en nadelen
- Er daarnaast goede verwachtingen zijn van andere minder ingrijpende maatregelen, bijvoorbeeld het dynamisch verkeersmanagement met route-informatiepanelen

Kan door nummerbordherkenning de Sluisbrug alleen bestemd worden voor bestemmingsverkeer?

Ja, dat kan, maar er is nog geen volledig onderzoek gedaan naar de technische uitwerking en bijvoorbeeld privacy. In de eerdere onderzoeken is daar een verkenning naar uitgevoerd. Het invoeren van zogenaamde ‘selectieve’ toegang zal de hoeveelheid verkeer dat over de Sluisbrug gaat beperken.

Waarom wordt de mogelijkheid van een tunnel niet onderzocht?

Een tunnel is heel duur. Ook vergt een tunnel meer ruimte en is daardoor zeer lastig inpasbaar.

Waar heeft een extra brug het meeste effect (ook de in de toekomst extra verkeersstroom door de “Mall of the Netherlands” komende van de A44 en de A4 moet hierin worden meegenomen)?

De bereikbaarheid en doorstroming, vooral die in het Damcentrum en Leidschendam-Zuid laten nu te wensen over. Een nieuwe brug in Klein Plaspoelpolder heeft het meeste effect om dit te verbeteren en is de plek waar een brug uitvoerbaar is tegen de laagste kosten.

Waarom een extra oeververbinding bij Klein Plaspoelpolder en niet richting Voorschoten?

Een extra brug meer richting Voorschoten is eerder verkend. Deze levert slechts een beperkte verlaging van de hoeveelheid verkeer door het Damcentrum op. Ook vanuit milieutechnisch en landschappelijk oogpunt is deze oplossing ongewenst.

Wat is er nodig om de bestaande fietsbrug over de Vliet, aan het einde van de Zocherstraat / Cornelis Voorhoevenlaan, toegankelijk te maken voor lokaal autoverkeer? Een nieuwe brug is niet nodig als je een bestaande verbinding kan upgraden.

De huidige fietsbrug is niet geschikt om toegankelijk te maken voor autoverkeer. Dan zou deze brug vervangen moeten worden door een brug voor gemotoriseerd verkeer. Vanwege de locatie bovenop de N14 tunnel zou dat technisch zeer complex zijn.

Kan de tunnelbuis van de tram gebruikt worden voor autoverkeer?

Als het al kan vanwege de strengere tunnelwetgeving, is het de vraag of het veel extra capaciteit oplevert vanwege de complexe aansluitingen voor en na de tunnel. Rijkswaterstaat is bovendien al bezig de capaciteit en doorstroming op de N14 te verbeteren. Daarnaast willen we tram 19 behouden.

Welke mate van ontlasting van de verkeersdruk levert een nieuwe brug op de Damlaan en de Sluis op?

Dit komt in het onderzoek aan de orde.

Kan een extra brug het Damcentrum autoluw krijgen?

Dit komt in het onderzoek aan de orde, inclusief de effectbeoordeling. Autoluw is geen duidelijk definieerbaar begrip.

Gaat een extra oeververbinding überhaupt verlichting bieden voor het Damcentrum en alle omliggende wegen?

Dit komt in het onderzoek aan de orde.

Heeft u nagedacht over noodzaak op de plek van de woonwijk Klein Plaspoelpolder?

Een brug in de omgeving van het Damcentrum heeft het meeste effect op verlaging van de hoeveelheid verkeer op die locatie. Vervolgens is de vraag welke plek in de omgeving van Damcentrum effectief en haalbaar is. In Klein Plaspoelpolder is nu nog ruimte beschikbaar om eventueel een brug aan te leggen. Op andere locaties is die ruimte er niet.

Indien er een nieuwe brug in Klein Plaspoelpolder komt, gaat dan een groene, energieneutrale wijk verloren?

Nee, de ontwikkeling van een groene energieneutrale wijk gaat in Klein Plaspoelpolder in ieder geval door.

Wat gaat de gemeente doen aan waardevermindering Klein Plaspoelpolder en bestaande woningen?

Mocht dit aan de orde zijn dan ramen we dit en nemen dit op in het advies aan de gemeenteraad voor hun afweging bij het nemen van een besluit.

Wat is de beste manier om doorgaand verkeer van sluisbruggen te weren?

Deze vraag wordt in het onderzoek meegenomen.

Klopt het (nog) dat als je ergens maatregelen neemt er ergens anders effect toetreedt)? Ja? Dit dan afwegen tegen de kosten van een extra brug

Ja, het treffen van maatregelen op een locatie heeft effect op andere locaties. Het onderzoek brengt dat in beeld en het college en de gemeenteraad zullen die afweging breed maken. Ook de kosten spelen een rol.

Hoe wordt gewaarborgd dat het probleem niet verplaatst wordt naar andere straten en wijken?

De effecten worden per onderzoeksvariant breed in beeld gebracht. Daarna wordt afgewogen wat de beste oplossing is. De gemeenteraad besluit wat zij de beste oplossing vindt voor de bereikbaarheid en doorstroming van Damcentrum en Leidschendam Zuid.

Hoe wordt voorkomen dat een extra brug een aanzuigende werking heeft?

Dit komt in het onderzoek aan de orde.

Hoe wordt gewaarborgd dat functie van wegen naar behoren wordt gebruikt --> dat betekent dat verkeer voor bijvoorbeeld the Mall of the Netherlands via hoofdonthoudingswegen als Noordsingel en N14 wordt afgewikkeld. Niet via Bachlaan, Voorburgseweg, Klein Plaspoelpolder, etc.?

Wanneer de N14 goed doorstroomt zal dit de voorkeursroute van veel mensen zijn.

Hoe zorgen we ervoor de woonwijken zo verkeersvrij mogelijk te houden?

Dit is geen onderdeel van het proces bereikbaarheid Damcentrum. Zo verkeersvrij mogelijk is geen eenduidig begrip. Het verkeersonderzoek zal inzicht bieden in de verkeersintensiteiten in en rondom Damcentrum.

Op welke wijze kan verkeer zoveel mogelijk worden geweerd uit de woonwijken (niet alleen Damcentrum)?

Door de woonwijken als 30 kilometer per uur gebieden in te richten wordt het verkeer ontmoedigd deze wegen te gebruiken.

Waar blijft al het verkeer Rodelaan? Staat elke ochtend vast.

Het verkeersmodel voor de studie biedt ook inzicht in het verkeer op, in en naar de Rodelaan. Deze vraag maakt geen onderdeel uit van het verkeersonderzoek en vergt nadere analyse.

Wordt uitstoot fijnstof en/of geluidsoverlast meegenomen in het onderzoek?

De eerste fase van het onderzoek gaat over de effecten voor het verkeer. In de tweede fase worden de milieueffecten (geluid en luchtkwaliteit) bekeken.

Wat betekent deze extra verkeersdruk voor alle geluids- en milieunormen voor alle omwonenden van deze uitvalswegen?

De effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder komen in de tweede fase van het onderzoek aan de orde, waarbij een vergelijking met de normen voor de hand ligt.

Hoe kan doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de N14 worden geleid? Dit ook met het oog op de luchtverontreiniging?

Rijkswaterstaat werkt aan het vergroten van de capaciteit en doorstroming van de N14, zodat het gebruik van de N14 aantrekkelijker wordt. Zie voor meer informatie: www.a4haaglanden-n14.nl
De gemeente werkt middels een verwijssysteem aan het stimuleren van automobilisten om de N14 te gebruiken.

Hoeveel extra uitstoot (fijnstof, etc.) wordt veroorzaakt door het doorgaand verkeer?

Het effect van extra uitstoot van onder andere fijnstof van het doorgaand verkeer door Damcentrum wordt niet berekend. In de huidige studie worden de milieueffecten op hoofdlijnen bekeken.

In hoeverre doet de toename van verkeer door de aantrekkingskracht van Mall of the Netherlands de extra verkeerscapaciteit van de brug teniet?

Dit komt in het onderzoek aan de orde.

Minimale opbrengst zou moeten zijn dat de Sluisbrug slecht éénrichting verkeer moet verwerken. Is dat mogelijk?

Deze variant wordt doorgerekend.

Is een brug voldoende om aan de gestelde normen (maximaal 5.000 motorvoertuigen per dag) te voldoen of is er wellicht nog een extra brug nodig richting Vlietland?

Of een brug voldoende is om te komen tot 5 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal over de Zuidelijke Sluisbrug wordt onderzocht. Een extra brug richting Vlietland wordt niet onderzocht. Een brug in de omgeving van het Damcentrum heeft het meeste effect op verlaging van de hoeveelheid verkeer op die locatie.

In welke mate wordt de norm van 5.000 auto's per dag overschreden?

De huidige hoeveelheid verkeer ter hoogte van de Sluis bedraagt ongeveer 9.000 – 10.000 auto's per etmaal.

Hoe kan de verkeersstroom worden verdeeld over de meerdere bruggen / tunnel, zodat op alle locaties de norm niet wordt overschreden.

Dit komt in het onderzoek aan de orde.

Is er naast de verbinding over het water zelf ook nagedacht over waar het verkeer vanaf daar verder moet? Er is bijvoorbeeld geen directe verbinding richting Leidsenhage (toekomstige Mall of the Netherlands). En in welke mate worden de uitvalswegen en kruispunten vanuit de oeververbinding (extra) belast?

Dit komt in het onderzoek aan de orde.

Hebben de kruispunten van de uitvalswegen voldoende capaciteit om de extra verkeersdruk op te vangen?

De knelpunten op de uitvalswegen van Damcentrum, waaronder de kruispunten, komen in het onderzoek aan de orde. De veronderstelling is dat het gaat om de extra verkeersdruk van de Mall of the Netherlands. Een uitvalsweg in het onderzoek is bijvoorbeeld de N14.

Indien onvoldoende capaciteit, verschuift het probleem hierbij naar de kruispunten op de uitvalswegen?

De capaciteit van de wegen in en rondom Damcentrum komt in het onderzoek aan de orde. Dit geldt ook voor een aantal kruispunten op de uitvalswegen van Damcentrum.

Welke invloed heeft deze extra drukte dan op het Damcentrum?

De extra druk van de Mall of the Netherlands komt in het onderzoek aan de orde, met name in het Damcentrum.

Zorgt een mogelijk toename in drukte niet voor meer problemen in het Damcentrum (omdat alles daarbuiten vast staat)?

De toename van extra verkeer door de Mall of the Netherlands en economische groei komt in het onderzoek aan de orde.

Aangereikte oplossingen van inwoners:

Rechterstrook zonder verkeerslichten van Rijnlandstraat --> Oude Trambaan richting Voorschoten (80 % is rechtsafslaand)

Dit is niet mogelijk. Het is niet inpasbaar in combinatie met bouwplan Leytsche Hof en bovendien niet verkeersveilig vorm te geven.

In veel steden worden de centra juist autoluw gemaakt wegens de ontstane verkeersoverlast en schadelijke milieu effecten (toename fijnstof). Waarom geen wandelboulevard gemaakt om het Damcentrum op te leuken? Vermoedelijk zijn de kosten veel lager dan een extra oeververbinding met negatieve milieueffecten.

Doel van het onderzoek is om te komen tot een maatregelenpakket dat de bereikbaarheid, doorstroming, levendigheid en leefbaarheid vergroot. Daarbij wordt ook gekeken naar een maatregelenpakket zonder extra brug. Een wandelboulevard vermindert de doostroming en bereikbaarheid van Damcentrum en heeft ook gevolgen voor het verkeer in bv de Rijnlandstraat, waar een schoolzone is.

Brug maar beperkt openen, in ieder geval spitsuursluiting. Het gaat immers bijna alleen nog maar over recreatieve vaart met beperkte meerwaarde voor het gebied.

De brug kent al een spitssluiting voor recreatievaart.

Wordt er gekeken naar nieuwe vormen van transport, een beter inzet van het OV?

Door anders denken kan geld op een andere en duurzamere manier ingezet worden, zodat een brug niet nodig is.

Er wordt o.a. een verkenning uitgevoerd naar een extra halte van tramlijn 19 bij Overgoo.

Investeer in veiligere fietsverbindingen naar scholen, strand, werk (Den Haag).

Hier werkt de gemeente aan als onderdeel van het Verkeers- en Vervoerplan.

Alternatief vervoer (beter ov, fietspaden, shuttle bus)

Hier werkt de gemeente aan als onderdeel van het Verkeers- en Vervoerplan.