

meedenkgroep onderzoek Bereikbaarheid Damcentrum

concept verslag extra bijeenkomst, 17 april 2019-

KCS 536486

In Oude Raadhuis, Leidschendam; verslag Judith Dubero van Het Notuleercentrum

Van het Ingenieurs- & adviesbureau Antea Group zijn aanwezig: Gertjan Leeuw en Hans van Herwijnen. Vanuit de gemeente als inhoudelijke medewerkers o.a. Ewout van der Weij, procesleider en vandaag gespreksleider, en Arianne Kok, de verkeerskundige van de gemeente.

Inleiding

Ewout van der Weij legt uit waarom het college een nieuw onderzoek heeft laten doen door Antea Group naar de bereikbaarheid en doorstroming van Damcentrum. De nieuwe coalitie van de gemeente heeft besloten nogmaals te kijken naar het nut en de noodzaak van een brug. De vorige coalitie ging het om de bereikbaarheid van Damcentrum en de rest van de gemeente. De huidige coalitie richt zich vooral op de bereikbaarheid van Damcentrum en Leidschendam-Zuid. De zuidelijke Sluisbrug is al geruime tijd een discussie-item, daar moet iets aan gebeuren.

De coalitie heeft besloten het vorige onderzoek te actualiseren. Er is dus voortgebouwd op het vorige onderzoek, niet alles is opnieuw gedaan.

Een aantal maatregelen uit het vorige onderzoek (Benutten zoals bedoeld) zijn of worden uitgevoerd, een aantal andere niet.

In eerste instantie zijn de opties: 'tweerichtingsverkeer oude trambaan' en 'selectieve toegang' niet in het nieuwe onderzoek meegenomen, in fase twee van het nieuwe onderzoek zitten deze opties wel. Er zijn echter wel nadelen bij deze opties, ze leveren te weinig op.

In het nieuwe onderzoek zijn drie varianten onderzocht:

1. Een pakket verkeersmaatregelen zonder nieuwe brug.
2. Een nieuwe 30km brug met eenrichtingsverkeer, aangevuld met een pakket verkeersmaatregelen. De zuidelijke Sluisbrug wordt dan ook eenrichtingsverkeer.
3. Een nieuwe 30km brug met tweerichtingsverkeer, aangevuld met een pakket verkeersmaatregelen.

Vraag: wat is het afwegingskader?

De onderzoeksresultaten worden getoetst aan het doel en er wordt rekening gehouden met de gevolgen op andere locaties. Met andere woorden: het kan niet zo zijn dat op de ene plaats de problemen opgelost worden waardoor op andere plaatsen problemen ontstaan.

Vraag: na eerder onderzoek is een aantal maatregelen genomen die nu gedeeltelijk on hold staan. Waarom doet de gemeente nu een beperkt nieuw onderzoek naar wel of geen brug en is niet het hele proces meegenomen?

De meeste maatregelen die uit 'Benutten zoals bedoeld' kwamen zijn uitgevoerd, een aantal niet. Dat is juist. Echter, de maatregelen die niet zijn uitgevoerd zijn in dit onderzoek wel meegenomen. De huidige coalitie heeft ervoor gekozen om niet het hele onderzoek over te doen. Er liggen goede rapporten, die worden niet vergeten. De huidige coalitie heeft het doel echter wel gewijzigd. Het onderzoek beperkt zich tot de bereikbaarheid van Damcentrum en Leidschendam-Zuid. Het vorige onderzoek had een bredere scope.

Vraag: het lijkt erop alsof al bepaald is waar de brug (als die er komt) komt te liggen. Is er ook gekeken naar een brug op een andere plek?

Andere locaties zijn eerder onderzocht en besproken. Er komt uit onderzoek dat er maar één plausible locatie is en dat is bij Klein Plaspoelpolder. Dat gebied is in ontwikkeling, er staan op de plek waar de brug zou komen nog geen woningen. Als de brug daar komt, hoeft er dus niet gesloopt te worden.

Vraag: is er ook gedacht aan een tunnel in plaats van een brug?

Een tunnel is vele malen duurder dan een brug. Er moet ook een heel lang talud gemaakt worden. Bovendien is er al een tunnel.

Vraag: De begrippen bereikbaarheid en doorstroming worden steeds in één adem genoemd. Dit zijn toch twee verschillende dingen?

Dat klopt. Een plek kan bereikbaar zijn zonder dat er sprake is van doorstroming. De coalitie wil af van de lange files en wachtrijen in onder meer de Damlaan. Dan moet er ook iets aan doorstroming gebeuren.

Opmerking: niet alle opties zijn meegenomen. Als er bijvoorbeeld een parkeergarage gebouwd wordt, is ook een deel van de problemen opgelost. Een integrale aanpak met alle opties tegen elkaar afgewogen wordt gemist. Het doel is niet duidelijk, en dan hebben onderzoeken geen zin. Er is eigenlijk sprake van een 'voortschrijdend doel' waar naartoe wordt geredeneerd.

Opmerking: de focus ligt nu op Damcentrum en Leidschendam-Zuid. Dit is beperkt.

Ewout van der Weij antwoordt hierop dat dat inderdaad de focus is, maar met de voorwaarde dat de problemen niet naar andere plekken verschoven mogen worden.

Vraag: komt er straks een integraal advies dat integraal wordt overgenomen, of een advies waar delen van worden overgenomen en andere delen niet?

Het onderzoeksbureau komt met een rapport. Het is vervolgens aan de coalitie om te beslissen wat zij aan de raad gaat aanbieden. De raad beslist uiteindelijk, maar wil weten wat er leeft bij de inwoners en ondernemers. Daarom zijn er de meedenksessies, op 8 mei de volgende. Dan komen er drie onderdelen aan de orde: de uitkomsten van het onderzoek naar luchtkwaliteit en geluidsoverlast, de kosten en combinaties van verkeersmaatregelen (zoals rijrichtingen, gedragsverandering).

Vraag: is het idee dat er een vaste brug komt of een beweegbare brug?

Een beweegbare brug.

Presentatie Antea Group

De presentatie is te vinden op de participatiewebsite van de gemeente.

Hans van Herwijnen geeft een uitleg over het onderzoeksmodel dat is gebruikt.

Hij legt uit dat er gebruik is gemaakt van een zogenaamde 'modelstudie'. Een modelstudie geeft een vereenvoudigde weergave van de complexe werkelijkheid van het verkeersbeleid. Bij een modelstudie kunnen verschillende varianten doorgerekend worden. Het is een beschrijving van verplaatsingen en een hulpmiddel bij verkeersadvisering.

Vraag: is in het onderzoek rekening gehouden met de nieuwe woningen die gebouwd gaan worden?
Ja, alle bekende ontwikkelingen zijn verwerkt.

Vraag: zijn er tellingen gedaan, hoe oud zijn die en komen de tellingen in het rapport te staan?

De Metropoolregio Den Haag heeft voor het model een heel scala aan tellingen gedaan. Als de gemeente daarom vraagt kan er een uitgebreidere onderbouwing van de tellingen komen. Er zijn tellingen gedaan van het aantal voertuigen dat over de Sluisbrug gaat. Er moet een goede vergelijking gemaakt kunnen worden. Er is nu een beeld van de huidige situatie en een inschatting gemaakt voor de verre toekomst.

Vraag: is er alleen gekeken naar de spitsmomenten?

Nee.

Opmerking: het is bijzonder dat de ontwikkelingen in Den Haag niet zijn meegenomen.

De heer Van Herwijnen geeft aan dat alle ontwikkelingen waarover besluiten zijn genomen zijn meegenomen in het verkeersmodel.

Vraag: er wordt ervan uitgegaan dat een op de vijf voertuigen doorgaand verkeer is. Hoe kan dit zo precies beweed worden; is dit geen nattevingerwerk?

Uit het model kan afgeleid worden hoeveel verkeer er doorgaand verkeer is. Dit is inderdaad een inschatting, er is niet getoetst op kentekens.

Vraag: hoe groot is dan de betrouwbaarheid?

Er is een bandbreedte van 20% (een marge van + of - 10%).

Vraag: er zijn betere methodes voorhanden die een veel preciezer beeld geven. Waarom is er geen gebruik gemaakt van bijvoorbeeld Google?

Dat is waar, maar Google geeft nog niet heel gedetailleerde informatie. Bovendien mogen die gegevens niet zomaar gebruikt worden. De gegevens kunnen gekocht worden, maar dat is heel duur. Bovendien geeft het model dat nu gebruikt is een vertaling naar de toekomst. Google doet dat niet.

Opmerking: er is door de bewoners continu gevraagd om kentekenonderzoek. De raad zal ook cijfers willen hebben die op de praktijk zijn geënt voordat daar een besluit wordt genomen.

Ewout van der Weij zegt hierop dat als de raad dat wenst, dat ook zal gebeuren. Hier is echter vooralsnog niet voor gekozen en dus ook niet om gevraagd. Het model dat nu gebruikt is wordt vaak gebruikt voor dergelijke onderzoeken. Soms wordt er kentekenonderzoek gedaan, maar voor ontwikkelingen zoals deze gebruikt de gemeente altijd dit soort modellen zodat ook de effecten voor de toekomst duidelijk zijn.

Vraag: wat is ketenverplaatsing en waarom zit dat niet in het model?

Ketenverplaatsing is verplaatsing van bijvoorbeeld huis naar winkel naar school naar werk en weer naar huis. Dit zit niet in dit model, omdat dat niet mogelijk is. De losse verplaatsingen zitten wel in het model, maar dus niet als een keten.

Vraag: wat zegt dit model over de spitsperiode?

Het model geeft de intensiteiten van de spitsperiodes weer.

Vraag: is het ook in de spits zo dat één op de vijf voertuigen die over de brug gaan doorgaand verkeer is?

Dit is uitgerekend over het hele etmaal. Ewout van der Weij geeft aan dat als hier meer informatie over is, dit op de website van de gemeente wordt geplaatst.

Gertjan Leeuw licht het onderzoek toe:

Zoals gezegd gaat het onderzoek over drie varianten, kortweg: maatregelen zonder brug, een nieuwe brug met eenrichtingsverkeer en een nieuwe brug met tweerichtingsverkeer. De indicatoren waarop getoetst is zijn: intensiteiten, wachtrijslengten en voertuigverliesuren. Hij zet uiteen wat er uit het onderzoek fase I is gekomen. In fase II zijn de drie varianten onderzocht met een aantal maatregelen. Deze maatregelen zijn: selectieve toegang oude toegangsgebied, selectieve toegang groter toegangsgebied, mobiliteitsmanagement en tweerichtingen Oude Trambaan en verkeerslicht Sluisbrug verwijderen (bij nieuwe brug eenrichtingsverkeer). Hij zet uiteen wat de effecten zijn op de doorstroom en de bereikbaarheid bij al deze varianten.

Vragen en opmerkingen naar aanleiding van deze presentatie, waarop Antea veelal antwoorden geeft:

Vraag: zijn de effecten van de brugopeningen ook meegenomen?

Ja. Daar wordt in deze presentatie geen informatie over gegeven, in het rapport staan de resultaten wel.

Vraag: gaat Antea Group ook de kosten doorrekenen?

Nee, dit is niet aan hen gevraagd. Bovendien is er al veel berekend.

Vraag: worden de onderhoudskosten ook doorgerekend?

Ja.

Opmerking: het gaat niet alleen om de kosten, maar ook om de leefbaarheid, het geluk van de mensen die nu in Klein Plaspoelpolder wonen en de toekomstige bewoners.

Opmerking: als je kijkt naar aantallen en vervoersbewegingen zie je grote verschillen per dag. Dit wordt veroorzaakt door externe factoren. Gisteren stond er bijvoorbeeld een file op de A4. Dan gaan mensen een andere weg kiezen waardoor alles vastloopt.

Ewout van der Weij antwoordt hierop dat het niet mogelijk is om dit soort calamiteiten mee te nemen. Er is een gemiddelde berekend.

Vraag: er is gekeken naar geluidsoverlast en luchtkwaliteit, maar is er ook gekeken naar veiligheid?

Veiligheid is wel meegenomen, maar cijfers worden niet op detailniveau gepresenteerd. Het onderzoek focust zich op grootschalige maatregelen.

Opmerking: een analyse van de effecten op de veiligheid op verschillende wegen is gewenst.

Vraag: wanneer zijn de tellingen gedaan? Er is een groot verschil in mate van overlast in de zomerperiode en de winterperiode. Dat komt doordat de brug in de winter bijna nooit open gaat.

Het is bekend hoe vaak de brug opengaat en dat is in het onderzoek meegenomen. Het rapport gaat hierop in. Dat geldt voor de huidige Sluisbrug en ook voor een eventuele nieuwe brug.

Vraag: waarom is ervoor gekozen bij de variant '30km brug met eenrichtingsverkeer', de richting naar de A4 te laten gaan?

Dat is gedaan omdat verkeer dat vanaf de N14 komt anders direct rechtdoor de brug over kan rijden. Dat leidt dan tot meer verkeer en dat is onwenselijk.

Vraag: net werd getoond dat een nieuwe brug een aanzuigende werking heeft. De capaciteit die bij de huidige brug benut kan worden is tienduizend voertuigen. Waarom wordt de capaciteit bij een nieuwe brug niet ook tienduizend voertuigen?

Het streven is maximaal zesduizend voertuigen. Antea Group onderzoekt wat ervoor nodig is om dat te bereiken. Bij een brug met eenrichtingsverkeer zal het aantal voertuigen dat daarover rijdt sowieso lager zijn. Mensen gaan ook andere routes kiezen, er zal meer verkeer over de Wijkerbrug gaan bijvoorbeeld. Hoeveel voertuigen er over de nieuwe brug gaan zal ook afhangen van hoe groot die brug wordt. Wat het college wil onderzoeken is een beweegbare 30km brug.

Vraag: de gewenste maximale intensiteit is zesduizend voertuigen; is dat inclusief vrachtverkeer?

Ja, wel voor het model. Uitgangspunt is echter dat over de bruggen geen vrachtverkeer gaat..

Vraag: hoe wordt er bij de optie 'selectieve toegang' omgegaan met mensen die bijvoorbeeld een parkeerplek zoeken en de ene zone in, en de andere zone uitrijden en ook door het zoeken langer dan is toegestaan aanwezig zijn? Hoe wordt dit gemeten? Het is bekend dat andere gemeenten met dit vraagstuk worstelen.

Daar zijn methodes voor. Hoe ermee wordt omgegaan is ook afhankelijk van hoe streng het beleid wordt.

Opmerking: bij de Vlietbrug komt de fietsbrug te hoog uit. Het kruispunt moet een meter of twee verhoogd worden om aan te sluiten aan de brug. Dit heeft een grote impact.

Dat moet inderdaad passend gemaakt worden.

Vraag: de inschatting is dat het aantal verliesuren iets omhoog gaat. Kan dit worden uitgesplitst naar bepaalde gedeelten van het gebied? Verliesuren hebben effect op de leefbaarheid.

In deel II van het onderzoek zijn optimalisaties doorgerekend. Je ziet dat als je op de ene plek maatregelen neemt, dit consequenties heeft voor andere plekken.

Vraag: als de Oude Trambaan twee richtingen wordt, wordt die baan heel druk. Maar hoe erg is dat, het is toch al een doorgaande route?

Dat klopt, maar als je naar het grotere gebied kijkt, heeft die maatregel een averechts effect op wat we willen bereiken. Bovendien is dit lastig uitvoerbaar en levert alleen maar nog meer verkeer op.

Opmerking: uit het onderzoek blijkt dat bij alle maatregelen het verkeer toeneemt, het wordt nergens rustiger.

Opmerking: gesteld wordt dat een op de vijf (dus 20%) van de voertuigen doorgaand verkeer is. Dit klopt niet, het percentage is veel hoger.

Dat hangt af van de definitie van 'doorgaand verkeer'. Als het gebied waar het om gaat groter gemaakt wordt, dan wordt het percentage lager.

Vraag: is die 20% een aanname?

Het betreft een model, er kan een afwijking op zitten.

Vraag: in hoeverre is de aanzuigende werking die de Mall of the Netherlands gaat krijgen in het onderzoek meegenomen?

Al het extra verkeer dat hierdoor ontstaat is meegenomen in het model.

Vraag: gaat dit onderzoek niet eigenlijk over het oplossen van het extra verkeer dat de Mall of the Netherlands gaat opleveren in plaats van het oplossen van de problemen in Damcentrum?

Nee. Het probleem wordt met de komst van de Mall of the Netherlands wel groter, maar het is een breder verhaal dan dat.

Pauze

Vraag: als er over wachttijden wordt gesproken, betekent dat niet het aantal files, maar het aantal seconden dat men stil staat?

Dat klopt. Het gaat erom hoe lang men in de file stilstaat.

Opmerking: bij de variant '30km brug eenrichtingverkeer' kan het ook een optie zijn om het verkeer de andere richting op te laten gaan, dus van de A4 af.

Vraag: hoe groot moet het gebied voor selectieve toegang zijn, zodat voldaan wordt aan het maximum van vijfduizend voertuigen per brug?

Dat kan Antea Group wel grofweg bepalen. Dit zit niet in de huidige opdracht.

Vraag: is het geen optie om het gebied onaantrekkelijker te maken voor automobilisten, bijvoorbeeld om het gebied helemaal 30km te maken?

Dit is niet goed mogelijk omdat er een verkeersader doorheen loopt. Je kunt ook denken aan verkeersdrempels.

Vraag: wat vindt Antea Group zelf de beste oplossing?

Elke variant heeft voor- en nadelen en de belangen zijn uiteenlopend. Er zitten vele aspecten aan alle varianten. Antea Group kijkt naar de verkeerskundige aspecten. Ondernemers willen bereikbaar zijn, bewoners willen weer andere dingen. Dat er wat moet gebeuren is duidelijk.

Vraag: komt er in het rapport ook een aanbeveling over de snelheid waarmee maatregelen genomen moeten worden?

Ja.

Ewout van der Weij sluit het plenaire gedeelte af. De aanwezigen gaan in groepen uiteen om met elkaar verder te praten over de verschillende varianten. Gezien de tijd is er daarna geen plenair gedeelte meer.