

Aan de raad van de gemeente  
LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Datum 29 januari 2008

Onderwerp Verkeerscirculatie Sluisplein, Leidsekade, Oostvlietweg

Categorie C

DIS Nummer 08/1539

Portefeuillehouder De heer Beimers

Commissie

Behandeld door Mevrouw Kok 300 3254

Samenvatting

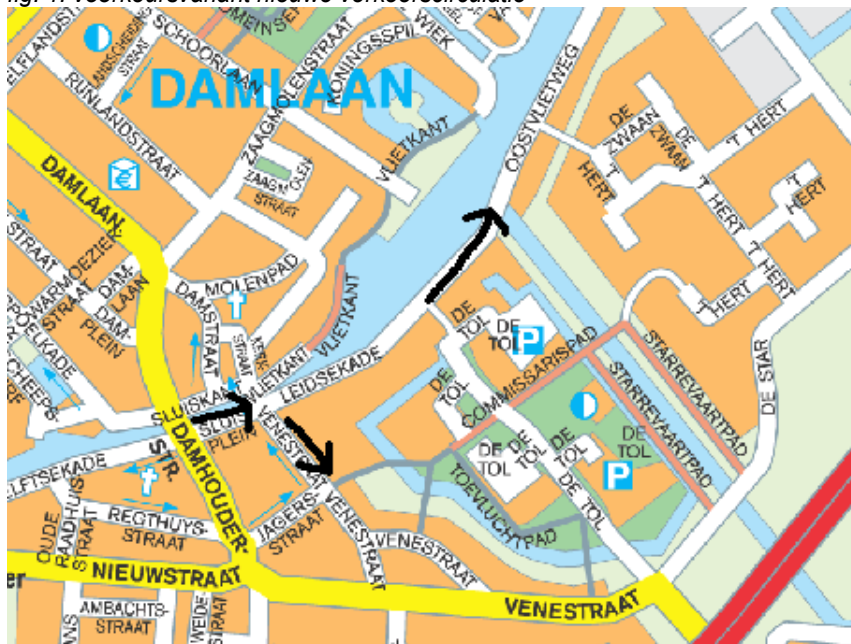
Op 29 januari j.l. heeft het college van B&W ingestemd met het voorstel Verkeerscirculatie Sluisplein, Leidsekade, Oostvlietweg. Ook is besloten dit voorstel ter informatie te verzenden aan de voorzitter van de raad. Een afschrift van het voorstel treft u hierbij aan.

## **1. Inleiding**

In het Masterplan Damcentrum van oktober 2003 is opgenomen dat het gebied rond de Sluis in de eerste plaats een voetgangersgebied is; de auto is dus te gast. De in het Masterplan voorgestelde verkeerscirculatie gaat uit van tweerichtingsverkeer op het Sluisplein (conform de huidige situatie), maar in verband met de gewenste verbetering van de verblijfskwaliteit is het wenselijk om hier minder autoverkeer toe te laten en meer ruimte vrij te maken voor de verblijfsfunctie. De route langs de Vliet via de Delftsekade, het Sluisplein, de Leidsekade en de Oostvlietweg vormt daarnaast een belangrijke (toeristische) fietsroute. Het is wenselijk deze route voor fietsers te verbeteren.

Op 28 maart 2006 heeft uw college zich uitgesproken voor een aangepaste verkeerscirculatie zoals aangegeven in onderstaande figuur.

fig. 1: voorkeursvariant nieuwe verkeerscirculatie



In deze variant wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op het Sluisplein, de Leidsekade en Oostvlietweg in de richting van De Star, in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Venestraat in de richting van de Jagerstraat.

Besloten is om belanghebbenden te informeren over de gekozen verkeerscirculatie en te zijner tijd te betrekken bij de uitwerking/herinrichting. De uitvoering wordt afgestemd op uitvoering van de herinrichting van het gebied rond de sluis.

Daarnaast heeft uw college verzocht om maatregelen uit te voeren die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd om op deze wijze de gewenste verkeerssituatie te bespoedigen.

## 2. Informatiebijeenkomst

De voorkeursvariant is in de zomer van 2006 voorgelegd aan bewoners en andere belanghebbenden. De ontvangen reacties gaven aanleiding om nader onderzoek te doen naar de consequenties van het uitvoeren van deze circulatie. Daarnaast was nader onderzoek nodig om te bepalen of de circulatie vooruitlopend op een herinrichting al kan worden ingesteld. Aandachtspunten daarbij zijn de te volgen juridische procedure, de route van buslijn 47, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid.

### **3. Nader onderzoek**

#### *Rapport Delft Infra Advies*

Om de consequenties voor bewoners en bedrijven beter in beeld te krijgen, is aan een adviesbureau gevraagd om een verkeerstelling en kentekenonderzoek te doen. Zie bijlage 1. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek staan hieronder.

De route is relatief rustig met een maximumintensiteit van ca. 1400 motorvoertuigen per etmaal. In noordelijke richting ontbreekt een duidelijke spitsdrukke. De maximale uurintensiteit is circa 40 motorvoertuigen. In zuidelijke richting is er een duidelijke piek te zien tussen 8.00 en 9.00 uur. De intensiteit is dan het dubbele van de maximum uurintensiteit gedurende de rest van de dag. (120 mvt/uur ten opzichte van 60 mvt/uur).

Gedurende de spits is onderzoek gedaan naar de hoeveelheid doorgaand verkeer ten opzichte van bestemmingsverkeer. In de ochtendspits is het percentage doorgaand verkeer groter dan in de avondspits (gemiddeld 50% en opzichte van 44%). Het doorgaande verkeer rijdt zowel in de ochtendspits als in de avondspits vooral van noord naar zuid. Uitschieter is het percentage doorgaande verkeer in zuidelijke richting tussen 8.00 en 9.00 uur. Dit bedraagt 72%.

Het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting maakt de grootste stroom doorgaand verkeer onmogelijk en verlaagt de intensiteit op de weg.

Taxi's zijn apart geregistreerd om het effect van het instellen van eenrichtingsverkeer voor de taxibedrijven in het gebied te kunnen aangeven. De grootste stroom taxi's komt het gebied binnen en verlaat het gebied weer via het Sluisplein. Het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting betekent op basis van de waarnemingen dat in de spits 17 taxi's die het gebied nu via het Sluisplein verlaten, moeten omrijden.

Er is geen vrachtverkeer van betekenis waargenomen. Van het geringe aantal is het merendeel herkomst- of bestemmingsverkeer. Het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting betekent dat slechts een beperkt aantal vrachtwagens zal moeten omrijden.

#### *Busroute*

Met Stadsgewest Haaglanden is gesproken over het omdraaien van de huidige lus die buslijn 47 rijdt via Leidschendam-Zuid. Dit omdraaien is mogelijk en kan vooruitlopend op een herinrichting worden uitgevoerd. Een groot deel van de haltes die daarvoor nodig zijn, is al aanwezig, omdat de bus voorheen in twee richtingen heeft gereden.

Ter hoogte van de nieuwe rotonde De Tol/Venestraat is echter geen halte aanwezig in de richting van de Damhouderstraat. Het is mogelijk een nieuwe halte aan te leggen tussen Nieuwstraat 151 en 153. Deze halte wordt aangelegd conform de nieuwe

Toegankelijkheidseisen (TOV). In een apart collegevoorstel over dit onderwerp, dat in februari geagendeerd wordt, is hierover meer te lezen.

Indien mogelijk wordt het omdraaien van de busroute gecombineerd met het moment waarop de dienstregeling wijzigt.

#### *Bereikbaarheid winkels en bedrijven*

Met bedrijven en winkels die mogelijk problemen verwachten, is gesproken over de gevolgen van het instellen van eenrichtingsverkeer. De uitkomst op hoofdlijnen:

1. Op de Leidsekade en in de Venestraat zijn drie taxibedrijven met een aardige omvang die uit economische overwegingen niet positief zijn;
2. Er zijn enkele bedrijven die problemen hebben om rechtsaf de Leidsekade, Oostvlietweg en Venestraat op te komen of om incidenteel te laden en lossen met groot, zwaar vrachtverkeer (draaicirkels/asdruk);
3. Er bestaat een grote kans dat bewoners (vooral van appartementencomplex Leidsekade 1a t/m 4e) en taxi's (geparkeerd achter de panden Leidsekade 6-10) tegen de richting in naar de Venestraat zullen gaan rijden om de omweg te vermijden.

Punt 2 is nader onderzocht om na te gaan of het instellen van eenrichtingsverkeer wel of niet mogelijk is zonder de bedrijfsvoeringen ernstig te belemmeren.

Zowel Atelier Rijswijk (Venestraat 7) als taxibedrijf Engels (Leidsekade 8-10) beschikken over een busje van ca. 7 meter lang dat de draai naar rechts de Leidsekade op naast huisnummer 6 niet kan maken. De uitrit en de rijbaan kunnen niet breder gemaakt worden. Daarom is gekeken naar de mogelijkheid om een achteruitgang via het Toevluchtpad richting Venestraat of De Tol te creëren. Het Toevluchtpad is een onverplicht fietspad. De verbinding is momenteel met een hek afgesloten. Richting De Tol is het pad smal en is een eenvoudige fietsbrug aanwezig. Aanpassing is ingrijpend en kostbaar. Ontsluiting richting Venestraat lijkt mogelijk, maar komt de verkeersveiligheid niet ten goede en kan bovendien op basis van ervaringen uit het verleden naar verwachting op veel tegenstand van omwonenden rekenen.

Metsel- en Afwerkingsbedrijf Kremers, Oostvlietweg 5, kan de draai naar rechts ook niet maken met zijn bedrijfswagen. Zijn uitrit is niet te verbreden en de provincie stemt niet in met het verbreden van de weg ter hoogte van dit adres. Verplaatsing van zijn uitrit is wel mogelijk. De uitrit komt dat uit op 't Hert. De heer Kremers kan instemmen met dit voorstel.

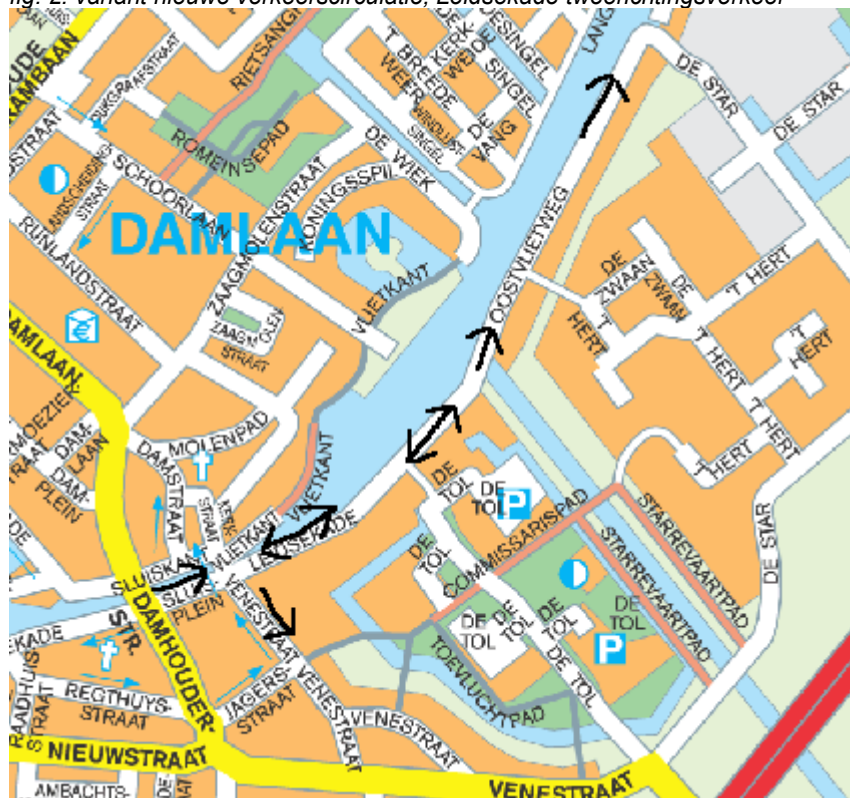
Gezien vanaf de noordelijke Sluisbrug is momenteel het eerste deel van de Venestraat tweerichtingsverkeer vanwege het kunnen verlaten van enkele garages in de Venestraat. Als de Venestraat in zijn geheel eenrichtingsverkeer wordt, moeten enkele parkeervakken worden opgeheven om het naar rechts verlaten van de uitritten mogelijk te maken.

Bedrijf De Watertuin, Oostvlietweg 17 b, wordt incidenteel bevoorraadt met een grote, zware vrachtwagen die komende vanuit De Star achteruit de Oostvlietweg insteekt. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer zou dit een overtreding van de verkeersregels inhouden. Het is echter niet gewenst of zelfs onmogelijk om met deze grote, zware wagen vanuit het Sluisplein het pand te bereiken. Met een ontheffing op kenteken om achteruit tegen het eenrichtingsverkeer in te rijden, kan dit knelpunt worden opgelost. Het achteruit inrijden van zijn garage met kleinere wagens, komende uit de richting Sluisplein, kan mogelijk gemaakt worden door het instellen van een parkeerverbod naast zijn garage.

#### 4. Alternatief voorstel

Een aantal bewoners en bedrijven gevestigd langs de Leidsekade of met een in/uitrit op de Leidsekade stelt voor om de Leidsekade tweerichtingsverkeer te laten en alleen op het Sluisplein en de Oostvlietweg eenrichtingsverkeer in te stellen. Zie onderstaande figuur.

fig. 2: variant nieuwe verkeerscirculatie, Leidsekade tweerichtingsverkeer



Voor bewoners en bedrijven (waaronder 3 taxibedrijven) langs de Leidsekade biedt deze variant het voordeel dat omrijden via de Oostvlietweg en De Star niet nodig is. Het illegaal tegen de richting in rijden om de Venestraat te bereiken zal niet gebeuren en het linksaf verlaten van uitrit naast Leidsekade nr. 6 met (bestel)bussen van ca. 7 meter blijft mogelijk.

Bovendien is het in deze variant mogelijk het hoofddoel te realiseren: het Sluisplein meer verkeersluw maken. Het tweede doel, het verbeteren van de route langs de Vliet voor fietsers, wordt grotendeels gerealiseerd; de verkeersintensiteit daalt doordat het doorgaande verkeer in de richting van de Sluis wordt geweerd.

Deze variant is in de advisering in 2006 bij de afweging om te komen tot een voorkeursvariant niet meegenomen. Destijds is aangegeven dat kansrijke varianten moeten voldoen aan de volgende uitgangspunten:

1. Verkeer van en naar de Leidsekade en Oostvlietweg gebruikt niet de (sluip)route via de Venestraat
2. Buslijn 47 moet een éénrichtingscircuit kunnen rijden over het Sluisplein, de Leidsekade en de Oostvlietweg (en De Star, Venestraat, Nieuwstraat, Damhouderstraat)
3. De verkeerscirculatie moet logisch zijn, zonder doodlopende wegvakken
4. De fietsroute langs de Vliet wordt indien mogelijk verbeterd.

Wanneer deze variant wordt gekozen, is een geringe extra toename van de intensiteit in de Venestraat te verwachten. Daarnaast is de variant wel mogelijk, maar wordt de verkeerscirculatie minder logisch. Door op de route een deel één richting, een deel twee richtingen en weer een deel één richting in te stellen, is het voor weggebruikers lastiger te overzien wat er waar van hen wordt verwacht.

Een alternatief op deze variant is om alleen het eerste gedeelte van de Leidsekade, tot aan huisnummer 6, tweerichtingsverkeer te maken. Het betreft een wegvak van ca. 30 meter, terwijl de totale lengte van de Leidsekade ca. 300 meter bedraagt. Het bereikbaarheidsprobleem van de twee bedrijven aan het begin van de Leidsekade wordt hiermee opgelost. Bovendien wordt extra verkeer over de Venestraat beperkt en kan op het overige deel van de Leidsekade meer ruimte voor fietsers gecreëerd worden.

Nadelen:

1. Er wordt niet tegemoet gekomen wordt aan de wensen van de overige bewoners van de Leidsekade.
2. Eén taxibedrijf wordt benadeeld (omrijden) en twee andere niet (ongelijkheid).
3. De verkeerscirculatie op de route Sluisplein, Leidsekade, Oostvlietweg wordt onlogisch als slechts een zeer klein gedeelte tweerichtingsverkeer wordt.
4. Het tegen de richting in rijden is over een kleine afstand aantrekkelijker en hierop is niet of nauwelijks te handhaven.

## **5. Definitief voorstel**

Ik adviseer de alternatieve variant conform figuur 2 te kiezen, ondanks de nadelen die deze variant heeft. De meest belangrijke overweging om deze variant te adviseren is het bereikbaarheidsknelpunt van de bedrijven Atelier Rijswijck en taxibedrijf Engels, dat niet of

nauwelijks is op te lossen bij eenrichtingsverkeer op de Leidsekade. Eenrichtingsverkeer alleen op het eerste deel (tot huisnummer 6) van de Leidsekade is een alternatief, maar heeft ook een behoorlijk aantal nadelen, waaronder handhaafbaarheid. Om die reden stel ik voor dit alternatief niet te kiezen.

## **6. Eenrichtingsverkeer vooruitlopend op de herinrichting**

Zoals in het vorige advies is aangegeven, heeft het instellen van eenrichtingsverkeer op één of meer wegvakken vooruitlopend op de herinrichting een aantal nadelen. Eerder is voorgesteld om dit niet te doen om de volgende redenen:

1. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer op een wegvak van beperkte lengte is de kans op overtredingen (tegen de richting in rijden) groter.
2. Hetzelfde geldt voor het instellen van eenrichtingsverkeer zonder de inrichting van de weg aan te passen, zeker op de brede wegvakken.
3. Op de brede wegvakken zal de snelheid van het verkeer naar verwachting toenemen als het instellen van eenrichtingsverkeer niet samengaat met een herinrichting.

Het eerste nadeel is niet meer aan de orde als de Leidsekade tweerichtingsverkeer blijft. Dan zal het zo blijven dat het eenrichtingsverkeer niet op de hele route wordt ingevoerd. Het tweede nadeel kan enigszins worden voorkomen door direct na het instellen van eenrichtingsverkeer actiever te handhaven. Bovendien blijft het breedte deel (gelegen op de Leidsekade) tweerichtingsverkeer. Het derde nadeel vervalt voor het meest brede wegvak, de Leidsekade, omdat dit wegvak tweerichtingsverkeer blijft.

Echter, zonder aanpassingen aan de uitrit van Oostvlietweg nr. 5 betekent het nu al instellen van eenrichtingsverkeer dat de bereikbaarheid van dit pand zodanig wordt aangetast dat de bedrijfsvoering ernstig wordt gehinderd. Deze aanpassing dient daarom eerst uitgevoerd te worden. Daarnaast is aanpassing van een aantal bushaltes nodig om de route van buslijn 47 te kunnen omdraaien.

### *Kosten*

Vooruitlopend op de definitieve herinrichting zal met beperkte middelen alvast eenrichtingsverkeer in worden gesteld. Van het totaal beschikbaar gestelde taakstellende krediet van € 100.000 (verkeerscirculatie Sluisplein, 20071152) wordt € 30.000 hiervoor gereserveerd. Dit bedrag zal worden gebruikt voor het aanpassen van de bushaltes, het plaatsen van verkeersborden en enkele aanvullende maatregelen zoals markering en plaatsen/verwijderen van straatmeubilair. Voorts zal ook de uitrit van Oostvlietweg 5 worden aangepast. Verwacht wordt dat het resterende krediet van € 70.000 voldoende zal zijn om de definitieve herinrichting te realiseren.

### *Verkeersbesluit*

Voor het instellen van eenrichtingsverkeer op het Sluisplein en een deel van de Oostvlietweg is een verkeersbesluit nodig. Dit besluit is als bijlage 2 bij dit voorstel gevoegd.

### *Planning*

Gedurende de ter inzage termijn van het verkeersbesluit kunnen de maatregelen die noodzakelijk zijn om vooruitlopend op een herinrichting al eenrichtingsverkeer in te stellen, worden voorbereid. Het moment waarop daadwerkelijk eenrichtingsverkeer kan worden ingesteld is o.a. afhankelijk van eventuele bezwaren van belanghebbenden. Bij het meest positieve scenario is uitvoering in april/mei 2008 haalbaar.

## **7. Overige vervolgstappen**

1. Verwerken van de circulatie in het Voorlopig Ontwerp Leidschendam Centrum
2. Uitwerken ontwerp passend bij nieuwe verkeerscirculatie
3. Uitvoering herinrichting afgestemd op uitvoering Leidschendam Centrum

Verwerking in Voorlopig Ontwerp openbare ruimte Leidschendam Centrum

De gekozen verkeerscirculatie zal worden verwerkt in het Voorlopig Ontwerp van de openbare ruimte van het project Leidschendam Centrum. Dit ontwerp wordt naar verwachting in februari 2008 aan uw college aangeboden.

### *Uitwerking ontwerp*

Bij een verandering van de verkeerscirculatie past een andere inrichting van de weg. Dit betekent dat het Sluisplein en de Oostvlietweg tot aan De Star heringericht kunnen worden nadat eenrichtingsverkeer is ingesteld. Mogelijk kunnen ook op de Leidsekade beperkte maatregelen uitgevoerd worden al blijft daar tweerichtingsverkeer gehandhaafd.

Herinrichting/herbestrating van het Sluisplein, het smalle deel van de Leidsekade en de Venestraat tot aan de Jagerstraat gebeurt in het kader van de herinrichting van Leidschendam Centrum. Bij het definitief ontwerp van de Venestraat dient afgewogen te worden om wel of niet in de gehele Venestraat eenrichtingsverkeer in te stellen. Nu zijn beperkte delen tweerichtingsverkeer vanwege de bereikbaarheid van enkele panden/garages. Herinrichting van het brede deel van de Leidsekade en de Oostvlietweg tot aan de Star valt buiten de projectgrens Leidschendam Centrum. Voor herinrichting van dit deel is een apart taakstellend investeringskrediet beschikbaar.

Nadat een definitief besluit is genomen over de circulatie, zal een voorstel worden uitgewerkt voor een herinrichting, rekening houdend met de volgende aspecten:

1. een snelheidsregime van 30 km/uur
2. een (klein)busroute in één richting
3. een fietsroute



#### **Uitvoering**

Uitvoering van de maatregelen wordt afgestemd op herinrichting van het gebied rond de Sluis in het kader van het plan Leidschendam Centrum. Naar verwachting kan uitvoering plaatsvinden in 2009 of 2010.

### **8. Communicatie**

#### *Communicatieplanning*

Na de collegevergadering waarin deze nota op de agenda staat wordt eerst een bewonersbrief verzonden waarin om- en aanwonenden op de hoogte gesteld worden van het besluit, de achtergronden en de consequenties daarvan. Een week na de collegevergadering, met de eerstvolgende collegeflits, wordt de bijbehorende collegeflits verzonden.

De ter inzage legging van het verkeersbesluit wordt ook in de bewonersbrief aangekondigd en zal zoals gebruikelijk in de gemeenterubriek worden gepubliceerd.

Het voorgestelde bezorggebied voor de bewonersbrief is Sluisplein, Leidsekade, Oostvlietweg 1 t/m 18f, Venestraat tussen Sluisplein en Achterom, Jagerstraat en Achterom. Dit is ook het gebied waaruit belanghebbenden bij het vervolgtraject worden betrokken.

#### *Ontwerpproces*

Bewoners en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking, het ontwerp en de herinrichting. Deze belanghebbenden denken mee. Gemeentelijke adviseurs nemen de overwegingen mee in de ontwerpen en in de voorbereiding voor besluitvorming.

Gemeentelijke adviseurs beargumenteren waarom overwegingen van belanghebbenden wel of niet zijn overgenomen in de ontwerpen. Het college neemt de uiteindelijke beslissing.

Besluitvorming door de raad is niet nodig.

Het college van Leidschendam-Voorburg,

A. Thijssen  
secretaris

drs. J.W. van der Sluijs  
burgemeester