



Datum 2 december 2025

Nummer 4530

Onderwerp Raadsbrief Raadsbrief beantwoorden schriftelijke vragen Aandacht-LV over
Onderbouwing advies om moties verkeersmaatregelen te ontraden november 2025

Portefeuillehouder Wethouder Keus

1. Aanleiding

Door de fractie van Aandacht-LV zijn schriftelijke vragen gesteld met betrekking tot onderbouwing advies om moties verkeersmaatregelen te ontraden. In deze raadsbrief worden deze vragen beantwoord.

2. Inhoudelijke uiteenzetting

Aandacht-LV zegt dat er tijdens de raadsvergadering van 5 november 2025 een aantal moties door de fractie Aandacht-LV zijn ingediend met betrekking tot verkeersmaatregelen om de verkeerschaos rond de Mall te beperken. Deze moties zijn door de wethouder ontraden en verworpen. Door onvoldoende tijd tijdens de raadsvergadering werd dit advies niet nader toegelicht. In twee specifieke gevallen gaf de wethouder aan dat er onderzoek was gedaan waardoor hij de motie afraadde. Daarom heeft Aandacht-LV de volgende vragen gesteld.

Het college merkt op dat tijdens de raadsvergadering van 5 november 2025 de wethouder de vragen wel heeft beantwoord. Deze beantwoording was blijkbaar niet voldoende voor de fractie van Aandacht-LV, dat betekent echter niet dat er geen inhoudelijke reactie van de wethouder op de gestelde vragen is geweest.

Aandacht-LV stelt dat de motie “Links afslaan onmogelijk maken door de wethouder ontraden werd omdat er een verkeersonderzoek naar is gedaan. Uit dit onderzoek zou blijken dat deze maatregel waarschijnlijk een negatief effect zou hebben.

1. Wanneer en op welke wijze is dit onderzoek uitgevoerd en is hier een rapport van opgesteld?
 - a. Zo ja, kan de wethouder dit rapport met de raad delen?
 - b. Zo nee, waarom niet en kan de wethouder dan ten minste de resultaten van het onderzoek delen?

Antwoord: Voorafgaand aan de bouw van Westfield Mall of the Netherlands (hierna: de Mall) is er door adviesbureau Goudappel verkeerskundig onderzoek gedaan. Dit onderzoek richtte zich op hoeveel verkeer de wegen rond de Mall op een dag konden verwerken. Het uitgangspunt van dit onderzoek was dat er gemiddeld 38.500 bezoekers per dag naar de Mall zouden komen. Voor de

hoeveelheid auto's is toentertijd uitgegaan van 1 auto per 4 bezoekers, wat neerkomt op gemiddeld 9.625 auto's per dag. Op zaterdagen komen er ongeveer 2 keer zoveel bezoekers als op een gemiddelde werkdag. Dit betekent dat er op drukke dagen ruim 19.000 auto's naar de Mall toekomen.

Het onmogelijk maken van linksaf slaan richting de Mall leidt ertoe dat verkeer moet omrijden om alsnog de bestemming te kunnen bereiken. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat er veel meer verkeer over de wegen in de wijken rondom de Mall rijdt, waardoor ook daar de drukte toeneemt, terwijl de drukte rond de Mall niet afneemt. Het blijven immers nog bezoekers van de Mall. Anderzijds wordt er zeer veel verkeer over de Banninglaan gedwongen, de parkeerterreinen P3, P4 en P5 zijn in dat geval alleen via de Banninglaan te bereiken. Ook zal vanuit een route rechtsom verkeer vanaf P1 en P2 bij vertrek een route rechtsom rijden, waardoor dit verkeer ook via de Banninglaan weggrijdt. Goudappel heeft – op basis van het verkeersmodel – berekend dat de Banninglaan maximaal 775 voertuigen per rijstrook per uur kan verwerken. Kijkend naar de druk(kere) momenten van de Mall betekent dit dat de Banninglaan maximaal $9 \times 775 = 6.975$ kan verwerken. Dit is aanzienlijk lager dan het gemiddelde aantal auto's dat de Mall als bestemming heeft, waardoor congestie zal ontstaan. Dit heeft effect op de overige wegen, verkeer kan immers geen kant uit.

Aandacht-LV geeft aan dat de motie “Afsluiten woonwijken rondom de Mall” door de wethouder werd ontraden, omdat deze maatregel al in de praktijk zou zijn onderzocht. Uit dit onderzoek zou blijken dat deze maatregel een negatief effect heeft.

2. Wanneer (welke dagen), op welke wijze, hoe vaak/frequent en bij welke woonwijken is dit onderzoek gedaan?

Antwoord: de afsluiting door het plaatsen van hekken met verkeersregelaars heeft plaatsgevonden tussen 30 september en 3 oktober 2021. Het betrof hier een pilot vanwege een evenement dat plaatsvond op 30 september in de Mall en waardoor P1 niet beschikbaar was. De afsluiting vond plaats op verschillende niveaus. Vanaf de Mall gezien waren de volgende wegen permanent afgeschermd: IJsvogellaan, Sperwerlaan, Burgemeester Banninglaan (ten noorden van de ingang HMC Antoniushoeve), Gruttolaan, Burgemeester Roeringlaan, President Kennedylaan, Sweelincklaan, Van Ruysdaellaan en Sint Paulusstraat. Dit betekent dat de buurten Park Veursehout, De Zijde, De Heuvel Zuid, De Heuvel Noord, Raadhuiskwartier en Verzetsheldenwijk (deels) waren afgesloten. Daarnaast was er in de omgeving een flexibele schil gecreëerd, waarbij op basis van monitoring delen van de buurten ook konden worden afgezet met hekken en verkeersregelaars. Dit betrof de toegangen vanaf de Mall tot de aanvullende buurten Essesteijn, Nieuwe Essesteijn, Amstelwijk en Kleurenbuurt.

3. Is dit onderzoek vooraf gecommuniceerd met inwoners, ondernemers en bezoekers van de Mall?
 - a. Zo ja, hoe lang van tevoren en op welke wijze?
 - b. Zo nee, waarom niet?

Antwoord: over de afsluiting is voorafgaand aan het onderzoek gecommuniceerd. Het is op deze termijn niet te achterhalen hoe lang van te voren en op welke wijze dit is gecommuniceerd.

4. Is er een rapport van dit onderzoek opgemaakt?
 - a. Zo ja, kan de wethouder dit rapport met de raad delen?
 - b. Zo nee, waarom niet en kan de wethouder dan ten minste de resultaten van het onderzoek delen?

Antwoord: adviesbureau Dufec heeft een rapport gemaakt van de parkeerdruk in het gebied tijdens de pilot, van de overige ervaringen is geen rapport in de formele zin van het woord opgemaakt. Wel zijn er ervaringen met deze pilot genoteerd. De belangrijkste bevindingen waren dat het Sportpark veel gebruikt werd door verkeer dat de Noordsingel probeert te vermijden, dat bij slecht weer bezoekers bereid zijn om ver te lopen en dat er een aantal bezoekers de afzettingen hadden omzeild. Uit de verkeersgegevens blijkt daarnaast dat de drukte in dit weekend (2 en 3 oktober) structureel hoger was dan het weekend daarna. Dit betrof niet alleen de drukte op de wegen rond de Mall, maar ook op andere wegen die toen in de metingen zijn meegenomen zoals de Monseigneur van Steelaan richting de N14 en rond Leidschendam Centrum. Het parkeeronderzoek dat gehouden is door Dufec betrof een vergelijking van de parkeerdruk tijdens de pilot en het weekend daarna. Op hoofdlijnen blijkt uit dit rapport dat het afsluiten relatief weinig effect had op de parkeerdruk in de wijken.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan
secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Bijlage behorende bij deze raadsbrief:

Dossiernummer Bestandsnaam