MOBYCON

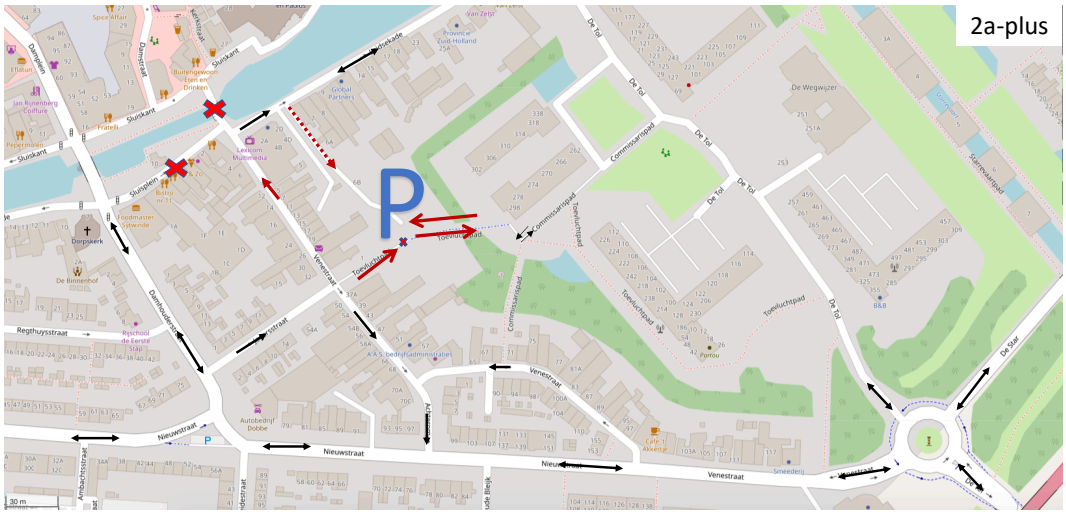
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

Memo

Aan	:	Gemeente Leidschendam-Voorburg t.a.v. Paula van der Ark
C.c.	:	Bas Ligthart
Van	:	Martijn Schutte
Betreft	:	Extra variant Onderzoek en Advies ontsluiting parkeerterrein Leidsekade/ Venestraat Leidschendam
Datum	:	31 januari 2020
Kenmerk	:	M6461-M-E

Mobycon heeft op 17 december 2019 een rapportage opgeleverd met daarin onderzoek en een advies naar de ontsluiting van een nieuw aan te leggen parkeerterrein achter de Leidsekade en Venestraat. De gemeente heeft op basis van een voorkeur voor scenario 2a (inrijden vanaf de Jagersstraat/Toevluchtpad, uitrijden via De Tol en een afsluiting van het Sluisplein) een bewonersavond georganiseerd.

Mede naar aanleiding van de reacties heeft de gemeente gevraagd of we een subvariant in beeld brengen, Scenario 2a-plus waarbij dezelfde uitgangspunten gelden als bij scenario 2a, maar waarbij het mogelijk is om ook via De Tol in te rijden. Zie figuur 1:



Figuur 1: routering scenario 2a-plus

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl
KvK 27195561 • BTW nr. NL 8099.42.549.B.01 • IBAN NL44 ABNA 0519 0865 38 • BIC ABNANL2A

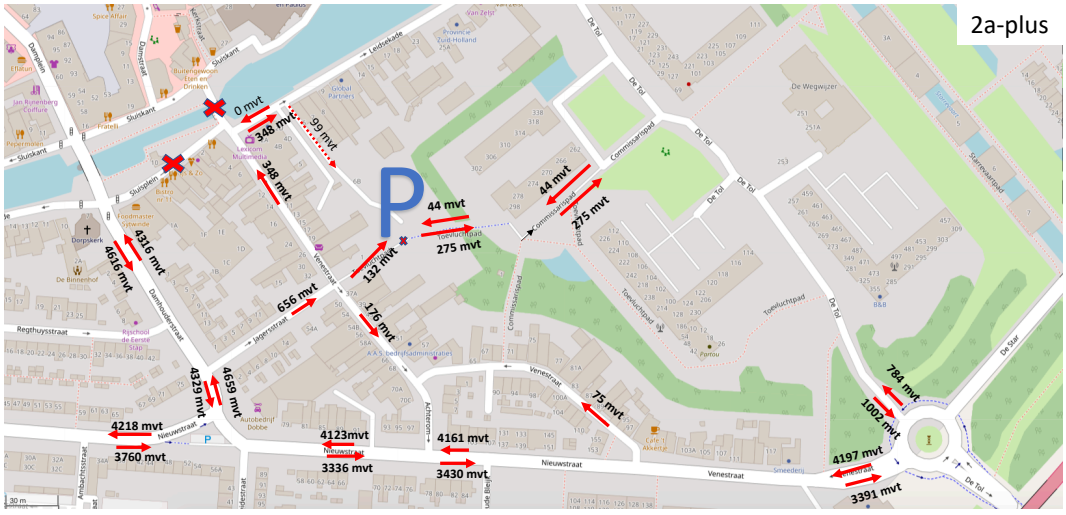
De redenen om deze variant op te voeren zijn:

- Doordat er in de spitsperiode regelmatig file staat op de Nieuwstraat en Damhouderstraat en het parkeerterrein komende via de rotonde De Tol/De Star dan via de file naar het parkeerterrein zou moeten, is de vraag gesteld om ook inrijden direct vanaf De Tol mogelijk te maken.
- Het parkeerterrein kan makkelijker gebruikt worden voor parkeerders uit De Tol.

Uitgangspunt qua routering is hetzelfde als scenario 2a maar dan met een extra inrijdmogelijkheid via De Tol. In de oorspronkelijke scenario's is bewust gekozen voor de aanname dat 75% van het verkeer dat naar het parkeerterrein wil van de N14/A4 komt en 25% via de Damhouderstraat en brug. In praktijk zal er – zeker tijdens de spits waarin de drukte vermeden wordt – ook verkeer komen vanaf Leidschenveen, Stompwijk, Wilsveen, Zoetermeer en De Star, maar omdat dit lastig in te schatten is en omdat het in absolute zin niet om grote stromen gaan, is dit in het rapport niet meegerekend.

In dezelfde redeneerlijn zou er in scenario 2a-plus ten opzichte van scenario 2a dan ook geen verschil optreden. Komende vanaf de Damhouderstraat of Vlietweg/Nieuwstraat zou het ook in scenario 2a-plus logisch zijn om via de Jagersstraat in te rijden en niet om via De Tol.

Qua intensiteiten zou scenario 2a-plus dus niet tot andere intensiteiten leiden dan scenario 2a. Echter omdat we weten dat er gedurende bepaalde uren wel file staat en het creëren van een extra inrit via De Tol op deze tijden in praktijk wel aantrekkelijker wordt voor als het verkeer via rotonde De Tol/De Star komt, hebben we ook gekeken naar wat het effect zou zijn als een deel van het inrijdend verkeer via De Tol zou komen. Berekend is dat er per dag 176 voertuigen naar het parkeerterrein gaan rijden. Onze schatting is dat op etmaalbasis maximaal 25% van het totale inrijdende verkeer via de Tol zal rijden. Het gaat dan dus om een verschil van 44 motorvoertuigen. De resulterende intensiteiten zien we in figuur 2. We zijn er daarbij ook vanuit gegaan dat een evenredig deel van het uitgaande verkeer niet via de Nieuwstraat rijdt, maar via rotonde De Tol/De Star. Beide effecten leiden slechts tot marginale verschillen in intensiteiten ten opzichte van scenario 2a. De verschillen staan in tabel 1 weergegeven.



Figuur 2: intensiteiten in scenario 2a rekening houdend met 25% van inrijdend verkeer dat afkomstig is vanaf De Tol Zuid.

Weg	Tussen en	Capaciteit*	Intensiteiten huidig	Scenario 2a	Scenario 2a-plus
Nieuwstraat	Ambachtstraat Damhouderstraat	20.000	7.614	8.066	7.978
Nieuwstraat	Damhouderstraat Achterom	20.000	6.772	7.503	7.459
Nieuwstraat	Achterom Venestraat	20.000	6.574	7.635	7.591
Nieuwstraat	Venestraat Rotonde De Tol	20.000	6.571	7.632	7.588
De Tol noord	Rotonde De Tol De Tol noord	3.000	1.217	1.742	1.786
De Tol noord#	Rotonde De Tol De Tol noord	3.000	1.467	1.742	1.786
Jagersstraat	Damhouderstraat Venestraat	2.000	109	700	656
Damhouder-straat	Nieuwstraat Jagersstraat	10.000	8.768	9.032	8.988
Damhouder-straat	Jagersstraat Sluisplein	5.000	8.722	8.932	8.932
Toevluchtpad	Jagersstraat Parkeerplaats		0	176	132
Toevluchtpad	Parkeerplaats De Tol		0	275	319

Tabel 1. Vergelijking intensiteiten tussen scenario 2a en 2a plus voor zover de intensiteiten verschillen. NB in scenario 2a-plus rijden er 88 extra voertuigen over het totaal van De Star en De Tol-Zuid. De nadere toedeling is onbekend en doet er ook niet veel toe.

De Verschillen tussen scenario's 2a-plus en 2a

Intensiteiten

Zoals blijkt uit het bovenstaande zijn de verschillen minimaal. Ook voor de Jagersstraat levert het niet zo heel veel op. Zelfs als blijkt dat inrijdend verkeer via De Tol dubbel zo hoog zou zijn dan nu berekend, dan nog krijgt de Jagersstraat dus nog steeds meer dan 600 voertuigen te verwerken, meer dan in de scenario's 1,1a en 2.

Verkeersveiligheid

Qua verkeersveiligheid zijn er geen noemenswaardige verschillen

Leefbaarheid en verblijfskwaliteit

In deze variant zijn de leefbaarheidseffecten als gevolg van hoeveelheden verkeer niet noemenswaardig verschillend. Nadeel is wel dat nu het hele Toevluchtpad wordt verhard en dat dit aan de zijde van De Tol tweerichtingsverkeer moet faciliteren en dus breder moet zijn dan in scenario 2a, terwijl relatief weinig verkeer gebruik gaat maken van deze inrit.

Bereikbaarheid

Alleen voor de automobilisten die tijdens de spitsen komend vanaf De Star en De Tol/de Vlietweg naar het parkeerterrein willen, is er een verbetering in scenario 2a-plus ten opzichte van scenario 2a.

Overig
In dit scenario zullen de meeste ingrepen moeten worden gepleegd in de openbare ruimte en dit scenario is daarmee net wat duurder dan scenario 2a.

Conclusie
De feitelijke verschillen in intensiteiten en bereikbaarheid in scenario 2a-plus ten opzichte van 2a zijn zeer beperkt en leveren beperkt winst op (alleen die automobilisten die komende vanaf De Star of De Tol naar het parkeerterrein willen) maar zorgen wel voor een maximale hoeveelheid verharding op het Toevluchtpad. Daarnaast is de leefbaarheidswinst in bijvoorbeeld De Jagersstraat ook zeer beperkt.

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER • MOBYCON