

Raad d.d. 23 NOV. 1998

5210 Raadsagenda 23 november 1998, nr. 6
datum: 27 oktober 1998
bestuurlijk primaat: C.A. van der Brugge
ambtelijk primaat: Inrichting en beheer openbare ruimte
onderwerp: Verkeersvisie Damcentrum

Aan de raad

----- Samenvatting voorstel:

Voorgesteld wordt een tweezijdig bereikbare parkeervoorziening met tijdsdrempel te realiseren nabij het Damplein, waarbij het Damplein alleen zonder tijdsdrempel te passeren is door fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten en pasjeshouders. Automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo komen voor een pasje in aanmerking.

Na de inspraakprocedure doorlopen te hebben liggen de voorgestelde verkeersmaatregelen op en rond het Damplein ter besluitvorming voor. Voorgesteld wordt een tweezijdig bereikbare parkeervoorziening met tijdsdrempel te realiseren nabij het Damplein, waarbij het Damplein alleen zonder tijdsdrempel te passeren is door fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten en pasjeshouders. Automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo komen voor een pasje in aanmerking.

Leeswijzer:

Aan dit voorstel is vanwege de lengte ervan een samenvatting toegevoegd. De samenvatting is cursief gedrukt. De samenvatting bestaat uit een samenvatting van het advies met daarbij het gehele advies. De structuur van het uitgebreide advies is als volgt. Paragraaf 1 t/m 5 is vrijwel onveranderd overgenomen van het advies op basis waarvan de inspraak heeft plaats gevonden. Paragraaf 6 (Inspraak) en 7 (Verdere procedures) zijn nieuw. Op grond van de inspraak heeft het advies wijzigingen ondergaan.

Samenvatting

In de raadsvergadering dd 20 oktober 1997 is een voorlopig besluit genomen over de verkeersvisie Damcentrum Dit voorlopig besluit houdt in dat variant 7 en 8 verder uitgewerkt worden, dat over deze varianten samenspraak en inspraak plaats vindt en dat op basis hiervan zal worden gekomen tot een definitief besluit.

Na raadpleging van de voormalige commissie voor Openbare werken en milieu, de commissie voor Ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting en de commissie voor Financiën en grondzaken heeft de raad dd. 17 november 1997 besloten aan het verkeeradviesbureau AGV opdracht te geven het Aanvullend verkeersonderzoek Damcentrum uit te voeren en

aan het adviesbureau D&P opdracht te geven een onderzoek uit te voeren naar de economische effecten van de verkeersmaatregelen.

Extra brug

De verkeerskundige effecten van een extra brug zijn dat er een alternatieve route voor het doorgaand verkeer wordt aangeboden. Per saldo worden de huidige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen (stank-overlast en geluidhinder) verschoven van de Damlaan-route naar de route Dr. van der Stamstraat, Oude Trambaan/Voorburgseweg en Bachlaan. Bovendien blijkt uit het economisch onderzoek dat de gemiddelde detail-handelsomzet kan verminderen met tussen 0 en 5%.

Tijdsdrempel en pasjes

Openstelling van de Norah en de voorgestelde maatregelen op de Damlaan hebben vanaf ca 2002 een omzetsderving van 4 à 5% tot gevolg. Het verkeersluw maken van de Damlaan biedt het Damcentrum echter een goede uitgangssituatie om zich tot een kwalitatief aantrekkelijker winkelgebied met een aangenaam verblijfsklimaat te kunnen ontwikkelen. Deze ontwikkeling is onontbeerlijk voor de continuïteit van het winkelgebied en biedt de mogelijkheid ook in de toekomst de eigen positie te handhaven. Samen met een beperkte versterking van het draagvlak zullen in principe de negatieve effecten van de verkeersmaatregelen geneutraliseerd moeten kunnen worden.

De mogelijkheden en effecten van een pasjessysteem op het Damplein zijn onderzocht voor een beperkt gebied (omg. Damhouderstraat) en een uitgebreid gebied (Leidschendam Zuid). Op basis van dit onderzoek wordt voorgesteld een pasjessysteem te introduceren voor alle bewoners en werknemers van het Damcentrum en Leidschendam Zuid, begrensd door de Vliet, Overgoo, A4 en De Star.

Samenspraak

Conform het raadsbesluit dd 20 oktober 1997 is inhoud gegeven aan de samenspraak; bewoners en ondernemers zijn in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming.

In de bijlage is de nota opgenomen 'gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen'.

De Ondernemers Vereniging Damcentrum heeft op 10 november 1997 het rapport 'De boodschap is kwaliteit' uitgebracht. In de bijlage is de gemeentelijke reactie op met name de verkeerskundige, economische en milieu-aspecten van dit rapport opgenomen, opgesteld door de ambtelijke projectgroep.

Inspraak

Conform het collegebesluit dd 6 mei 1998 heeft inspraak plaats gevonden. Op 11 juni 1998 is een inspraakavond gehouden. In de periode van 2 juni t/m 3 juli 1998 hebben belanghebbenden de gelegenheid gehad om schriftelijk hun zienswijzen kenbaar te maken. Deze zijn verwerkt in de 'Inspraaknota'.

Op verzoek van de OVD en LOV heeft overleg plaats gevonden. Dit heeft geleid tot de toevoeging van de inhoud van onderdeel d aan het advies: de afsluiting (inclusief de invoering van het pasjessysteem en de tijdsdrempel) wordt ingevoerd bij het bereiken van een intensiteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal (gedurende representatieve periodes in het voor- en najaar) op de Damlaan, het Damplein of de Sluisbrug.

Advies

Gezien de voorgaande achtergronden adviseren wij u:

- a. kennis te nemen van:
 - de 'Gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen';
 - de 'Gemeentelijke reactie op de boodschap is kwaliteit';
 - het verslag van de informatieve bijeenkomst voor de raadscommissies WOS, ROVO en SEM;vast te stellen:
 - het verslag van de inspraakavond van 11 juni 1998;
 - de inspraaknotitie;
 - de verslagen van overleg met de belangenorganisaties Leidschendamse Ondernemersvereniging en de Ondernemersvereniging Damcentrum.
- b. in te stemmen met een tijdsdrempel, waarbij op of nabij het Damplein een tweezijdig toegankelijke parkeervoorziening wordt gerealiseerd met tijdsdrempel en waarbij het Damplein alleen zonder een tijdsdrempel te passeren is voor fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten. Hierbij zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Om sluipverkeer te voorkomen wordt de aansluiting van de Plaspoelstraat op de Oude Trambaan voor gemotoriseerd verkeer afgesloten.
- c. in te stemmen met een pasjessysteem voor automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo.
- d. de invoering van deze verkeersmaatregelen (inclusief de invoering van het pasjessysteem) te koppelen aan het bereiken van een intensiteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal (gedurende representatieve periodes in het voor- en najaar) op de Damlaan, het Damplein of de Sluisbrug.
- e. het Damcentrum ruimtelijk nader uit te werken, gebaseerd op verkeersvariant 9, waarbij extra aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid. Bij deze uitwerking wordt ook een voorstel voor fasering van de uitvoering ontwikkeld;
- f. in te stemmen met het 'programma van eisen herinrichting Damcentrum' zoals voortgekomen uit de samenspraak en de inspraak;
- g. vooralsnog geen functiewijzigingen in de openbare ruimte van het Damcentrum toe te staan totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de ruimtelijke invulling en de financiering van eventuele functiewijzigingen in het Damcentrum;
- h. in te stemmen met het opstellen van een faseringsplan voor de herinrichting van de overige straten van het Damcentrum tot verblijfsgebied met 30 km-maatregelen, gebaseerd op het definitieve besluit over het verkeerssysteem van het Damcentrum;
- i. nadat dit besluit genomen is, te bekijken welke maatregelen aan de overzijde van de Vliet op de Delftsekade, de Nieuwstraat en de Venestraat kunnen worden genomen.

1. Aanleiding van dit voorstel

In de raadsvergadering dd 20 oktober 1997 is een voorlopig besluit genomen over de verkeersvisie Damcentrum (zie paragraaf 2.2). Dit voorlopig besluit houdt in dat variant 7 en 8 verder uitgewerkt worden, dat over deze varianten samenspraak en inspraak plaats vindt en dat op basis hiervan zal worden gekomen tot een definitief besluit. Vervolgens is deze verkeersvisie op 4 en 5 november in de vorm van twee samenspraakavonden met ondernemers en bewoners besproken. De Ondernemersvereniging Damcentrum heeft haar visie weergegeven in de rapport 'De boodschap is kwaliteit' van 10 november 1997. Op basis van de samenspraakavonden en het OVD-rapport is voorgesteld aanvullend onderzoek te verrichten.

2. Procedure

Na raadpleging van de voormalige commissie voor Openbare werken en milieu, de commissie voor Ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting en de commissie voor Financiën en grondzaken heeft de raad dd. 17 november 1997 besloten aan het verkeeradviesbureau AGV opdracht te geven het Aanvullend verkeersonderzoek Damcentrum uit te voeren en aan het adviesbureau D&P opdracht te geven een onderzoek uit te voeren naar de economische effecten van de verkeersmaatregelen. Deze beide onderzoeken vormen enerzijds de basis voor de gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen en het OVD-rapport en anderzijds de basis voor het voorstel voor definitieve besluitvorming.

Op 6 mei 1998 heeft u besloten tot het ter informatie voorleggen van het voorstel aan de commissie voor Welzijn, onderwijs en stadsbeheer, de commissie voor Ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting en de commissie voor Sociale en economische zaken en milieu en het voorstel voor inspraak voor te leggen.

2.1. Begeleiding van het project verkeersvisie Damcentrum

De samenspraak, het aanvullende verkeersonderzoek en het economisch onderzoek zijn begeleid door de projectgroep verkeersvisie Damcentrum. Ook heeft zij de gemeentelijke reacties opgesteld. De projectgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de afdelingen EZV, RO, Milieu en Voorlichting, waarbij een vertegenwoordiger van IBOR de projectleiding uitvoert.

2.2. Raadsbesluit 20 oktober 1997

In haar vergadering dd 20 oktober 1997 heeft de gemeenteraad:

- ingestemd met de inrichting van het Damcentrum als één verblijfsgebied. Daarmee wordt de stroomfunctie beperkt;
- een voorlopige keuze gemaakt voor verkeersvariant 7;
- het advies vrijgegeven voor samenspraak;
- besloten dat het Damcentrum ruimtelijk nader wordt uitgewerkt;
- besloten dat de verkeersvarianten 7, 8 en een combinatie van 7 en 8 nader worden uitgewerkt.

Volgens verkeersvariant 7 is het Damplein door autoverkeer te passeren via een tweezijdig toegankelijke parkeervoorziening op of nabij het Damplein, voorzien van een tijdsdrempel. Voor fietsers, openbaar busvervoer en hulpdiensten zal in een doorgang zonder tijdsdrempel worden voorzien. Op de Damlaan blijft het verkeer in twee richtingen gehandhaafd. Om sluipverkeer te voorkomen wordt de wegaansluiting

Plaspoelstraat-Oude Trambaan voor gemotoriseerd verkeer afgesloten.

Volgens verkeersvariant 8 zou een nieuwe Vlietbrug worden gerealiseerd ter hoogte van de Dr. van de Stamstraat, waarbij de Damlaan en omgeving wordt heringericht als verblijfsgebied zonder verkeersafsluiting op het Damplein.

3. de samenspraak

3.1. gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen

Conform het raadsbesluit dd 20 oktober 1997 is inhoud gegeven aan de samenspraak; bewoners en ondernemers zijn in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming. Als gevolg van een uitnodiging in de gemeenteberichten en gerichte schriftelijke uitnodigingen naar betrokken organisaties, hebben zich circa 50 personen aangemeld voor de samenspraakavond van 4 of 5 november en vooraf een informatiebrochure ontvangen over de doelstelling van de bijeenkomst en de achtergronden van de verkeersproblematiek. Van beide avonden is de individuele waardering gepeild: 80% gaf de waardering 'goed' of 'zeer goed'. Het verslag van de samenspraakavonden is aan de betrokkenen verstuurd.

In de bijlage is de nota opgenomen 'gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen', opgesteld door de ambtelijke projectgroep. De samenspraakreacties hebben grotendeels betrekking op de verkeerskundige en economische gevolgen van de verkeersmaatregelen. Deze vragen en suggesties zijn betrokken bij het aanvullend verkeerskundig onderzoek en het economisch onderzoek. Voorts is een verkeersvoorstel van belang, dat echter ook in de gemeentelijke reactie op het OVD-rapport is genoemd, namelijk 'het organiseren van een overleg waarbij OVD, bewoners en politie worden uitgenodigd om nieuwe afspraken te maken over handhaving van de blauwe zone'. Om identieke voorstellen te voorkomen, zie voorstel 5 van paragraaf 3.2.

De overige samenspraakreacties hebben meer betrekking op het inrichtingsniveau van het Damcentrum dan het structuurniveau; deze zijn daarom voor deze verkeersvisie minder relevant. Om deze bijdragen toch te benutten, zijn deze verwerkt tot een programma van eisen.

Dit programma van eisen bevat zowel technische als functionele eisen ten aanzien van het op te stellen herinrichtingsontwerp Damcentrum.

- a. De kruispunten aan weerszijden van de noordelijke Sluisbrug dienen veiliger te worden ingericht.
- b. Fietzers dienen de Damlaan, Damstraat, Kerkstraat en het Damplein in 2 richtingen te kunnen berijden, mits dit past binnen het verblijfskarakter van de openbare ruimte.
- c. De doorstroming van het openbaar vervoer dient te verbeteren.
- d. Bij de herinrichting van de Damlaan en het Kwadrant - in de omgeving van het Biggetje - dienen op regelmatige afstand fietsenstallingen te worden geplaatst.
- e. Voor het laden en lossen worden in overleg met de winkeliers de laad- en losvakken bij voorkeur ingericht in de parkeerstrook.
- f. Een hogere kwaliteit van de inrichting.
- g. Er mag geen hinder ontstaan voor kinderwagens en rolstoelen als gevolg van uitstallingen.
- h. Bij herinrichting dient voldoende zicht op toekomstige verkeerslichten te worden gewaarborgd.
- i. Uitgaande van de toevoeging van nieuwe woningen of voorzieningen zijn extra parkeerplaatsen vereist; deze zouden bij voorkeur ondergronds moeten worden gerealiseerd en ten laste van het betreffende

project worden gebracht.
Dit programma van eisen is in het advies opgenomen als onderdeel f.

3.2. gemeentelijke reactie op 'de boodschap is kwaliteit'

De Ondernemers Vereniging Damcentrum heeft op 10 november 1997 het rapport 'De boodschap is kwaliteit' uitgebracht. In dit rapport wordt uitgebreid ingegaan op de problematiek zoals deze door de OVD in haar standpunt op 20 oktober 1997 aan de gecombineerde commissies OW&M, ROVO en FEOG is voorgelegd. Het merendeel van dit rapport heeft betrekking op de verkeersvisie Damcentrum.

In de bijlage is de gemeentelijke reactie op met name de verkeerskundige, economische en milieu-aspecten van dit rapport opgenomen, opgesteld door de ambtelijke projectgroep. In het kader van het masterplan centrumas kan op de stedenbouwkundige aspecten nader worden ingegaan. In de gemeentelijke reactie zijn waar mogelijk verkeerskundige voorstellen geformuleerd, die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Alle voorstellen zijn onderstaand samengevat. Het college heeft in haar vergadering van 24 maart 1998 ingestemd met onderstaande voorstellen.

1. het ontwikkelen van een bewegwijzeringsplan voor het lokale wegennet van Leidschendam, op basis van het ANWB-bewegwijzeringsplan voor de rijkswegen en de Norah;
2. het intensiveren van het ambtelijk en bestuurlijk overleg met Voorburg over de onderlinge afstemming van het gemeentelijke verkeersbeleid op korte termijn.
3. het verrichten van een onderzoek naar de mogelijkheden om in overleg met de provincie Zuid Holland de openingstijden van de sluisbruggen zodanig te verruimen verruimd dat de doorstroming van het auto-verkeer tijdens de spitsuren verbetert.
4. het verrichten van een onderzoek om op korte termijn het signaleringssysteem 'Brug open' te verbeteren;
5. het organiseren van een overleg waarbij OVD, bewoners en politie worden uitgenodigd om nieuwe afspraken te maken over handhaving van de blauwe zone. Hierbij zal het huidige beleid ten aanzien van uitgifte van ontheffingen en handhaving worden bezien;
6. het ontwikkelen van voorstellen in het kader van het verkeersproject Westvlietweg in overleg met het stadsgewest Haaglanden en buurgemeenten Voorburg en Rijswijk voor tijdelijke verkeersoplossingen t.b.v. het doorgaande Vlietkruisende verkeer in de periode tot de openstelling van de Norah;
7. het advies aan de stadsgewestelijke projectgroep 'Agglonet-lijn 45/46' om het Kwadrant te ontwikkelen tot OV-knooppunt, waarbij een hoogwaardige verkeerskundige inrichting is vereist.

3.3. tijdelijke Vlietbrug

3.3.1. tijdelijke Vlietbrug juridisch onmogelijk

In het OVD-rapport wordt voorgesteld om 'tot de openstelling van de Norah een tijdelijke Vlietbrug in gebruik te nemen. In de periode dat deze tijdelijke voorziening functioneert, kan de herinrichting van de Damlaan en het Damplein ter hand worden genomen.'

De bouw van een tijdelijke oeververbinding op korte termijn is uitgesloten, omdat de planvorming voor een dergelijke nieuwe verkeersverbinding de procedure moet doorlopen volgens artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke ordening (tijdelijke voorzieningen). Omdat onteigening niet mogelijk is ten behoeve van tijdelijke voorzie-

ningen, zou een tijdelijke brug met toeleidende wegen geheel op het openbaar gebied moeten worden ingepast. De benodigde ruimte is echter in het openbaar gebied niet beschikbaar.

De totale proceduredtijd van artikel 17 WRO zal circa 1 jaar duren, voordat met de bouw gestart kan worden. Uitgaande van een bouwtijd van 1 jaar zou medio 2000 de tijdelijke brug kunnen worden opengesteld. Naar verwachting wordt 2 jaar later (ca. 2002) de Norah opengesteld voor het verkeer waardoor de gebruiksduur beperkt is tot 2 jaar.

Overigens is het op grond van artikel 17 WRO uitgesloten tussentijds te besluiten om een tijdelijke voorziening te handhaven als definitieve voorziening, vanwege rechtsonzekerheid voor belanghebbenden.

3.3.2. verkeerskundige effecten van een extra Vlietbrug

De realisatie van een nieuwe brug over de Vliet is alleen ruimtelijk inpasbaar in het verlengde van de Dr. van der Stamstraat. Zowel de verkeersaantrekkende werking als de beperkte capaciteit leiden ter plaatse gemakkelijk tot filevorming en vergt aanvullende maatregelen in het Damcentrum. De kosten van een extra brug bedragen circa f 9.2 miljoen.

De (onbedoelde) effecten van een extra brug zijn echter:

- a. Deze brug is gezien de kortere verbinding en de betere doorstroming veel aantrekkelijker dan de huidige Damlaan-route en zal daarom meer bestemmingsverkeer aantrekken.
- b. Door zijn gunstige ligging en goede doorstroming zal deze brug tijdens spitscongestie op de Norah ook doorgaand verkeer aantrekken, waardoor de Oude Trambaan/Voorburgseweg en de Bachlaan extra worden belast met 2.000 tot 4.000 mvt/etmaal.
- c. De stroom doorgaand verkeer is door de vormgeving van de brug en de toeleidende wegen redelijkerwijs enigszins -maar niet voldoende te beperken. Er kan dan sprake zijn van filevorming en vertraging op de route Dr. Van der Stamstraat, Oude Trambaan/Voorburgseweg en Bachlaan met als gevolg stankoverlast en geluidhinder voor aanwonenden. Gezien de vele invloedsfactoren zijn de exacte verkeersintensiteiten moeilijk voorspelbaar.
- d. De verkeersstroom via de extra brug is alleen fysiek te beperken door ingrijpende maatregelen die de doorstroming zeer traag maken, vergelijkbaar met de huidige Damlaan-route; dit betekent verkeerslichtenregelingen die op deze route ongunstig zijn afgesteld (inclusief rood-licht camera's) en wegvakken met eenrichtingsverkeer (zoals op de Sluisbrug).
- e. Bij filevorming voor de extra brug verschuift de verkeersstroom gedeeltelijk naar de Sluisbrug, totdat deze routes even traag doorstromen. De Sluisbrug zou dan vervolgens moeten worden afgesloten.

3.3.3. economische effecten van een extra Vlietbrug

Het economische onderzoek van D&P heeft een opmerkelijk effect opgeleverd; een extra Vlietbrug kan resulteren in een verlegging van koopstromen van het Damcentrum naar Leidsenhage. Als ervan wordt uitgegaan dat deze verbinding voor alle autobezoekers vanuit Leidschendam Zuid een interessante optie wordt kan het omzetverlies 0 à 5% bedragen. De nabijheid van het Damcentrum en wellicht ook de binding die met name inwoners van de directe omgeving van het Damcentrum hebben met het winkelgebied zullen er voor zorgen dat niet al deze koopkracht weg zal stromen. Toch zal met een beperkte omzeterdving rekening gehouden moeten worden indien een extra Vlietbrug wordt gebouwd.

3.3.4. conclusie

De verkeerskundige effecten van een extra brug zijn dat er een alternatieve route voor het doorgaand verkeer wordt aangeboden. Om de aantrekkingskracht voor extra doorgaand verkeer te beperken dient deze nieuwe route een lage verkeersdoorstroming te hebben, hetgeen betekent dat in de spitsuren filevorming en vertraging kan ontstaan. Per saldo worden de huidige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen (stankoverlast en geluidhinder) dan verschoven van de Damlaan-route naar de route Dr. van der Stamstraat, Oude Trambaan/Voorburgseweg en Bachlaan. Bovendien blijkt uit het economisch onderzoek dat de gemiddelde detailhandelsomzet kan verminderen met tussen 0 en 5%.

Om in de (sociaal/maatschappelijke) behoefte van inwoners van Leidschendam-Zuid -die een autoverplaatsing willen maken naar een bestemming aan de overzijde van de Vliet- te voorzien, bestaat verkeersvariant 9 o.a. uit de invoering van een pasjessysteem voor bewoners en werknemers.

3.3.5. verkeersbeeld op lange termijn

Op lange termijn (na 2005) zal de voortgaande verstedelijking en de uitbreiding van de verkeersinfrastructuur een gewijzigd verkeersbeeld veroorzaken, waardoor een extra Vlietbrug ook minder noodzakelijk is. In 2005 is de woonwijk Leidschenveen volledig gerealiseerd; inclusief een wijkwinkelcentrum, een NS-station en diverse medische, onderwijs- en recreatieve voorzieningen. De bewoners van Leidschendam Zuid zullen - gezien de nabijheid - meer gebruik maken van de wijkvoorzieningen in Leidschenveen dan in het bestaande Leidschendam. Ook het Forepark is dan volledig in gebruik. De Zoetermeerse rijweg (N469) vormt voor Leidschenveen en het Forepark de centrale ontsluitingsroute, die via de Norah bij de Noordsingel en de Heuvelweg aansluit op het hoofdwegennet van Leidschendam Noord.

De verstedelijking van Leidschendam zal op lange termijn het beeld geven dat aan beide zijden van de Vliet vergelijkbare woon-/werkgebieden liggen, waar het wijkgebonden verkeer de Vliet niet kruist en waarbij het bovenwijkse verkeer gebruik kan maken van de hoofdwegen Zoetermeerse rijweg en Norah.

3.4. Verkeerswerende maatregel Damplein: tijdsdrempel en pasjes

3.4.1. beschrijving variant 9

In het voorlopige raadsbesluit is de voorkeur gegeven aan verkeersvariant 7 (afsluiting Damplein). Op basis van de samenspraakresultaten, het OVD-rapport, het economisch onderzoek en het aanvullend verkeersonderzoek stelt de projectgroep Damcentrum voor om variant 7 uit te breiden met een pasjessysteem voor bewoners en werknemers uit een bepaald gebied; deze keuze heeft ook gevolgen voor de verkeersprognoses. Om verwarring met voorgaande varianten te voorkomen wordt verkeersvariant 9 geïntroduceerd.

Volgens variant 9 wordt op of nabij het Damplein een tweezijdig toegankelijke parkeervoorziening gerealiseerd, waarbij het Damplein alleen te passeren is voor fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten en automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo. Om sluipverkeer tegen te gaan wordt de wegaansluiting Plaspoelstraat-Oude Trambaan voor gemotoriseerd verkeer afgesloten. De realisatie van deze verkeersmaatregelen (inclusief de invoering van

het pasjessysteem) is gekoppeld aan de datum van openstelling van de Norah (ca. 2002). Een schets van variant 9 is opgenomen in figuur 4 van het aanvullend verkeersonderzoek.

5.2. negatieve economische effecten van variant 9

De economische effecten van variant 9 kunnen alleen beoordeeld worden in samenhang met de economische effecten van de openstelling van de Norah. Enerzijds bestaat het omzetverlies uit het deel dat momenteel door passerende automobilisten wordt besteed: 3.5% van de totale detailhandelsomzet. Anderzijds wordt de omzet bedreigd die komt van bezoekers voor wie door de snellere verbinding die de Norah biedt, andere winkelcentra (waaronder Leidsenhage) aantrekkelijker worden: 1% van de totale detailhandelsomzet.

De omzet die potentieel verloren zal gaan door de openstelling van de Norah en de invoering van variant 9 wordt daarmee ingeschat op 4 à 5% van de huidige totale detailhandelsomzet.

Overigens blijkt het effect van het pasjessysteem op de ingeschatte omzetsderving verwaarloosbaar, omdat het aandeel in de autogebonden omzet van de inwoners binnen het pasjesgebied beperkt is. Het aandeel van de autogebruikers dat het winkelgebied bezoekt 'op doorreis' is nog kleiner.

5.3. positieve economische effecten van variant 9

Door aanwezigheid en groei van concurrerende winkelgebieden in de omgeving van het Damcentrum bevindt dit winkelgebied zich in een moeilijke positie. Om een eigen plaats te verwerven binnen het winkel-aanbod in de regio is een eigen identiteit en een onderscheidend karakter noodzakelijk. Een verbetering van het verblijfsklimaat en de uitstraling van de bebouwde omgeving zijn daarvoor onmisbaar. Gecombineerd met inspanningen om zich door kwaliteit, specialisatie en dienstverlening een eigen gezicht te verwerven kan de toekomst voor het Damcentrum een positieve richting op worden gestuurd.

De meeste klanten van het winkelgebied zijn (zeer) regelmatige bezoekers uit de omliggende buurten. De profilering zal zich daarom met name moeten richten op deze groep, die gekenmerkt wordt door een relatief hoog aandeel meer welgestelde ouderen. Door een beperkte toename in de woningvoorraad in de directe omgeving wordt het draagvlak in de wijk nog enigszins versterkt. Als men er - mede door de maatregelen aan aanbod en openbare ruimte - in slaagt om het marktaandeel te handhaven betekent dit een toename van de omzet van 2 tot 3%.

5.4. afweging economische effecten variant 9

Openstelling van de Norah en afsluiting van de Damlaan voor het doorgaande verkeer hebben vanaf ca 2002 een omzetsderving van 4 à 5% tot gevolg. Dezelfde afsluiting biedt het Damcentrum echter een goede uitgangssituatie om zich tot een kwalitatief aantrekkelijker winkelgebied met een aangenaam verblijfsklimaat te kunnen ontwikkelen. Deze ontwikkeling is onontbeerlijk voor de continuïteit van het winkelgebied en biedt de mogelijkheid ook in de toekomst de eigen positie te handhaven. De structuurversterkende maatregelen ten aanzien van het verblijfsgebied, gecombineerd met een beperkte versterking van het draagvlak in de nabije omgeving door de geplande toevoeging van woningen zullen in principe in staat moeten zijn de negatieve effecten van de verkeersmaatregelen te neutraliseren.

5.5. verkeerskundige effecten van variant 9

De mogelijkheden en effecten van een pasjessysteem op het Damplein zijn onderzocht voor een beperkt gebied (omg. Damhouderstraat) en een uitgebreid gebied (Leidschendam Zuid). Op basis van dit onderzoek wordt voorgesteld een pasjessysteem te introduceren voor alle bewoners en werknemers van het Damcentrum en Leidschendam Zuid, begrensd door de Vliet, Overgoo, A4 en De Star (zie aanvullend verkeersonderzoek, figuur 3).

De invoering van variant 9 kan in eerste instantie leiden tot een gevoelsmatige sociaal/maatschappelijke scheiding tussen Leidschendam Zuid en de rest van Leidschendam. Door de invoering van het pasjessysteem wordt hieraan tegemoet gekomen. Op lange termijn worden in Leidschendam volwaardige wijkvoorzieningen gerealiseerd, waarvan bewoners van het bestaande Leidschendam Zuid -gezien de nabijheid- ook gebruik zullen maken. Hierdoor zal er slechts in beperkte mate sprake zijn van de bovengenoemde gevoelsmatige sociaal/maatschappelijke scheiding.

Met systemen van selectieve toegangscontrole (pasjessystemen) is met name in de middelgrote en grote nederlandse steden ruime ervaring opgedaan. Voor de toepassing op het Damplein zal een pasjessysteem nader dienen te worden uitgewerkt. In de voorbereidingstijd tot de ingebruikname van dit systeem (circa 2002) kan een voldoende betrouwbaar en adequaat systeem worden ontwikkeld.

Om de kwaliteit van een verblijfsgebied te waarborgen zal de verkeersintensiteit op de Damlaan op een aanvaardbaar niveau liggen, terwijl de verkeersdruk op het Damplein en de Sluisbrug hoger zal zijn. Daarom zal extra aandacht moeten worden besteed aan een verkeersveilige herinrichting van het Damplein en de Sluisbrug. Overigens is bij de verkeersprognoses ervan uitgegaan dat alle bewoners en werknemers gebruik maken van een pasje; in de praktijk zal dit aantal lager blijken te zijn, waardoor de verkeersdruk op het Damplein en de Sluisbrug minder sterk afwijkt van het aanvaardbare niveau van een verblijfsgebied.

5.6. mogelijkheden ruimtelijke invulling variant 9

Verkeersvariant 9 bevat een aantal verkeerskundige functionele eisen, die - met name op het Damplein - ruimtelijk inpasbaar dienen te zijn. Om een beeld te geven van de mogelijke ruimtelijke invulling is in het economisch onderzoek een drietal modellen geschetst, voorzien van een beschrijving van de effecten voor parkeren, voetgangers, (brom)fietzers, openbaar vervoer en de bevoorrading van de Edah. Twee modellen betreffen een inrichting waarbij het parkeren op maaiveld is opgelost; het derde model geeft een invulling met een parkeergarage onder het Damplein. Alle modellen hebben slechts een indicatief karakter. Nadere uitwerking van de varianten is afhankelijk van een groot aantal (vooral ruimtelijke) keuzen.

De drie inrichtingsmodellen zijn in dit globale planstadium opgenomen, om tijdig aandacht te vragen voor de ingrijpende ruimtelijke consequenties. Daarom wordt voorgesteld om vooralsnog geen functiewijzigingen in de openbare ruimte van het Damcentrum toe te staan totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de ruimtelijke invulling en de financiering van eventuele functiewijzigingen in het Damcentrum.

5.7. fasering van verkeersmaatregelen

Hoewel de verkeersvisie is gericht op de situatie waarbij de Norah is opengesteld, is het van belang na te gaan welke verkeersmaatregelen voorafgaand kunnen worden genomen, welke maatregelen gelijktijdig met de openstelling van de Norah kunnen worden genomen (ca. 2002) en welke maatregelen op een later tijdstip kunnen worden genomen.

- a. Op basis van een definitief besluit over de verkeersvisie van het Damcentrum kunnen voorafgaand aan de openstelling van de Norah voor zover nodig de straten in de omgeving van de Damlaan worden heringericht. Het gaat bijvoorbeeld om de Rijnlandstraat, Zaagmolenstraat, Delflandstraat, Damstraat, Sluiskant en Plaspoelstraat. In het kader van het centrumplan kan hiervoor een faseringsvoorstel worden ontwikkeld.
- b. Gelijktijdig met de openstelling van de Norah kan de Damlaan-route worden heringericht waarbij de functie wordt gewijzigd van wijkontsluitingsweg in een verblijfsgebied met een 30 km/zone.
- c. Voorgesteld wordt om nadat het besluit over de Verkeersvisie Damcentrum genomen is, te bekijken welke maatregelen aan de overzijde van de Vliet op de Delftsekade, de Nieuwstraat en de Venestraat kunnen worden genomen.
- d. Voorgesteld wordt om het pasjessysteem gelijktijdig in te voeren, gezien de volgende voordelen:
 - de verkeersdruk op het Damplein en de Sluisbrug is na de openstelling van de NORAH in ca. 2002 al hoger dan het aanvaardbare niveau voor een verblijfsgebied;
 - de bewegwijzering en verkeersregelprogramma's worden eenmalig in ca. 2002 ingrijpend aangepast;
 - het routegedrag is moeilijk te beïnvloeden: beter een eenmalige verandering dan in twee fasen de doorgaande routes wijzigen.Overigens wordt voorgesteld om na ca. 2002 regelmatig de verkeersdruk te meten zodat het mogelijk blijft het pasjesgebied te verruimen.

6. inspraak

6.1. collegebesluit van 6 mei 1998

Op 6 mei 1998 heeft u kennis genomen van het 'Aanvullend verkeersonderzoek Damcentrum en de nota 'Economische effecten verkeersmaatregelen Damcentrum' en als volgt besloten:

- a. in te stemmen met de 'Gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen' en de 'Gemeentelijke reactie op de boodschap is kwaliteit';
- b. in te stemmen met verkeersvariant 9, waarbij de wegaansluiting Plaspoelstraat-Oude Trambaan voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten, waarbij nabij het Damplein een tweezijdig toegankelijke parkeervoorziening wordt gerealiseerd en waarbij het Damplein alleen te passeren is voor fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten en automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo. De realisatie van deze verkeersmaatregelen (inclusief de invoering van het pasjessysteem) is gekoppeld aan de datum van openstelling van de Norah;
- c. vooralsnog geen functiewijzigingen in de openbare ruimte van het Damcentrum toe te staan totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de ruimtelijke invulling en de financiering van eventuele functiewijzigingen in het Damcentrum;

- d. het Damcentrum ruimtelijk nader uit te werken, gebaseerd op verkeersvariant 9, waarbij extra aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid. Bij deze uitwerking wordt ook een voorstel voor fasering van de uitvoering ontwikkeld;
- e. in te stemmen met het opstellen van een faseringsplan voor de herinrichting van de overige straten van het Damcentrum tot verblijfsgebied met 30 km-maatregelen, gebaseerd op het definitieve besluit over het verkeerssysteem van het Damcentrum;
- f. in te stemmen met het 'programma van eisen herinrichting Damcentrum' uit de samenspraak;
- g. e.e.a. ter informatie voor te leggen aan de commissie WOS, waarbij de leden van de commissies ROVO en SEM worden uitgenodigd;
- h. e.e.a. voor inspraak voor te leggen;
- i. e.e.a. vervolgens met de inspraakresultaten ter advisering voor te leggen aan de commissies WOS, ROVO en SEM en ter finale besluitvorming voor te leggen aan de raad.

6.2. gemeentelijke reactie op de inspraak

Conform het collegebesluit dd 6 mei 1998 heeft inspraak plaats gevonden. Op 11 juni 1998 is een inspraakavond gehouden. Als gevolg van de aankondiging in 'Het Krantje' hebben zich circa 50 personen aangemeld voor de inspraakavond. Aan deze mensen is de 'Inspraakbrochure verkeersvisie Damcentrum' toegezonden. De inspraakavond bestond uit een inleidend deel, een informatiemarkt waarbij gelegenheid was voor het stellen van mondelinge en schriftelijke vragen, en tenslotte een centraal deel waarin werd ingegaan op een aantal schriftelijk gestelde vragen en vragen uit het publiek. Het verslag van deze avond en een reactie op de schriftelijke vragen zijn bijgevoegd. In de periode van 2 juni t/m 3 juli 1998 hebben belanghebbenden de gelegenheid gehad om schriftelijk hun zienswijzen kenbaar te maken. In totaal zijn 17 reacties binnengekomen. Deze zijn verwerkt in de 'Inspraaknota'

De inspraakreacties hebben grotendeels betrekking op de verkeerskundige en economische gevolgen van de verkeersmaatregelen. Deze vragen en zienswijzen zijn opgenomen in de 'Inspraaknota'. Een aantal vragen en zienswijzen heeft betrekking op het 'Masterplan Damcentrum'. Op deze reacties kan te zijner tijd in het kader van het 'Masterplan Damcentrum' worden ingegaan.

Hieronder volgt een samenvatting van de reacties tijdens de inspraakavond en de schriftelijk ingediende inspraakreacties.

- a Het merendeel van de reacties is gericht tegen de voorgestelde afsluiting met pasjes of een tijdsdrempel. Vaak wordt gedacht dat een verkeersluwe inrichting voldoende effect zal hebben. Deze inrichting zou volgens een aantal mensen ook in huidige situatie al gerealiseerd kunnen worden.
- Door een aantal mensen wordt een alternatieve route aangegeven. Het autoverkeer kan via de Plaspoelstraat en/of de Rijnlandstraat worden afgewikkeld, waardoor de Damlaan verkeersluw kan worden ingericht.
- b Ook het pasjessysteem wordt door een aantal personen afgewezen. Een veel aangevoerde reden hiervoor is twijfel over onbekendheid met de werking van een pasjessysteem. Wat gebeurt er als het pasjessysteem niet uitvoerbaar blijkt? Hoe werkt het systeem voor bezoekers? Wat gebeurt er als iemand zijn pasje vergeten is? Hoe vandalismebestendig is het systeem? Hoeveel pasjes worden uitgegeven, kan het verkeer zonder file de knip passeren?
- c De bereikbaarheid en het moeten omrijden wordt ook veel genoemd. Het gaat vaak om specifieke vragen als: hoe is mijn bedrijf of woning bereikbaar?
- d Waarom moet nu een besluit worden genomen? Waarom kunnen de effecten van de NORAH niet worden afgewacht?
- f Waarom wordt niet overgegaan tot de aanleg van een derde oeververbinding?
- g Uit de reacties en met name die van de Ondernemers Vereniging Damcentrum bleek dat er vraagtekens zijn geplaatst bij de wijze van het onderzoek door D&P. In het kort laten de punten van kritiek op het onderzoek zich als volgt samenvatten:
- er is alleen onderzoek verricht onder het winkelend publiek en niet onder de in het gebied gevestigde ondernemers;
 - er is onvoldoende rekening gehouden met de 'zakelijke' markt van gevestigde winkeliers;
 - het onderzoeksmoment (begin januari) geeft geen representatief beeld.
- h De Delftsekade is ongeschikt voor veel verkeer en dient ook verblijfsgebied te worden.
- i Voor het parkeren worden diverse oplossingen genoemd: een parkeergarage onder het Damplein, een parkeergarage aan zuidkant onder groenstrook aan de tol, parkeren aan zuid- en oostkant Damcentrum. Aan gratis parkeren wordt grote waarde gehecht.

Gemeentelijke reactie:

- ad a Een inrichting als verblijfsstraten alleen (variant 4 uit het Verkeersonderzoek Damlaan) heeft onvoldoende effect. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat de snelheidsremmende maatregelen moeten worden gedimensioneerd op hulpdiensten en openbaar vervoer. Voor een verblijfsfunctie blijft -ook na de openstelling van de NORAH- veel te veel verkeer aanwezig en filevorming in de spitsuren kan niet worden vermeden.
- Bij de beschreven alternatieve routes (varianten 2 en 3 uit het Verkeersonderzoek Damlaan) is sprake van minder directe routes. Verder zal de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het Kwadrant, de Sluisbrug en de Delftsekade slecht blijven.
- ad b Een pasjessysteem is inmiddels op ruime schaal toegepast: onder andere in Vianen, Den Bosch, Venlo, Enschede, Culemborg en Leiden. Het algemene beeld is dat bij de in werking stelling van het systeem storingen optreden. Deze worden deels veroorzaakt door het systeem en deels door de gebruikers. Het aantal storingen dat daarna nog optreedt is beperkt.

- Bezoekers die niet wonen of werken binnen het gebied waarvoor pasjes uitgegeven worden kunnen:
- het gebied of vanaf de Sluisbrug, of vanaf de Oude Trambaan bereiken;
 - parkeren op het Damplein en eventueel via de andere zijde het Damplein verlaten als het bezoek langer dan 10 minuten heeft geduurd. De overige vragen zijn als programma van eisen opgenomen.
- ad c Afhankelijk van de exacte bestemming kan het autoverkeer het Damcentrum van de noordzijde of van de zuidzijde benaderen. In de modellen die zijn uitgewerkt zijn de Plaspoelstraat, Plaspoelkade, Sluiskant, Zijdestraat, Tuinderijstraat, Warmoezierstraat en Damstraat zonder pasje of tijdsdrempel alleen via de Sluis bereikbaar. De Damlaan, Rijnlandstraat, Schoorlaan, Delflandstraat, Landscheidingsstraat en Zaagmolenstraat alleen vanaf de Oude Trambaan.
- ad d Een dergelijke maatregel vergt een voorbereidingstijd van enkele jaren. Verder zal op basis van het voorgestelde besluit de verdere stedenbouwkundige uitwerking voor het gebied worden gemaakt. De periode tot 2002 (openstelling NORAH) is hard nodig voor de verdere uitwerking en het doorlopen van procedures.
- ad f Het nut en de noodzaak van een extra brug ter hoogte van de Dr. van der Stamstraat is onvoldoende te rechtvaardigen (zie het Aanvullend verkeersonderzoek Damcentrum). Noordelijk is binnen de bebouwde kom onvoldoende ruimte beschikbaar voor de bouw van een extra brug. Buiten de bebouwde kom zou een extra brug alleen nuttig zijn voor het doorgaand verkeer van en naar Voorschoten en niet van belang zijn voor het bestemmingsverkeer naar het Damcentrum.
- ad g Met het houden van de passantenenquête is gewacht tot de decemberfeestdagen achter de rug waren, omdat deze een vertekend beeld zouden hebben opgeleverd. De enquête is gehouden op 15, 16 en 17 januari 1998. Op zich delen wij de constatering dat januari niet de voorkeur verdient bij het uitvoeren van passantenonderzoek. De consumentenbestedingen lopen na de sinterklaas- en kerstperiode immers terug. Echter, wel dient een onderscheid te worden gemaakt ten aanzien van het doel van een passanten onderzoek. Indien het onder meer gaat om het vaststellen van het omzetniveau van een winkelgebied moet passantenonderzoek altijd in de maanden maart, april, mei, september of oktober plaatsvinden. Daar staat tegenover dat het er in dit onderzoek niet ging om de absolute bestedingen in beeld te brengen, maar vooral om de klantenherkomst, het vervoersmiddelgebruik en de gebruikte aanrijroute. De mate waarin klantenherkomst (ook wel het verzorgingsgebied genoemd) en aanrijroute gedurende het jaar verschillen, is - in tegenstelling tot de bestedingen - absoluut verwaarloosbaar. M.a.w. het maakt derhalve voor deze factoren geen enkel verschil in welke maand enquêtes worden afgenomen. Dit geldt echter niet voor het vervoermiddelgebruik. Doorgaans wordt in de wintermaanden een hoger autogebruik geconstateerd dan in de zomer. Dit betekent voor het onderzoek in het kader van het Damcentrum dat er wellicht een lichte overschatting van het autogebruik is opgetreden. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat een passantenonderzoek een uiterst betrouwbare graadmeter is voor het in beeld brengen van economische effecten. Zo'n enquête is bedoeld om inzicht te verkrijgen in:
- de keuze van de vervoerswijze;
 - de herkomst van de klanten;
 - de gebruikte aanrijroute.

Vanwege het niet beschikbaar zijn van gegevens van de individuele ondernemer en doordat dit onderzoek veel tijd kost bij de winkeliers (kassaregistratie), is gekozen voor een passantenenquête. Met zo'n enquête wordt getracht inzicht te verkrijgen in de effecten voor het winkelapparaat in zijn totaliteit en niet om het beoordelen van mogelijke (positieve en negatieve) omzeteffecten voor individuele ondernemers.

Het ondervragen van passanten naar - onder meer de verkeerseffecten volgens een zorgvuldige en methodologisch verantwoorde manier is derhalve wel bij uitstek geschikt om te voorspellen wat de effecten zijn voor de winkelgebieden. Vaak blijkt overigens dat de rol van de auto door winkeliers wordt overschat. Niet te ontkennen valt dat de gemiddelde besteding per autobezoeker vaak hoger is, maar de bezoekfrequenties van deze categorie ligt doorgaans lager. D&P Onderzoek en Advies stelt dat een passantenonderzoek een uitstekend medium is om de rol van de auto te traceren en op basis daarvan een voorspelling te maken van deze effecten van autowerende maatregelen.

De zakelijke markt kan worden bediend door bezorgservices enerzijds en 'in de winkel' anderzijds. Hoewel het bezorgen van goederen voor de ondernemers in de nieuwe verkeerssituatie een extra handicap met zich mee kan brengen, wordt dit afzetkanaal in principe niet verstoord door de veranderende verkeerssituatie. Met dit afzetkanaal hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden. De betekenis van de verkeersmaatregelen is dan ook vooral van belang voor de omzet die door individuele consumenten en zakelijke klanten daadwerkelijk in de winkel wordt gerealiseerd. In de opzet van het onderzoek wordt met beide doelgroepen rekening gehouden. Bij het ondervragen van passanten op straat wordt immers zowel de 'reguliere' consument als de 'zakelijke' klant benaderd.

Het onderzoek heeft uitsluitend plaats gevonden onder het winkelend publiek, teneinde inzicht te krijgen in de effecten op het koopgedrag van de betreffende maatregelen.

De realisatie van de NORAH en de daarop volgende afsluiting van de Damlaan voor het doorgaande autoverkeer zal tot gevolg hebben dat er een omzetderving van 4% a 5% zal optreden. Het gaat daarbij om omzetverlies voor het gehele winkelgebied. Het is evenwel niet uit te sluiten dat op het niveau van individuele ondernemers grotere effecten optreden. Het beoordelingskader voor de planafweging dient daarom te worden vastgesteld op het niveau van het totale winkelgebied. Dezelfde afsluiting biedt het Damcentrum echter een goede uitgangspositie om zich tot een kwalitatief aantrekkelijker winkelgebied met een aangenaam verblijfsklimaat te kunnen ontwikkelen. Gecombineerd met inspanning om door kwaliteit, specialisatie en dienstverlening een eigen gezicht te verwerven kan de toekomst voor het Damcentrum een positieve richting worden opgestuurd.

- ad h Voorgesteld wordt om na besluitvorming over de verkeersmaatregelen in het Damcentrum te bezien welke maatregelen aan de overzijde van de Vliet op de Delftsekade, de Nieuwstraat en de Venestraat kunnen worden genomen.
- ad i Na de besluitvorming over de tijdsdrempel en het pasjessysteem wordt gestart met de verdere uitwerking van de maatregel, een nadere actualisering en uitwerking van de parkeerbehoefte en het opstellen van een programma van eisen voor de inrichting. Dit wordt vervolgens als programma van eisen meegenomen bij de stedenbouwkundige invulling van het Damcentrum. Waar exact het parkeren plaats vindt wordt bij de stedenbouwkundige invulling bepaald.

Een aantal inspraakreacties heeft meer betrekking op het inrichtingsniveau van het Damcentrum dan op het structuurniveau; deze zijn daarom voor deze verkeersvisie minder relevant. Deze zijn verwerkt tot een programma van eisen:

- 1 De vormgeving van de afsluiting dient zodanig te zijn dat de doorgang niet geblokkeerd wordt door mensen zonder pasje. De afsluiting dient vandalisme-bestendig te zijn, en bij storingen moet voorkomen worden dat de doorgang geblokkeerd is;
- 2 Het gebied dient toegankelijk te blijven voor hulpdiensten;
- 3 In het ontwerp dient rekening te worden gehouden met mensen die geen pasje hebben of dat vergeten zijn;
- 4 Het systeem dient vandalisme bestendig te zijn;
- 5 De capaciteit van het pasjessysteem dient voldoende te zijn;
- 6 Bij de verdere uitwerking is het laden en lossen een punt van aandacht;
- 7 Bij de realisatie van de maatregel zal geprobeerd worden de hinder zoveel mogelijk te beperken.

6.3. overleg met de Ondernemersvereniging Damcentrum en de Leidschendamse Ondernemersvereniging

Van enkele instanties kwam het verzoek om overleg. In dit kader heeft overleg plaats gevonden met de Ondernemersvereniging Damcentrum, de Leidschendamse Ondernemersvereniging, gemeente Voorburg en Rijkswaterstaat.

Met de genoemde ondernemersverenigingen is gesproken over de volgende oplossingen:

- a de afsluiting (inclusief de invoering van het pasjessysteem en de tijdsdrempel) wordt ingevoerd bij het bereiken van een intensiteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal (gedurende representatieve periodes in het voor- en najaar) op de Damlaan, het Damplein of de Sluisbrug;
- b een in tijdsduur beperkte afsluiting zodat de intensiteit tot 5000 motorvoertuigen per etmaal wordt beperkt;
- c de variant extra brug plus het verkeersluw maken van de Damlaan en het Damplein is niet onderzocht.

- ad a Oplossing a is opgenomen in het advies (onderdeel d van het advies). Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat er verschil van mening bestaat tussen de ondernemersverenigingen en de gemeente over de intensiteit van het autoverkeer na openstelling van de NORAH. De ondernemersverenigingen zijn van mening dat de intensiteit beneden de 5000 motorvoertuigen per etmaal zal liggen. Berekeningen van de gemeente laten een prognose van 7.300 motorvoertuigen per etmaal zien voor het Damplein;
- ad b Oplossing b is niet opgenomen in het advies. Deze oplossing is niet duurzaam en onhelder. Periodiek zal bekeken moeten worden gedurende welke delen van de dag de tijdsdrempel in werking moet treden. Niet helder is de oplossing omdat de automobilist op de hoogte moet zijn van de periode van de dag dat de tijdsdrempel in werking is.
- ad c In het raadsbesluit van 20 oktober 1997 heeft de gemeenteraad een voorlopige keuze gemaakt voor variant 7 en besloten dat de verkeersvarianten 7 (afsluiting Damplein) en 8 (extra brug), en een combinatie van 7 en 8 nader worden uitgewerkt. Tot de laatstgenoemde variant is besloten om de gevolgen van een eventueel optredende tweedeling te verminderen.

7. verdere procedures

De verdere procedure ziet als volgt uit:

- 1 Verdere uitwerking van de afsluiting met tijdsdrempel en pasjessysteem. Het gaat hierbij enerzijds om de verdere uitwerking van de tijdsdrempel en het pasjessysteem. Anderzijds gaat het in deze fase om het in kaart brengen van het ruimtebeslag van de maatregel, een nadere actualisering en uitwerking van de parkeerbehoefte en het opstellen van een programma van eisen voor de inrichting zodat dit als programma van eisen kan worden meegenomen bij de stedenbouwkundige invulling van het Damcentrum. De resultaten zullen aan de commissie WOS en zonodig de commissies ROVO en SEM worden voorgelegd.
- 2 Stedenbouwkundige invulling van het Damcentrum.
- 3 Op basis van de stedenbouwkundige invulling zal een ontwerp voor de Damlaan en het Damplein worden gemaakt. Dit ontwerp zal aan de commissie WOS worden voorgelegd. In het kader van het besluit over de inrichting zullen ook de benodigde verkeersbesluiten worden genomen. Tegen de verkeersbesluiten is bezwaar en beroep mogelijk.

advies

Gezien de voorgaande achtergronden adviseren wij u:

- a. kennis te nemen van:
 - de 'Gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen';
 - de 'Gemeentelijke reactie op de boodschap is kwaliteit';
 - het verslag van de informatieve bijeenkomst voor de raadscommissie voor Welzijn, onderwijs en stadsbeheer, de commissie voor Ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting en de commissie voor Sociale en economische ontwikkeling en milieu; vast te stellen;
 - het verslag van de inspraakavond van 11 juni 1998;
 - de inspraaknotitie;
 - de verslagen van overleg met de belangenorganisaties Leidschendamse Ondernemersvereniging en de Ondernemersvereniging Damcentrum.
- b. de realisatie van de tijdsdrempel en de invoering van het pasjessysteem te koppelen aan het bereiken van een intensiteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal (gedurende representatieve periodes in het voor- of najaar) op de Damlaan, het Damplein of de Sluisbrug.
- c. in te stemmen met een tijdsdrempel, waarbij op of nabij het Damplein een tweezijdig toegankelijke parkeervoorziening wordt gerealiseerd met tijdsdrempel en waarbij het Damplein alleen zonder een tijdsdrempel te passeren is voor fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten. Hierbij zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Om sluipverkeer te voorkomen wordt de aansluiting van de Plaspoelstraat op de Oude Trambaan voor gemotoriseerd verkeer afgesloten.
- d. in te stemmen met een pasjessysteem voor automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo.
- e. het Damcentrum ruimtelijk nader uit te werken, gebaseerd op verkeersvariant 9, waarbij extra aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid. Bij deze uitwerking wordt ook een voorstel voor fasering van de uitvoering ontwikkeld;
- f. in te stemmen met het 'programma van eisen herinrichting Damcentrum' zoals voortgekomen uit de samenspraak en de inspraak;

- g. vooralsnog geen functiewijzigingen in de openbare ruimte van het Damcentrum toe te staan totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de ruimtelijke invulling en de financiering van eventuele functiewijzigingen in het Damcentrum;
- h. in te stemmen met het opstellen van een faseringsplan voor de herinrichting van de overige straten van het Damcentrum tot verblijfsgebied met 30 km-maatregelen, gebaseerd op het definitieve besluit over het verkeerssysteem van het Damcentrum;
- i. nadat dit besluit genomen is, te bekijken welke maatregelen aan de overzijde van de Vliet op de Delftsekade, de Nieuwstraat en de Venestraat kunnen worden genomen.

De op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken liggen voor uw raad op de gebruikelijke wijze ter inzage.

In de gecombineerde vergadering van de commissies voor Welzijn onderwijs en stadsbeheer, Ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting, en Sociale en economische ontwikkeling en milieu van 11 november j.l. is ten aanzien van de hanteerde 5000 motorvoertuigen per etmaal een fractievoorbehoud gemaakt door PvdA en SP. De overige commissieleden stemden in met het voorstel.

Burgemeester en wethouders van Leidschendam,
De secretaris, De burgemeester,

mr. R.H. Engel

W.H.J. Bloemendaal-Lindhout

- a. Kennisgenomen van:
- de 'Gemeentelijke reactie op de samenspraakbijdragen.
 - de 'Gemeentelijk reactie op de boodschap is kwaliteit;
 - het verslag van de informatieve bijeenkomst voor de raadscommissie voor WOS/ROVO/SEM.
 - het verslag van de inspraakavond van 11 juni 1998;
 - de inspraaknotitie;
 - de verslagen van overleg met de belangenorganisaties Leidschendamse Ondernemersvereniging Damcentrum.
- b. Realisatie van de tijdsdrempel en de invoering van het pasjessysteem koppelen aan het bereiken van een intensiteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal (gedurende representatieve periodes in het voor- of najaar) op de Damlaan, het Damplein of de Sluisbrug.
- c. Ingestemd met een tijdsdrempel, waarbij op of nabij het Damplein een tweezijdig toegankelijke parkeervoorziening wordt gerealiseerd met tijdsdrempel te passeren is voor fietsers, openbaar busvervoer, hulpdiensten. Hierbij zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Om sluipverkeer te voorkomen wordt de aansluiting van de Plaspoelstraat op de Oude Trambaan voor gemotoriseerd verkeer afgesloten;
- d. Ingestemd met een pasjessysteem voor automobilisten die wonen of werken binnen het gebied begrensd door de Plaspoelkade, Oude Trambaan, Schoorlaan, De Star, A4 en Overgoo.
- e. Het Damcentrum ruimtelijk nader uit te werken, gebaseerd op verkeersvariant 9, waarbij extra aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid. Bij deze uitwerking wordt ook een voorstel voor fasering ontwikkeld.
- f. Ingestemd met het 'programma van eisen herinrichting Damcentrum' zoals voortgekomen uit de samenspraak en de inspraak.
- g. Vooralsnog geen functiewijzigingen in de openbare ruimte van het Damcentrum toestaan totdat besluitvorming heeft plaatsgevonden over de ruimtelijke invulling en de financiëring van eventuele functiewijzigingen in het Damcentrum.
- h. Ingestemd met het opstellen van een faseringsplan voor de herinrichting van de overige straten van het Damcentrum tot verblijfsgebied met 30 km-maatregelen, gebaseerd op het definitieve besluit over het verkeerssysteem van het Damcentrum.
- i. Nadat dit besluit genomen is, bekijken welke maatregelen aan de overzijde van de Vliet op de Delftsekade, de Nieuwstraat en de Venestraat kunnen worden genomen.

