**MOOIE BELOFTES:**

**SELECTIE VAN TEKSTEN UIT HET BESTEMMINGSPLAN DAMCENTRUM 2005**

Het bestemmingsplan Damcentrum 2005 is de grondslag voor de stadsvernieuwing in het Damcentrum. Het is vastgesteld op 6 juni 2005. Hieronder staan de meest belangrijke voornemens uit de toelichting op het plan, met verwijzing naar de desbetreffende paragrafen. Het zijn mooie vooruitzichten. Het is alleen jammer dat de Raad van State van mening is dat burgers zich niet op de toelichting op een bestemmingsplan mogen beroepen. Toch is het goed om te weten welke beloftes zijn gedaan en waar de gemeente zich niet aan heeft gehouden.

De belangrijkste zaken zijn in rood aangegeven.

**2.4. Verkeer**.

De openstelling van de NoRaH in november 2003 maakt het mogelijk om van het Damcentrum een aantrekkelijk verblijfsgebied te maken. Verkeer van en naar de A4, dat door het Damcentrum reed, kan sinds eind 2003 gebruik maken van de NORAH. De snelheid in het Damcentrum is maximaal 30 km/h. Binnen het gebied dient een fijnmazig netwerk van fietsroutes aanwezig te zijn om snelle, directe routes te creëren.

Om het gebied per openbaar vervoer goed te bereikbaar te houden zal een ontsluitende buslijn in het gebied ingepast worden.
In enkele straten wordt éénrichtingsverkeer ingesteld. In de Damlaan wordt dit gedaan om brede trottoirs en een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren.

Uitgangspunt is het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen

**3.2.4 Verkeersstructuur**

Door het centrumgebied loopt de verkeersader Damlaan - Damplein - Damhoudersstraat. Deze verbindt de Nieuwstraat ten zuiden van het plangebied met de Oude Trambaan en de Voorburgseweg en is zowel van belang voor de ontsluiting van het centrumgebied zelf als voor de overige delen van Leidschendam. De opening van de 'Noordelijke Randweg Haagse Regio (NoRaH)' in november 2003 heeft er toe geleid dat de hoeveelheid verkeer over de Damlaan, het Damplein en de Damhoudersstraat verminderd is.

Uitgezonderd de Oude Trambaan en de Nieuwstraat zijn alle wegen binnen het centrumgebied gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h. De inrichting hiervan wordt zoveel mogelijk bepaald volgens de landelijke normen als vervat in het beleid 'Duurzaam Veilig'. Dit betekent dat de maximale snelheid logisch volgt uit de inrichting en dat het autoverkeer als het ware "te gast" is. Maatregelen om dit effect te bewerkstelligen zijn onder mee snelheidsremmende en/of attentieverhogende maatregelen, zoals smallere rijbanen, korte rechte weggedeelten, kleurveranderingen in de wegverharding en snelheidsremmende voorzieningen bij kruispunten en oversteekplaatsen.

**4.3.4.2 Verkeerseffecten van het plan**

In het ten behoeve van dit plan opgestelde aanvullende onderzoeksrapport naar de milieueffecten van het plan (rapport "Milieueffecten bestemmingsplannen Leidschendam-Centrum" (Goudappel-Coffeng, nr. LSC005/Kmc/0010, van februari 2010)) zijn ook de verkeerseffecten beschreven. Het voorliggende bestemmingsplan maar ook de overige ruimtelijke plannen voor het Leidschendam-Centrum maken een aantal ontwikkelingen mogelijk die een extra verkeersaantrekkende werking hebben. In het onderzoek is de situatie in 2020 zónder ruimtelijke ontwikkelingen vergeleken met de situatie in 2020 mét de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal de verkeersdruk binnen het centrumgebied naar verwachting toenemen. Daarnaast is sprake van een toename van verkeer op de ontsluitingswegen rond het centrumgebied. De toename van de verkeersintensiteiten is relatief beperkt, namelijk niet meer dan circa 10-15%.

Binnen het plangebied van het voorliggende plan zelf **verdient het gebruik en de inrichting van het Damplein aandacht, aangezien dit het drukste wegvak is binnen het centrumgebied, het een belangrijke positie inneemt bij het realiseren van de uitgangspunten van de herontwikkeling en ook hier sprake is van een verwachte toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van het plan met circa 10-15%.**

**6.4. Verkeer**

**Huidige situatie**

Door het plangebied loopt de verkeersader Damlaan-Damplein-Damhoudersstaat. Deze ver- bindt de Nieuwstraat ten zuiden van het plangebied met de Oude Trambaan en de Voorburg- seweg en is zowel van belang voor de ontsluiting van het plangebied zelf als voor de overige delen van Leidschendam. De opening van de Noordelijke Randweg Haagse regio (NoRaH) heeft ertoe geleid dat de hoeveelheid verkeer over de Damlaan, het Damplein en de Damhoudersstaat verminderd is.

Uitgezonderd de Oude Trambaan en de Nieuwstraat, zijn **alle wegen binnen de grenzen van dit plan gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h**. De inrichting hiervan wordt zoveel mogelijk vormgegeven volgens het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". Dit betekent dat de maximale snelheid logisch volgt uit de inrichting en dat het autoverkeer min of meer "te gast" is. Dit kan onder meer worden bereikt door snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen zoals smallere rijbanen, korte rechte weggedeelten, kleurveranderingen in de verhardingen en snelheidsremmende voorzieningen bij kruispunten en oversteekplaatsen.

**Toekomstige situatie**

Belangrijke uitgangspunten.

Voor de verkeerssituatie na herontwikkeling van het gebied zijn enkele uitgangspunten

geformuleerd. Deze worden hieronder weergegeven.

Damcentrum als verblijfsgebied
De openstelling van de NoRaH in november 2003 maakt het mogelijk om van het Damcentrum een aantrekkelijk verblijfsgebied te maken. Verkeer van en naar de A4, dat door het Damcentrum reed, kan sinds eind 2003 gebruikmaken van de NoRaH. **Al in 1998 is door de toenmalige gemeenteraad van Leidschendam besloten het aantal motorvoertuigen per etmaal in het Damcentrum te maximaliseren tot 5.000 vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid.** In de huidige situatie, waarbij het verkeer kan kiezen voor de route via de NoRaH of door het Damcentrum, is de intensiteit in het Damcentrum ruim twee keer zo hoog als de gewenste intensiteit na herinrichting. Door de herinrichting als verblijfsgebied wordt de route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer en zal de intensiteit dalen. Wanneer de grens van 5.000 motorvoertuigen na herinrichting wordt overschreden, worden stapsgewijs aanvullende maatregelen ingevoerd totdat de grens van 5.000 motorvoertuigen per etmaal weer bereikt is. **Daarbij zal zowel aandacht zijn voor het stimuleren van het gebruik van andere routes als voor het ontmoedigen van het gebruik van het Damcentrum.** Door middel van de afstelling van verkeerslichten en (her)inrichting van wegen en kruispunten buiten het plangebied kan het verkeer gestimuleerd worden om de doorgaande routes te gebruiken. Binnen het plangebied kunnen regulerende maatregelen getroffen worden op het Damplein. De parkeergarage krijgt een dubbele in- en uitgang die de mogelijkheid biedt om als "toegangsregelaar" te dienen. **De parkeergarage blijft uit de richting Nieuwstraat en uit de richting Oude Trambaan te allen tijde bereikbaar, maar doorgaand verkeer kan hierdoor onmogelijk gemaakt worden indien de intensiteit boven het aanvaardbare niveau uitkomt.**De snelheid in het Damcentrum is maximaal 30 km/h. Het verblijfsgebied wordt aan de nood- westzijde begrensd door de Oude Trambaan en aan de zuidoostzijde door de Nieuwstraat. Deze wegen zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h.

**Bereikbaarheid**Het Damcentrum moet vooral goed bereikbaar zijn voor langzaam verkeer. **Met de auto dient het gebied voor bestemmingsverkeer bereikbaar te zijn. Doorgaand autoverkeer moet daarbij worden beperkt.**

**Nadere uitwerking**

*Langzaam verkeer*
Omdat het Damcentrum ingericht wordt als 30 km/h gebied, zijn aparte fietsvoorzieningen in de straten in principe niet nodig. Ter hoogte van de Oude Trambaan wordt aangesloten op de regionale fietsroute van en naar Voorschoten. De fietspaden ter hoogte van het kwadrant zijn in de huidige situatie onlogisch. Het verdient de voorkeur om het tweerichtingenfietspad langs de Oude Trambaan door te trekken tot aan de Plaspoelstraat.
Binnen het gebied dient een fijnmazig netwerk van fietsroutes aanwezig te zijn om snelle, directe routes te creëren. Maatregelen om dit te bereiken zijn onder andere het toestaan van fietsverkeer in twee richtingen, ook bij eenrichtingsverkeer voor auto's, de noordelijke sluisbrug en de Damstraat als langzaamverkeersroute inrichten en de Schoorlaan verkeersluw houden. Bromfietsers dienen zich als autoverkeer te gedragen. Dit betekent dat zij geen gebruik mogen maken van de stegen en andere voorzieningen voor fietsers.

Voor voetgangers is een fijnmazig netwerk van kwalitatief goede looproutes van belang. Enkele maatregelen om dit te realiseren zijn het handhaven van een looproute langs de Vliet, de binnenhoven indien mogelijk verbinden tot voetgangersroute en het aanleggen van brede trottoirs met zo min mogelijk hoogteverschillen en obstakels.

**Autoverkeer**
In een groot deel van de straten wordt tweerichtingsverkeer ingesteld. Dit geeft onder andere een heldere, logische structuur en biedt meer ruimte voor bevoorradingsvoertuigen en het in- draaien van ondergrondse parkeerruimtes. **In enkele straten wordt éénrichtingsverkeer inge- steld. In de Damlaan wordt dit gedaan om brede trottoirs en een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren.**

De aansluitingen op de Oude Trambaan worden als volgt voorgesteld:

* de Plaspoelstraat wordt niet aangesloten op de Oude Trambaan; dit om sluipverkeer vanaf het Damplein richting Oude Trambaan via de Plaspoelkade en Plaspoelstraat te voorkomen;
* de Damlaan wordt door middel van een kruispunt met verkeersregelinstallatie op de Oude Trambaan aangesloten;
* de Rijnlandstraat wordt ook met een kruispunt met een verkeersregelinstallatie aangesloten;
* de Schoorlaan wordt niet aangesloten op de Oude Trambaan; een aansluiting voor fietsers, zoals die nu ook aanwezig is, dient gehandhaafd te blijven.

**Laden en lossen**
Om de hinder van het laden en lossen minimaal te houden, dient een aantal laad- en losplaatsen aangelegd te worden, zowel in de Damlaan als rondom het Damplein. Door met venstertijden te werken, kunnen de plaatsen buiten winkelopeningstijden door bewoners en bezoekers worden gebruikt. Met betrokken ondernemers wordt overleg gevoerd over het manoeuvreren met grote vrachtwagens door onder meer de Damlaan, Rijnlandstraat en Zaagmolenstraat na- dat deze zijn heringericht. Afhankelijk van de uitkomst van dit overleg, dienen mogelijk de dwarsprofielen te worden aangepast of moet de bevoorrading met kleinere voertuigen gebeuren.

**Parkeren**
Voor bewoners en bezoekers van de nieuw te realiseren woningen en voorzieningen in het centrumgebied van Leidschendam-Voorburg dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Door de gemeente Leidschendam-Voorburg is hiertoe een parkeerbalans opgesteld voor het benodigde aantal parkeerplaatsen in het gehele centrumgebied voor zowel bestaande woningen, nieuw te realiseren woningen als overige voorzieningen. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages, omdat voor sommige voorzieningen dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is (bijvoorbeeld uitwisseling tussen woning en kantoren). Hier volgt een samenvatting van de parkeerbalans.

**Maximale parkeerbehoefte**
In tabel 1 is weergegeven hoeveel parkeerplaatsen er maximaal nodig zijn in het plangebied. De maximale parkeerbehoefte in het plangebied bedraagt 723 parkeerplaatsen op eigen terrein en 1.093 parkeerplaatsen in openbaar gebied. Voor 1.106 woningen en 16.385 m2 bvo voor voorzieningen.

Tabel 1 Maximale parkeerbehoefte voor woningen en voorzieningen in het Damcentrum

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Voorzieningen  | Aantal woningen  | m2 bvo/zitplaatsen (kerk/theater) (incl. bestaande bouw)  | Parkeernormen per woning, per 100 m2 bvo, per zitplaats  | ppl. eigen terrein  | ppl. openbaar (kencijfers)  |
| woningen bestaand  | 438  |  | 0,8  |  | 350  |
| woningen nieuw sociaal  | 111  |  | 1,0  | 111  |  |
| woningen nieuw vrije sector  |  |  |  |  |  |
| grondgebonden  | 107  |  | 2,0  | 214  |  |
| gestapeld  | 398  |  | 1,5  | 398  | 199  |
| winkels (supermarkten)  |  | 2.200  | 3,5  |  | 77  |
| winkels (rest)  |  | 6.339  | 3,0  |  | 190  |
| dienstverlening  |  | 1.935  | 2,0  |  | 39  |
| horeca  |  | 2.104  | 5,0  |  | 105  |
| school  |  |  | 0,5 per lokaal + 0,5 per  |  | 8  |
|  |  |  | niet onderwijzend personeel  |  |  |
| sportschool  |  | 1.000  | 3,0  |  | 30  |
| kerken  |  | 500  | 0,15  |  | 75  |
| kerk bijgebouw  |  | 250  | 2  |  | 5  |
| theater  |  | 100  | 0,3  |  | 30  |
| Totaal  | 1.054  |  |  | 723  | 1.108  |

**Parkeerbalans**

Rekening houdend met mogelijk dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in openbaar terrein (uitwisseling parkeerbehoefte woningen en bijvoorbeeld dienstverlening), blijkt de parkeer-behoefte op een werkdagavond maatgevend. Voor de 1.106 woningen en 16.385 m2 bvo voorzieningen (winkels, horeca en school) zijn in totaal 684 parkeerplaatsen nodig in de openbare ruimte om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte binnen de uitwerkingsgebieden en binnen de bestemming Verkeers- en Verblijfsdoeleinden voor het aantal parkeerplaatsen dat op basis van de parkeerbalans noodzakelijk is. In de laatste berekeningen en het inrichtingsplan waren nog niet alle parkeerplaatsen opgenomen. Gezocht werd naar oplossingen waarmee de openbare ruimte ondanks het aantal parkeerplaatsen een hoogwaardige inrichting krijgt. Inmiddels zijn voldoende plekken gevonden en is sprake van een sluitende parkeerbalans. Tevens wordt het kerkbezoek apart in de balans opgenomen.