



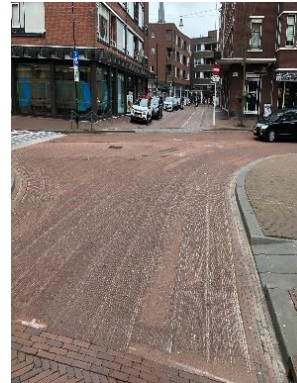
# **Visie parkeren en bereikbaarheid Damcentrum**

## **- een noodzakelijke herijking -**

Leidschendam-Voorburg, maart 2019

## 1. Inleiding

De herontwikkeling van het Damcentrum in Leidschendam is al meer dan tien jaar gaande. Het gebied rond de Sluis heeft een sterke impuls gekregen. De Damlaan is aangepakt en er zijn nieuwe woningen gekomen. Wat is onderschat zijn de parkeerproblemen, de overgang tussen oude en nieuwe stedelijke structuur en de bereikbaarheid (infrastructuur/verkeersstromen). Er zijn inmiddels vele onderzoeken gewijd aan de bereikbaarheid en de parkeerproblematiek, echter zonder goede oplossing.



Voor de fractie GBLV/Gemeentebelangen is dit een doorn in het oog. In het verleden zijn er vanuit de fractie diverse aanbevelingen gedaan om de situatie in het Damcentrum te verbeteren. De gemeente heeft bewoners en bedrijven in het Damcentrum vaak gevraagd om mee te doen aan onderzoeken en klankbordgroepen om tot verbetering te komen. Vanuit die kennis en ervaring en onze eigen waarneming geven wij als GBLV-fractie onze visie op het parkeren en de bereikbaarheid van het Damcentrum.

Deze visie komt niet tegemoet aan alle wensen die bewoners, bedrijven en bezoekers rond parkeren en bereikbaarheid hebben. Daarvoor lopen die wensen soms teveel uit elkaar. Als iedereen bereid is om een beetje water bij de wijn te doen en niet alleen wil nemen, maar ook wil geven, dan kan onze visie op het parkeren en de bereikbaarheid van het Damcentrum alle betrokken partijen helpen.

Deze visie bestaat uit drie pijlers:

- Woon-, winkel- en horecagebied
- Bereikbaarheid
- Parkeren.

## 2. Woon-, winkel- en horecagebied

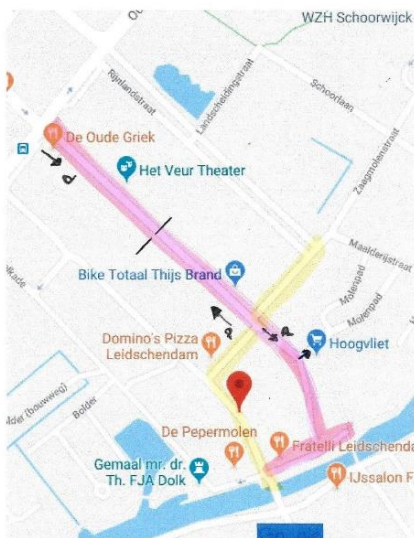
Het bijzondere aan het Damcentrum is dat het naast een woon-, winkel- en horecagebied (Damlaan, Damstraat, Damplein, Sluis en Venestraat) ook een gebied is waar een ontsluitingsweg doorheen loopt; van en naar Leidschendam-Zuid/Stompwijk en de route om bijvoorbeeld naar Voorschoten te komen. Dit brengt verkeersdruk met zich mee, die zich niet automatisch vertaalt in extra bezoekers voor de winkels en de horeca.

De Damlaan vanaf restaurant “De Oude Griek” en Damplein (de straat, niet het plein) tot aan de Sluisbrug zijn dan slechts een decor voor de automobilist die eigenlijk zo snel mogelijk over de Sluisbrug heen wil. Het decor van Damplein (de straat, niet het plein) tot aan de Sluisbrug is somber door de dichte bebouwing.

In onze visie zou het principe uit het bestemmingsplan Damcentrum 2005 van de ‘auto te gast’ daarom rigoureus moeten worden ingevuld. Maak van de Damlaan vanaf “De Oude Griek” tot en met de Sluisbrug een promenade. Maak voor het traject Zaagmolenstraat (vanaf de Rijnlandstraat tot en met de Sluisbrug) een aparte “auto te gast” route. Dit moet zich dan vertalen in de inrichting van het gebied, in de bewegwijzering en in de bebording.

Voor de Damlaan betekent dit in onze visie dat deze wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, maar wel een functie parkeren krijgt. De Damlaan is door een scheiding in het midden slechts tot halverwege in te rijden door auto's. Auto's kunnen wel in de Damlaan parkeren door het toevoegen van (insteek) parkeervakken over de hele lengte van de Damlaan. De winkeliers en bedrijven aan de Damlaan kunnen op deze wijze hun (auto)bezoekers optimaal bedienen en ook bewoners kunnen voor hun deur parkeren.

Wij zien hiermee de volgende positieve effecten:



- een duidelijker profilering van het Damcentrum als *winkelgebied*
- de Damlaan wordt een gebied waar bezoekers kunnen parkeren voor de deur van de winkels en overige bedrijven maar ook de bewoners kunnen parkeren
- een opwaardering van Damplein (de straat, niet het plein) vanaf de Damlaan tot aan de Sluisbrug en een betere overgang tussen nieuwe en oude stedelijke structuur
- een psychologisch effect dat het raar is om te verwachten dat je door een winkelgebied als automobilist snel van A naar B kunt. Dit leidt hopelijk tot afname van het doorgaande verkeer en ook tot een veranderende perceptie over reisduur als de Sluisbrug als route wordt gekozen.



### 3. Bereikbaarheid

Vanuit de hiervoor geformuleerde visie op het woon-, winkel- en horecagebied zou de toegang naar het Damcentrum anders moeten worden ingericht. Door afsluiting halverwege de Damlaan voor autoverkeer wordt de Rijnlandstraat de route om de overige delen van het Damcentrum te bereiken en te verlaten.

De nu nog bestaande 'slinger' om vanaf de Bachlaan op de Rijnlandstraat te komen (via Koningin Julianaweg, Damlaan, Oude Trambaan) komt te vervallen. Vanaf de Bachlaan wordt rechtstreeks doorrijden naar de Rijnlandstraat mogelijk. Een herinrichting van de verkeerssituatie op de betreffende kruispunten ligt voor de hand al dan niet in de vorm van een rotonde. De Oude Trambaan vanaf de Rietvink kan dan ook zonder 'slinger' aansluiten op de Rijnlandstraat.



### 4. Parkeren

Het parkeren in het Damcentrum moet drie doelgroepen dienen, die elk hun eigen wensen hebben:

1. Bewoners: gaan in meeste gevallen 's morgens de deur uit en komen aan het eind van de middag weer thuis. Willen in het algemeen graag parkeren van:
  - maandag tot en met vrijdag 17.00 uur tot 08.00 uur en het weekend
2. Winkelend publiek wil graag parkeren van:
  - 09.00 uur tot 18.00 uur van maandag t/m zaterdag
3. Horecabezoekers willen in het algemeen graag parkeren van:
  - 17.00-22.00 uur van woensdag t/m zondag
  - in de zomer aanvullend op zaterdag-zondag van 12.00 uur tot 22.00 uur.



Het invoeren van een blauwe zone in het hele gebied zal tot knelpunten leiden in de wensen van de doelgroepen.

Een nieuwe openbare parkeergarage (bouwplan Leytsche Hof) staat door de hoge kosten die de projectontwikkelaar daarvoor rekent op zeer losse schroeven. Wij pleiten nog immer voor een extra parkeerlaag bij het aan te leggen parkeerterrein achter de Venestraat (voormalige Engels-terrein). Dit parkeerterrein zou kunnen worden gebruikt voor de medewerkers van de winkels en bedrijven in het Damcentrum, om zo parkeerplekken vrij te houden voor bezoekers.

De parkeergarage onder het Damplein heeft te maken met bewoners die de garage gebruiken als langdurige stalling voor hun auto('s). Dit neemt parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners in, tevens is het niet de bedoeling dat gemeenschapsgeld op deze wijze wordt gebruikt voor permanente autostalling. Verder speelt mee dat bij de bouw van woningen in het Damcentrum aan bewoners is voorgehouden dat zij hun auto in de parkeergarage onder het Damplein kunnen parkeren.

#### **4.1 Parkeergarage Damplein**

De parkeergarage Damplein heeft twee parkeerlagen. Wij stellen voor dat de tweede laag exclusief voor vergunninghouders (bewoners) wordt gereserveerd, die hiervoor een (niet gratis) parkeeronthefing moeten aanvragen. Als daar onvoldoende belangstelling voor is, wordt de tweede laag ook opengesteld voor bezoekers.

De eerste laag van de parkeergarage wordt een blauwe zone van 09.00 tot en met 18.00 uur met een parkeertijd van 2 uur. Overige blauwe zones tijden hanteren zoals deze nu zijn: 1 uur vrij parkeren.

#### **4.2 Damlaan**

De Damlaan vanaf “De Oude Griek” tot Damplein wordt halverwege afgesloten voor autoverkeer. De Damlaan is vanaf beide zijden in te rijden, maar moet vanuit dezelfde zijde worden verlaten. In de Damlaan wordt het wegprofiel veranderd zodat er over de hele lengte ruimte is voor insteekhavens om te parkeren. Inclusief groen, ruimte om te keren en dergelijke levert dit circa 60 tot 80 parkeerplaatsen op (nu: 35). Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om daar een lange rij blik van te maken, maar door een slimme en groene inrichting het idee van winkelgebied verder te versterken.



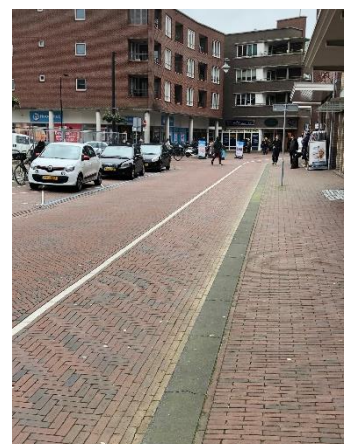
#### **4.3 Rijnlandstraat**

De Rijnlandstraat wordt de toegangsweg tot het grootste gedeelte van het Damcentrum. De Rijnlandstraat moet qua inrichting aangeven dat het geen doorgaande weg is om snel van Leidschendam naar de snelweg te komen of andersom. Dit kan o.a. worden bereikt door aan de Rijnlandstraat extra parkeergelegenheid te realiseren. Hiertoe wordt de middenberm versmald, het langsparkeren naast de middenberm verdwijnt en parkeerplaatsen gemaakt aan de zijkanten van de weg (insteek- of visgraatparkeren). Bij de school blijft een Kiss & Ride voorziening.



#### **4.4 Damstraat/Molenpad**

Het stukje Damstraat vanaf Damlaan tot aan Hoogvliet moet in onze visie worden ingericht met parkeervakken zoals de Damlaan maar nu met visgraatparkeren (schuin). De Damstraat kan alleen vanaf de Damlaan (éénrichting) worden ingereden en via het Molenpad worden verlaten. Het Molenpad wordt na voltooiing van de bebouwing opnieuw ingericht en hier kunnen, door bijvoorbeeld visgraatparkeren, meer parkeerplaatsen worden gecreëerd.



#### 4.5 Sluiskant/Venestraat

GBLV/Gemeentebelangen heeft in het verleden voorgesteld om op het Engels-terrein een dubbel-laags parkeerdek te maken. Wij nemen dit traject niet mee in deze visie, omdat eerst de plannen rond het “project Engels” duidelijk moeten. In het bijzonder geldt dat voor de aan- en afvoerwegen. Dit traject wil GBLV in een apart project onder brengen. Onze voorkeur heeft het om het Sluisplein hetzelfde in te richten als Sluiskant.



#### 4.6 Overige

- Er blijft sprake van gratis parkeren (dit geldt niet voor het aanvragen van ontheffingen)
- Er wordt een afweging gemaakt of ontheffing parkeren voor bedrijven in sommige delen van de blauwe zone wordt verboden (bijvoorbeeld de parkeergarage Damplein)
- Een korte parkeervoorziening (bijvoorbeeld 30 minuten) op straatniveau voor bezoekers van de Hoogvliet c.a. is wenselijk
- Handhavingscapaciteit voor de blauwe zone is noodzakelijk!

#### 5. Vervolg

Onze visie benadert het Damcentrum qua parkeren en bereikbaarheid op een andere manier. Deze visie is mede tot stand gekomen dankzij de input van bewoners, winkeliers, bedrijven en bezoekers.

Wij beseffen dat deze visie vast nog haken en ogen kent, hierover gaan wij graag in gesprek met alle betrokkenen. Ook moeten de kosten inzichtelijk worden gemaakt. Hetzelfde geldt voor het opstellen van een tijdsplanning wanneer wat kan en moet worden uitgevoerd.



Leidschendam-Voorburg, maart 2019

Fractie GBLV/Gemeentebelangen