Afbeelding met Lettertype, logo, Graphics, tekst

Automatisch gegenereerde beschrijving

**Stappenplan**

**Leidschendam Centrum**



|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datum  6 mei 2024  Versie  1.0  Auteur  R.R. | Opdrachtnaam  Stappenplan Leidschendam Centrum  Opdrachtgever  Afdelingshoofd MRO  Opdrachtnummer  1030481 | Status  definitief |  |

# Inhoudsopgave

[1 Aanleiding 3](#_Toc158022003)

[1.1 Vraagstelling 3](#_Toc158022004)

[1.2 Leeswijzer 3](#_Toc158022005)

[2 Ambities en Beleid 4](#_Toc158022006)

[2.1 Masterplan (2004) 4](#_Toc158022007)

[2.2 Procesplan Bereikbaarheid Damcentrum (2018) 7](#_Toc158022008)

[2.3 Detailhandel en horecastructuurvisie (2019) 8](#_Toc158022009)

[2.4 Coalitieakkoord 2022-2026 8](#_Toc158022010)

[2.5 Zorgen – bewoners en ondernemers 8](#_Toc158022011)

[3. Stappenplan 10](#_Toc158022012)

[3.1 Structuuroplossing doorgaand verkeer 10](#_Toc158022013)

[3.2 Parkeren 11](#_Toc158022014)

[3.3 Autoluwe inrichting Damcentrum 11](#_Toc158022015)

[3.4 Milieuzone – luchtkwaliteit en geluidhinder 11](#_Toc158022016)

[3.5 Mobiliteitshubs 12](#_Toc158022017)

[3.6 Afvalhub 13](#_Toc158022018)

[3.7 Laden en lossen – duidelijke kaders 13](#_Toc158022019)

[3.8 Aangewezen plekken voor bezorgscooters en -fietsen 14](#_Toc158022020)

[3.9 Promoten van elektrische scooters en bezorgwagens 14](#_Toc158022021)

[3.10 Pilot Brugbediening 14](#_Toc158022022)

[3.11 Vergroening 15](#_Toc158022023)

[3.12 Economische visie – verankering in Omgevingsvisie 16](#_Toc158022024)

[3.13 Handhaving 17](#_Toc158022025)

[4 Overwegingen 18](#_Toc158022026)

[5 Financien 19](#_Toc158022027)

Bijlage I – motie ‘Een fijn thuis aan de Sluis integraal verbeterplan Damcentrum

# 1 Aanleiding

Het Damcentrum heeft de afgelopen 15 tot 20 jaar een enorme transformatie doorgemaakt. De kaders en uitgangspunten voor die transformatie zijn beschreven in het Masterplan Damcentrum (april 2004). De doelstelling van het Masterplan was om van het historisch centrum van Leidschendam een levendig, leefbaar en vitaal stedelijk verblijfsgebied te maken.

Net voor de zomervakantie 2023 heeft het bewonersplatform van het Damcentrum, Thuis aan de Sluis, bij de raadsvergadering van 5 juli ingesproken om haar zorgen te uiten. De inwoners van het Damcentrum maken zich zorgen over de ontwikkelingen in de leefbaarheid van het gebied rondom het Damplein. Zo wordt door de bewoners overlast ervaren door bezoekers en passanten van het Damcentrum. Ook wordt door hen aangegeven dat het als zorgelijk wordt ervaren dat het economisch aanbod eentoniger wordt. Ook is men van mening dat er geen heldere visie is, waarmee het gebied voor de ondernemers, inwoners en bezoekers prettiger gemaakt kan worden en zich de komende jaren zal kunnen ontwikkelen tot een bruisend centrum.

Het bewonersplatform ziet echter volop kansen voor beter verblijf, vergroening, recreatie, ontmoeting en levendigheid. Om deze kansen te verzilveren is door de fracties van D66, GBLV en CDA een motie ingediend. Deze motie is in de vergadering van 5 juli 2023 door de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg aangenomen. In de motie ‘Een fijn thuis aan de Sluis – integraal verbeterplan Damcentrum’ (bijlage 1) wordt het college opgeroepen om het Damcentrum en directe omgeving verder te ontwikkelen tot een leefbaar, levendig, recreatief en groen centrum. Om dat te bereiken moet er een integraal stappenplan voor het Damplein en directe omgeving worden gemaakt. Dit stappenplan, inclusief tijdlijn en portefeuille, maakt duidelijk welke maatregelen nog op stapel staan.   
  
Dit stappenplan beoogt invulling te geven aan deze motie en oproep. Aandachtspunt daarbij is dat er veel wensen zijn en belangen zijn die niet altijd samen gaan. Er is ook eerder beleid vastgesteld voor het gebied op verschillende vlakken zoals in de Detailhandels en horecastructuurvisie (2019) en de bouwsteen Economie en Bedrijvigheid (2021). In het beleid dient continu een afweging gemaakt te worden tussen meerdere belangen, welke soms aanvullend op elkaar zijn, maar soms ook haaks op elkaar staan. De gemeente voert daarom continu gesprekken met ondernemers, ondernemersfonds, inwoners, bezoekers en vastgoed eigenaren. Zodat elke stem gehoord wordt en de belangen afgewogen worden.

## Vraagstelling

Aan adviesbureau Du Phare is gevraagd het hiervoor genoemde integraal stappenplan op te stellen. In dit integraal stappenplan dient aandacht te zijn voor:

* vergroening van het plein in samenwerking met Vereniging van eigenaren (VVE)Damplein en de (mogelijke) inzet van groen om (verkeers)gedrag te beïnvloeden;
* visie op economie in het Damcentrum verankeren in de Omgevingsvisie;
* duidelijke kaders voor laden en lossen (en onderzoek naar mobiliteitshubs, beperkingen op de afmetingen van zwaar vervoer en aangewezen plekken voor bezorgscooters en -fietsen);
* het promoten van elektrische scooters en bezorgwagens in plaats van fossiel aangedreven vervoersmiddelen bij ondernemers;
* handhavingsprioriteit BOA’s, passend in gemeentebrede werkwijze van wijkgericht handhavingsprioriteiten stellen;
* implementatie en consequenties van de pilot Milieuzone, gericht op luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder.

## 1.2 Leeswijzer

Dit stappenplan is opgesteld in opdracht van hoofd van de afdeling Maatschappelijke en Ruimtelijke Ontwikkeling. Teamleider Ruimtelijke Kwaliteit, is gedelegeerd opdrachtgever voor het plan.

Het plan omschrijft in hoofdlijnen de ambities en het vigerende beleid voor het Damcentrum en de voor dit plan belangrijkste onderdelen daarvan in hoofdstuk 2. Dit hoofdstuk gaat tevens in op de zorgen van de bewoners en ondernemers. In hoofdstuk 3 wordt aan de hand van de aandachtspunten en ambities stap voor stap de stand van zaken van de maatregelen en/of te ondernemen acties beschreven. Hoofdstuk 4 schetst enkele overwegingen en in hoofdstuk 5 wordt een voorzet gegeven voor de benodigde capaciteit en middelen voor de eventuele uitvoering van de verschillende maatregelen en acties.

# 2 Ambities en Beleid

## 2.1 Masterplan (2004)

De kaders en contouren van het Damcentrum zijn beschreven in het Masterplan Damcentrum - april 2004. De doelstelling van het Masterplan was om van het historisch centrum van Leidschendam een levendig, leefbaar en vitaal stedelijk verblijfsgebied te maken. Naast winkels voor de dagelijkse boodschappen moeten er ook hoogwaardige winkels, restaurants, (grand) cafés en culturele voorzieningen te vinden zijn en een afwisselend woningaanbod met koop-en huurwoningen in verschillende prijsklassen. Ook zou het openbaar gebied als geheel sterk worden verbeterd.

De hoofddoelstellingen van het Masterplan waren:

* Versterken van de functionele, ruimtelijke en economische structuur;
* Verbeteren van de leefbaarheid;
* Verbeteren van de kwaliteit, sfeer, uitstraling en imago van het historisch centrum als geheel;
* Algehele kwaliteitsverbetering van het woningaanbod, de woonomgeving, de openbare ruimte, de mogelijkheden tot ontspannen en recreëren, de culturele activiteiten, de verkeerssituatie en het winkelaanbod.

In het Masterplan is het plangebied globaal begrensd door de Vliet en het Sluisplein, de Oude Trambaan, de Schoorlaan en de Plaspoelkade. Dit gebied omvat het historisch centrum, ook wel Damcentrum genoemd.



*Figuur 1: Contouren Masterplan Damcentrum*

Het Masterplan is opgedeeld in verschillende deelgebieden, met voor ieder deelgebied een korte toelichting. Voor dit projectplan zijn van de relevante deelgebieden de belangrijkste passages uit het Masterplan, mede in relatie tot de in de motie genoemde uitgangspunten, in het kort beschreven. Zo is dit ook voor een aantal doelgroepen en thema’s gedaan.

*Damplein:*

Voor het Damplein was het de ambitie om de oriëntatie van het plein te veranderen. Met een nieuwe doorgang naar de Vliet richt het plein zich meer en duidelijker op de pleinruimte rondom de sluis. En vanaf de sluis leiden straten en fiets- en voetgangerpaden op een vanzelfsprekende manier naar het Damplein en omgeving. Het plein wordt ingericht als een aantrekkelijk voetgangersgebied voor bewoners en winkelend publiek. Door de nieuwe bebouwing is het plein kleiner en intiemer geworden. In de nieuwe bebouwing komen voornamelijk winkels die zowel functioneel als ruimtelijk bij de reeds aanwezige winkels aan het Molenpad worden betrokken. Zo ontstaat een plezierig aaneengesloten winkelgebied met een interessante branchering. Het laden en lossen voor de winkels gebeurt aan de randen van het Damplein. Op het plein zelf is geen ruimte voor auto’s en voor het laden en lossen.

Afbeelding met kaart, tekst, atlas

Automatisch gegenereerde beschrijving

*Figuur 2: Damplein en omgeving*

*Damlaan*

De Damlaan krijgt een nieuw profiel met eenrichtingsverkeer. Daarmee wordt ruimte gecreëerd voor brede trottoirs. Het asfalt wordt vervangen door klinkerverharding en er kan slechts aan 1 zijde worden geparkeerd. De openbare ruimte wordt opgeschoond en reclame-uitingen worden gereguleerd. Daarmee wordt de Damlaan een charmante winkelstraat als aanloop naar het Damplein. In de Damlaan is, in aanvulling op het wijkwinkelcentrum aan het Damplein, ruimte voor speciaalzaken, zoals voor woninginrichting, en voor kledingwinkels en winkels in huishoudelijke artikelen. Ook worden er woningen toegevoegd, variërend van drie tot vier bouwlagen met op de begane grond overwegend winkels.

*Voetgangers*

Voor voetgangers is een fijnmazig netwerk van goede routes van belang. Zo worden brede stoepen aangelegd langs alle wegen in het Damcentrum, en in ieder geval aan één zijde van de straat. De kruispunten en andere oversteekplaatsen zullen, indien mogelijk, zonder hoogteverschillen of met goede afritten worden aangelegd. De looproutes op en rond het Damplein worden afhankelijk van de nieuwe bebouwing en situering van de winkelvoorzieningen uitgewerkt. De combinatie van voetgangers en fietsers verdient daarbij bijzondere aandacht.

*(Brom)fietsers*

Omdat het Damcentrum wordt ingericht als 30 km/uur-gebied zijn aparte fietsvoorzieningen als fysiek gescheiden fietspaden in principe niet nodig. Om het gebied voor fietsers aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden is een fijnmazig netwerk van routes nodig. Zo worden alle straten met eenrichtingverkeer in twee richtingen toegankelijk voor fietsers. De Damstraat wordt ingericht als langzaam-verkeerverbinding, waarin bevoorradingsverkeer beperkt wordt toegestaan. En her en der verspreid, dicht bij de bestemmingen, worden fietsenrekken geplaatst, geïntegreerd in het ontwerp van de openbare ruimte. De bromfietsers dienen zich te gedragen als autoverkeer. Zij mogen geen gebruik maken van de doorsteken en andere voorzieningen voor fietsers.

*Autoverkeer*

In een groot deel van de straten wordt tweerichtingverkeer ingesteld. Dat geeft een heldere structuur, een lagere snelheid voor gemotoriseerd verkeer en minder zoekverkeer. In enkele straten komt eenrichtingverkeer, zoals in de Damlaan, richting Damplein. Daar biedt eenrichtingverkeer meer ruimte voor fietsers en brede stoepen.

*Laden en lossen*

Om de hinder van het laden en lossen minimaal te houden zijn een aantal laad- en losplaatsen aangelegd, zowel in de Damlaan als rondom het Damplein. Laden en lossen op het Damplein is niet toegestaan. Door met venstertijden te werken kunnen de laad- en losplaatsen buiten de winkelopeningstijden door bewoners en bezoekers worden gebruikt.

*Parkeerregime*

Parkeerregulering is noodzakelijk om het gewenste gebruik van de parkeervoorzieningen te bevorderen: kort parkeren op maaiveld en lang parkeren ondergronds. Een vergunningensysteem of blauwe parkeerzone, in combinatie met betaald kort parkeren op straat, is een van de mogelijkheden.

*Verkeersvoorzieningen*

Alle straten, met uitzondering van de Oude Trambaan, krijgen een 30 km/uur-regime met een inrichting zoveel als mogelijk conform het landelijk beleid ‘Duurzaam Veilig’. Dat betekent dat de maximale snelheid logisch volgt uit de inrichting en dat het autoverkeer min of meer ‘te gast’ is.

In het kader van verkeersveiligheid komt in zoveel mogelijk woonstraten eenzijdig parkeren en het fietsverkeer gaat over de rijbaan.

*Groen*

Voor het plangebied zou een groenstructuurplan opgesteld. In plaats van een groenstructuurplan is een inrichtingsplan Openbare Ruimte opgesteld (oktober 2004). Dit inrichtingsplan is de catalogus openbare ruimte. De in het Masterplan genoemde uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte zijn in het inrichtingsplan verder uitgewerkt. Bij de uitwerking van de verschillende deelplannen dient de catalogus als voorbeeldplan zodat binnen het gehele Damcentrun een eenduidige detaillering en inrichting openbare ruimte ontstaat.

Voor het groen is in het inrichtingsplan het volgende opgenomen:  
Groen is vooral aanwezig in de vorm van straatbomen. Daarnaast zijn er groene oevers en worden binnenterreinen groen ingericht. Straatbomen geven de openbare ruimte extra kwaliteit. Zij moeten de ruimte krijgen om uit te groeien, zowel boven als onder de grond. Rond de sluizen worden meerdere platanen bij geplant. Op het Damplein komt een grote boom met een zitbank.

Afbeelding met tekst, kaart, Plan, diagram

Automatisch gegenereerde beschrijving

*Figuur 3: Groenstructuur Damcentrum*

## 2.2 Procesplan Bereikbaarheid Damcentrum (2018)

Het doel van het procesplan is een bereikbaar en leefbaar Damcentrum. Daaraan wordt invulling gegeven met de volgende onderwerpen:

1. Parkeren (nieuwe parkeerplekken en beter benutten bestaande plekken)
2. Benutten zoals bedoeld (van bestaande infrastructuur)
3. Bereikbaarheid en doorstroming in het Damcentrum
4. Leefbaar en levendig Damcentrum

Ad 1) Op basis van een geactualiseerde parkeerbalans zal bezien worden of en hoeveel en welk type nieuwe parkeerruimtes nodig zijn. Daarbij zal tevens gekeken worden naar het beter benutten van bestaande plekken.

Ad 2) Er wordt onderzocht welke maatregelen uit het programma Benutten zoals Bedoeld kunnen worden uitgevoerd zonder daarmee de besluitvorming in de weg te staan hoe een betere verkeersdoorstroming in het Damcentrum te realiseren.

Ad 3) Bestaande onderzoeken over de bereikbaarheid en doorstroming zullen geactualiseerd worden en zo nodig zullen nieuwe onderzoeken worden uitgevoerd. Maatregelen die daarbij verder onderzocht zullen worden zijn slimme verkeerssystemen, verkeersmaatregelen en een oeververbinding

Ad 4) Na het uitwerken van de plannen voor een beter bereikbaar Damcentrum zal er gekeken worden naar de mogelijkheden voor een levendiger Damcentrum. De verwachting is dat de parkeer- en benuttingsmaatregelen zullen bijdragen aan de leefbaarheid. De levendigheid verbetert zodra de bereikbaarheid verbetert.

## 2.3 Detailhandel en horecastructuurvisie (2019)

Uit de functioneel-ruimtelijke analyse van het Damcentrum blijkt een complexe positie in de regio, mede door de omvang van de Mall of the Netherlands. Een groot deel van het centrum, met name Damlaan, heeft al geruime tijd haar winkelfunctie verloren. Ook de verkeersstructuur is complex. Voor de brug over de Vliet, als belangrijke verbinding tussen beide oevers, staan geregeld lange wachtrijen. Dit levert overlast en leidt tot verminderde bereikbaarheid van de ondernemingen in het centrum.

Om in de toekomst wel een centrumgebied te behouden dat goed functioneert is het nodig om de minder goed functionerende delen kritisch te blijven volgen. Er dient nagedacht te worden over en rekening gehouden met mogelijk scherpe ruimtelijke keuzes.

Voor de realisatie van de visie zullen een aantal acties en maatregelen genomen moeten worden, zoals:

* transformatie van Damlaan en Damplein faciliteren
* onderzoek doen naar oplossingen voor verkeers- en parkeerproblemen, wat betreft doorstroming en het voorkomen van doorgaand verkeer, veiligheid, bereikbaarheid en parkeerregime
* bestemmingsplannen herzien en afstemmen op nieuwe werkelijkheid en daarbij onder andere kritisch kijken naar Damlaan.

## 2.4 Coalitieakkoord 2022-2026

In het Coalitieakkoord 2022 – 2026 *‘Verbinden, Vertrouwen, Vooruitgang’* is verwoord dat samen met de inwoners en ondernemers wordt gekeken naar het herinrichten en daarmee autoluw maken van het Damcentrum, waarbij de auto te gast is en als pilot wordt een milieuzone ingevoerd. In de begroting 2023-2026 is dan ook opgenomen dat leefbaarheid in relatie tot verkeer de komende jaren extra aandacht verdient. En dat samen met de bewoners het Damcentrum autoluw zal worden gemaakt. Daarbij wordt gekeken naar mogelijkheden van een herinrichting, waarbij de auto te gast is en wordt onderzocht of een milieuzone hieraan kan bijdragen. Op basis van de begroting zijn de volgende acties benoemd:

* Plan van aanpak maken voor het onderzoeken van de mogelijkheden om Damcentrum autoluw te maken door middel van herinrichting
* Milieuzone onderzoeken op effectiviteit en haalbaarheid en betrekken bij (effect)onderzoek milieuzones voor de gehele gemeente

In het groenactieplan 2023 zijn ook een aantal acties opgenomen:

* Zo zal in 2024 in overleg met de winkeliersverenigingen en eigenaren van de panden onderzocht worden of de winkelstraat Damlaan te vergroenen is met klimplanten
* En in 2023/2024 zal onderzocht worden of en zo ja op welke wijze het Damcentrum vergroend kan worden.

Met deze ambities en voorgenomen acties en maatregelen zou het Damcentrum zich kunnen ontwikkelen tot een hoogwaardig winkelgebied waarin het aantrekkelijk wonen en goed vertoeven aan de sluis is, met straten zonder doorgaand verkeer.

Maar……

## 2.5 Zorgen - bewoners en ondernemers

Niet alle voor het Damcentrum beoogde ontwikkelingen zijn haalbaar gebleken. Ook zijn niet alle, eerder onderkende, problemen opgelost en daardoor is het gewenste eindbeeld gedeeltelijk of op onderdelen niet gerealiseerd.

Het Damcentrum kent een zeer actief bewonersplatform, *Thuis aan de Sluis*. Dit platform werkt samen met de diverse VvE’s in de oud- en nieuwbouw in het gebied waaronder de VvE Nieuw Damplein. Deze VvE bevat naast de appartementen ook tien bedrijfsruimten, een voetgangersgebied en de parkeergarage Nieuw Damplein. De samenwerking gaat onder andere op het verbeteren van de woon-, leef- en ondernemersklimaat in het Damcentrum en het Sluisgebied, in samenhang met de in 2004 ingezette transformatie, zoals beschreven in het Masterplan.

In de raadsvergadering van 5 juli 2023 heeft het bewonersplatform *Thuis aan de Sluis* met verschillende presentaties de raad geïnformeerd over haar zorgen. Langs de doelen en bereikte resultaten van de met het Masterplan beoogde transformatie zijn de problemen op het gebied van het vestigingsklimaat, het verkeer, de lucht- en geluidskwaliteit en de veiligheid geschetst.

Zo is met behulp van de uitkomsten van een aantal metingen respectievelijk de geluidsoverlast, de overbelastheid van de wegen (die ten onrechte voor doorgaand verkeer worden gebruik) en de slechte luchtkwaliteit in en rond het sluisgebied zichtbaar gemaakt. Ook is er, op basis van een recente gemeentelijke inventarisatie, een overzicht van de ernstige verkeersproblemen voor fietsers en voetgangers gemaakt. En er is een analyse opgesteld van het ondernemingsklimaat, aan de hand van een overzicht van weggetrokken kwaliteitswinkels, de bedrijven die daarvoor in de plaats gekomen zijn, de structurele leegstand van bedrijfsruimten en Damgarage en het straatbeeld.

Kort samengevat zijn de conclusies van het bewonersplatform:

* de nieuwbouw heeft een sterkere uitstraling en de jaren 60 blokken zijn goed gepimpt;
* er zijn populaire restaurants en terrassen rond de sluis;
* het hoogwaardig winkelgebied is nooit van de grond gekomen en er is een slecht vestigingsklimaat op de Damlaan, Damstraat en Damplein;
* er is een bizar straatbeeld op de Damlaan en rond en achter de sluis is het gevaarlijk voor voetgangers en fietsers;
* het doorgaand verkeer is een plaag voor bewoners en bezoekers.

Naast haar conclusies en zorgen ziet het bewonersplatform ook een aantal mogelijkheden en maatregelen om in de huidige raadsperiode in het Damcentrum een goed woon- leef- en ondernemersklimaat te realiseren. Zo is er de wens voor een gedifferentieerde toegang en doorgang Damcentrum voor dorpsbewoners, bezoekers en winkelend en uitgaanspubliek. Daarmee zou het sluipverkeer geweerd kunnen worden en zal de parkeergarage zonder file bereikbaar zijn. Ook is uitbreiding van het voetgangersgebied nodig zodat het winkelend publiek veilig over straat kan. De auto dient te gast te zijn in het Damcentrum.

Er is een strikt vestigingsbeleid nodig en het bevoorraden van de winkels zou vanuit twee of drie hubs moeten geschieden. En tot slot doet het bewonersplatform de oproep om een integraal verantwoordelijk projectmanager aan te stellen.

# 3. Stappenplan

In dit hoofdstuk wordt, aan de hand van de in de motie genoemde aandachtspunten en de ambities, acties en maatregelen, stap voor stap en naar thema geordend de mogelijke maatregelen en/of acties en de stand van zaken daarvan beschreven.

De aandachtspunten uit de motie zijn:

* vergroening van het plein in samenwerking met VVE Damplein en de (mogelijke) inzet van groen om (verkeers)gedrag te beïnvloeden;
* visie op economie in het Damcentrum verankeren in de Omgevingsvisie;
* duidelijke kaders voor laden en lossen (en onderzoek naar mobiliteitshubs, beperkingen op de afmetingen van zwaar vervoer en aangewezen plekken voor bezorgscooters en -fietsen);
* het promoten van elektrische scooters en bezorgwagens in plaats van fossiel aangedreven vervoersmiddelen bij ondernemers;
* handhavingsprioriteit BOA’s, passend in gemeentebrede werkwijze van wijkgericht handhavingsprioriteiten stellen;
* planning en consequenties van de pilot Milieuzone, gericht op luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder.

## 3.1 Structuuroplossing doorgaand verkeer

1. *DRIP’s in gebruik nemen*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: gereed in 2024*

Het reguleren van het verkeer in en door het Damcentrum is al decennialang een vraagstuk waar tot op heden nog geen passende oplossing voor is gevonden. Ten aanzien van het verkeer en de gerelateerde milieuaspecten (geluid en luchtkwaliteit) zijn vele onderzoeken verricht en zijn diverse besluiten genomen.

Het gaat voor dit plan te ver om al die onderzoeken en besluiten op een rijtje te zetten. De meest recente en/of relevante onderzoeken en besluiten zijn:

* In 2016 is op basis van drie onderzoeken (Grontmij, Goudappel) besloten tot het uitvoeren van het scenario ‘benutten zoals bedoeld’. Een pakket maatregelen zonder extra brug en met infra-aanpassingen, dynamisch verkeersmanagement en een nader uit te werken vorm van selectieve toegang (raadsbesluit 1707703).
* In de collegeperiode 2018-2022 is onderzoek gedaan naar een extra brug (studie Antea en IPV Delft) en zijn de maatregelen uit het scenario ‘benutten zoals bedoeld’ deels uitgevoerd. Uit het laatste onderzoek is duidelijk geworden dat een nieuwe brug technisch tot de mogelijkheden behoort. En dat selectieve toegang in de vorm van toegang voor ontheffinghouders noodzakelijk is om onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal uit te komen op de verschillende bruggen;
* Het voorstel om te kiezen voor een nieuwe brug en een nader uit te werken vorm van selectieve toegang op de bruggen wordt in 2020, na een uitgebreid onderzoeks- en participatietraject, door de raad afgewezen. Wel wordt ingestemd met een voorstel tot plaatsing van brugdisplays en dynamische route-informatie panelen (DRIPs) en tot monitoring van de verkeersstromen.

De maatregelen die vanaf 2018 zijn uitgevoerd zijn geen maatregelen die de hoeveelheid verkeer beperken. Het zijn met name een aantal maatregelen om de doorstroming en de veiligheid van het verkeer in het Damcentrum te verbeteren. Zo zijn er vier brugdisplays[[1]](#footnote-1) die aangeven of de brug open staat, zodat automobilisten dan eventueel een andere route kunnen kiezen. Ook zijn er op drie locaties rondom het Damcentrum Dynamische Routeinformatie Panelen (DRIPs) geplaatst. Hierop worden reistijden via de Sluis en N14 aangegeven. Het doel is automobilisten erop te wijzen dat de route via de N14 vaak sneller is dan via de Sluis en hen aan te moedigen de route via de N14 te kiezen. De DRIPs zijn in november 2023 getest en worden zo spoedig mogelijk operationeel.

## 3.2 Parkeren

1. *Maatregelen voor parkeren (uitbreiding blauwe zone, invoering parkeerverwijssysteem) evalueren*

Vanaf 2021/2022 zijn ook een aantal maatregelen voor parkeren ingevoerd. Zo is de blauwe zone uitgebreid en is het parkeerverwijssysteem, ondersteund door parkeersensoren en app ingevoerd. Met dit systeem wordt het sneller en makkelijker om een parkeerplek in het Damcentrum te vinden.

Er zijn in het centrum ongeveer 500 parkeersensoren aangebracht in de stenen van de parkeerplekken. Deze sensoren registeren of de parkeerplek bezet is door een auto of niet. De sensoren bevinden zich bij elektrische laadplaatsen, gehandicapten parkeerplekken en de bekende reguliere parkeerplekken. Deze sensoren houden 24 uur, 7 dagen per week de parkeerbezetting in een gebied bij. Via de app ‘Parkeren LV’ kunnen bewoners van tevoren zien waar een vrije parkeerplek is zodat men geen zoekrondjes hoeft te rijden waardoor ook de CO2-uitstoot omlaag gaat. Deze maatregel is naast de huidige 24-uursvergunningen en de blauwe zone voor bezoekers ingevoerd.

## 3.3 Autoluwe inrichting Damcentrum

1. *Onderzoek naar herinrichting Damlaan uitvoeren*
2. *Onderzoek naar herinrichting kruispunt Damlaan-Zaagmolenstraat uitvoeren*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: in voorbereiding, gereed 4e kwartaal 2024*

In het Coalitieakkoord 2022 – 2026 *‘Verbinden, Vertrouwen, Vooruitgang’* is verwoord dat samen met de inwoners en ondernemers een onderzoek zal worden gedaan naar het herinrichting van de Damlaan, waarbij de ‘auto te gast is’. Het doel is om een gedragsbeïnvloeding van automobilisten te bereiken zodat deze een andere route, via de Vliettunnel, zullen kiezen. Daarnaast zal een herinrichting van het kruispunt Damlaan- Zaagmolenstraat worden bezien met als doel de verbetering van de verkeersveiligheid, vanwege de ervaren gevaarlijke situatie voor met name de fietsers.

## 3.4 Milieuzone – luchtkwaliteit en geluidhinder

1. *Invoerplan opstellen voor pilot milieuzone Damcentrum*

*Portefeuille: wethouder Belt*

*Planning: in voorbereiding; implementatieplan gereed eind 2024*

Er wordt momenteel een implementatieplan opgesteld voor de invoering van de ‘pilot’ milieuzone Damcentrum. Bij het instellen van de pilot van een milieuzone in het Damcentrum, wordt bepaald wat de uiteindelijk behaalde doelstellingen zullen zijn ten aanzien van:

* Positieve effecten ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid- en stankoverlast in de zone;
* Eventuele negatieve effecten, zoals een toename van verkeersbewegingen in delen van of de gehele gemeente of omrijbewegingen (sluipverkeer) via routes die hiervoor ongeschikt zijn;

Bij het invoeren van de milieuzone moet duidelijk worden wat de effecten zijn van diverse soorten milieuzones, met inrijbeperkingen voor verkeerscategorieën op basis van uitstoot, zoals:

* Inrijbeperking voor vuile/oude brommers en snorfietsen (tweetakt);
* Inrijbeperkingen voor dieselvrachtverkeer (emissieklasse 5 of 6);
* Inrijbeperkingen voor personen- of bestelauto’s (emissieklasse 3 of 4);

Bij het onderzoek welke inrijbeperkingen het gewenste effect hebben, zal ook onderzocht worden welk effect de invoering van een zero-emissie zone zal hebben.

Uiteraard zal ook in het implementatieplan uitgezocht worden hoe de inrijbeperking gehandhaafd kan worden en welke kosten dit met zich meebrengt. Het implementatieplan zal ook besproken worden met de ondernemers en inwoners in het gebied.

## 3.5 Mobiliteitshubs

1. *Onderzoek uitvoeren naar kansen en mogelijke effecten logistieke HUB of overslagpunt*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: in voorbereiding; gereed eind 2024.*

Mobiliteitshubs zijn fysieke schakels tussen vervoersmodaliteiten, die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen. Ze kunnen bijdragen aan verschillende beleidsdoelen. Bijvoorbeeld aan het autoluw maken van steden of als een slimme manier om met de ruimtedruk om te gaan**.** Voor het zogenaamde goederenvervoer wordt er gesproken over een logistieke HUB of een overslagpunt. Dit is veelal een centrale locatie aan de rand van de gemeente waar producten of goederen tijdelijk kunnen worden opgeslagen en/of worden gecombineerd met andere verzendingen, bij voorkeur in kleine, schone voertuigen. Een logistieke HUB of overslagpunt zou verlichting kunnen bieden voor de hoeveelheid vrachtbewegingen in de winkelgebieden zoals het Damcentrum.

Er zal een onderzoek nodig zijn naar de kansen en mogelijke effecten van een logistieke HUB of overslagpunt. Onderzoeksvragen daarbij zouden kunnen zijn:

* Voor welk deel van het vrachtverkeer zou dit een reëel alternatief kunnen zijn?
* Welke aanpalende maatregelen zijn er dan eventueel nodig, bijvoorbeeld combinatie met milieuzone voor vrachtverkeer in de winkelgebieden?
* Wat levert het naar verwachting op aan vermindering van verkeersbewegingen van (zwaar) verkeer van en naar en in de winkelgebieden?
* Hoe zou een dergelijk overslagpunt eruit moeten zien?
* Waar zou een dergelijk overslagpunt bij voorkeur gerealiseerd moeten worden?

Het onderzoek naar HUB’s voor bevoorrading is reeds onderdeel van het CO2 reductieplan van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

1. *Haalbaarheid en wenselijkheid van lengtebeperking en maximaal gewicht onderzoeken.*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: nog niet gestart*

Het zwaar verkeer is een kleine maar diverse groep verkeersdeelnemers. Het zwaar verkeer bestaat voor het grootste gedeelte uit vrachtverkeer. Het vrachtverkeer is weer te verdelen in middelzwaar (tot 7,5 ton) en zwaar vrachtverkeer. Samen met bestelwagens vormen deze groepen het bevoorradend verkeer wat een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de economie van de stad en de bereikbaarheid van personen en goederen levert. Daar staat tegenover dat met name het zware vrachtverkeer een behoorlijke bijdrage levert aan de fijnstof en stikstofdioxidenuitstoot. Ook veroorzaakt het zwaar vrachtverkeer geluidsnormoverschrijdingen en trillingen die de leefbaarheid verminderen.

Naast het sturen op momenten (instellen venstertijden) is het instellen van een beperking van de lengte van het zwaar verkeer mogelijk. Dat zou eventueel in combinatie met een maximaal toegestaan totaalgewicht kunnen worden ingevoerd. Voorafgaand aan de invoering is echter onderzoek naar de haalbaarheid en effecten wenselijk waarbij er een nadrukkelijke relatie ligt met het hiervoor genoemde onderzoek naar de kansen en effecten van een logistieke HUB of overslagpunt.

Het instellen van een gewichts-en lengtebeperking heeft alleen impact als deze gehandhaafd wordt.

## 3.6 Afvalhub

1. *Initiatief Afvalhub ondersteunen, mits een meerderheid van de ondernemers (80%) deelneemt*

*Portefeuille: wethouder Belt*

*Planning: gestart, initiatief ligt bij de ondernemers*

Met de ondernemers van het Damcentrum is in samenwerking met de Inzamelhelden en Remondis, de mogelijkheid van een afvalhub onderzocht. Het concept om met bakfietsen het bedrijfsafval in te zamelen, zoals ook in bijvoorbeeld Delft Centrum gebeurt is besproken met het ondernemersfonds Leidschendam Centrum. Naar aanleiding van de verschillende gesprekken welke gevoerd zijn met verschillende partijen, leert de ervaring dat voor het slagen van dit concept het van belang is om eerst een locatie, een afvaldepot, te hebben. Daarnaast is het van groot belang dat zoveel mogelijk ondernemers zich aanmelden bij dit concept.

Als mogelijke locatie is het Hoogheemraadplein voorgesteld. Voordat tot eventuele realisatie, bij voorbeeld als pilot, kan worden overgegaan zullen een aantal vragen beantwoord moeten worden.  
Hoe komt het depot er uit te zien? Is de beoogde locatie geschikt of geschikt te maken, vanuit de inzameltechniek maar ook vanuit de omgeving bezien (overlast en toekomstplannen)? En hoe worden de bewoners betrokken en/of geïnformeerd?

De kosten voor het afvoeren van het bedrijfsafval en voor het inrichten van de locatie zijn voor rekening van de deelnemende ondernemers. Voor het slagen van het initiatief is voldoende deelname, minimaal 80%, van de ondernemers essentieel. Om die reden ligt op dit moment het initiatief voor het invoeren van een dergelijke maatregel bij de ondernemers, de gemeente is hierbij aanjagend en faciliterend. Op dit moment wordt gezocht naar genoeg draagvlak bij ondernemers voor dit initiatief.

## 3.7 Laden en lossen – duidelijke kaders

1. *Onderzoeken wat het gebruik van de verschillende laad- en losplaatsen is;*
2. *Onderzoeken wat het effect zal zijn van het aanpassen van de venstertijden en/of het aantal laad- en losplaatsen.*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: nog niet gestart*

Het is inherent aan een kernwinkelgebied dat er aanvoer van winkelvoorraden en afvoer van afval plaatsvindt. Idealiter geschiedt het lossen van de winkelvoorraden bij laad- en losplekken of bij parkeervakken. Laden en lossen op de weg mag, mits er rekening gehouden wordt met wat er conform de wegenverkeerswet niet mag. Daarbij is ook de voorwaarde dat het laden en lossen moet gebeuren op een locatie waar voertuigen zijn toegestaan.

In de Damlaan en aan het Damplein zijn ter regulering een aantal laad- en losplaatsen aangelegd. Deze plaatsen zijn allen voorzien van het verkeersbord RVV E07. Dit bord geeft een parkeergelegenheid aan bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen. Langdurig parkeren is dus niet toegestaan. Als het verkeersbord RVV E07 van een onderbord met tijdsaanduiding is voorzien dan gelden de geboden en verboden alleen gedurende de aangegeven tijden. Buiten die tijden is parkeren op de laad- en losplaatsen wel toegestaan. De laad- en losplaats in de Damlaan tussen de Voorburgseweg en de Oude Trambaan heeft geen venstertijd. Op die plaats is dan ook alleen laden en lossen toegestaan. De andere laad- en losplaatsen hebben van elkaar afwijkende venstertijden. Op de Damlaan, tussen de Oude Trambaan en Damplein, zijn de venstertijden van maandag tot vrijdag, 09.00-14.00 uur. Op het Damplein is dat van maandag tot zaterdag, 07.00-12.00 uur. Deze plaatsen liggen beiden in de blauwe zone. In de blauwe zone is parkeren voor max. 1 uur mogelijk, op maandag t/m zaterdag van 08.00-18.00 uur.

Er zou, in overleg met de ondernemers en het bewonersplatform, onderzocht kunnen worden wat het gebruik van de plaatsen is en wat het effect van het aanpassen van de venstertijden en/of het aantal laad- en losplaatsen zal zijn. Een en ander zal bezien moeten worden in relatie tot het onderzoek naar de mogelijkheden van een logistieke HUB of overslagpunt.

## 3.8 Aangewezen plekken voor bezorgscooters en -fietsen

1. *Aanspreken van bezorgers/ eigenaren van bezorgtweewielers bij niet nakomen regels. Er is geen actie vereist voor aanwijsplekken omdat overlast beperkt is.*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: gestart, continu doorlopend*

In de Wegenverkeerswet is een scooter een niet bestaande voertuigcategorie. Daar wordt gesproken over bromfietsen en/of snorfietsen. Scooters kunnen een bromfiets zijn (met een gele kentekenplaat) en een snorfiets (met een blauwe kentekenplaat). Voor de plaats op de weg volgt de snorfiets de fiets (artikel 2b RVV 1990). Voor het parkeren geldt dat alle (bezorg)scooters en (bezorg)fietsen op de stoep/trottoir mogen parkeren mits zij de doorgang niet blokkeren. Daarnaast mogen zij parkeren in de speciaal daarvoor aangewezen parkeerplaatsen of stallingen.

Het toezien op en nakomen van het volgens de regels parkeren van de bezorgscooters en – fietsen is primair een verantwoordelijkheid van de ondernemers en het personeel. In zijn gesprekken wijst de gebiedsmanager en centrummanager de ondernemers regelmatig op deze verantwoordelijkheid. De bezorgtweewielers van de bedrijven in de Damlaan staan vaak keurig geparkeerd op de daarvoor bedoelde plekken. Voor zover er sprake mocht zijn van overlast betreft dit uitsluitend de bezorgtweewielers van de algemene bezorgdiensten, zoals bijvoorbeeld Thuisbezorgd. De omvang van de overlast is zo beperkt dat het volstaat om de bezorgers aan te spreken. Aanvullende vakken worden vooralsnog niet nodig geacht.

## 3.9 Promoten van elektrische scooters en bezorgwagens

1. *Gesprek aangaan met de ondernemers om voordelen elektrisch vervoermiddelen te promoten en stimuleren;*
2. *Nagaan of er subsidiemogelijkheden zijn.*

*Portefeuille: wethouder Belt*

*Planning: gestart*

In het gesprek met de ondernemers wordt continu het belang en het voordeel van elektrische scooters (of fietsen) en bezorgwagens onder aandacht worden gebracht. In de gesprekken wordt ook gewezen op de op dit moment (nog) bestaande subsidiemogelijkheden voor de vervanging van fossiele in elektrische bedrijfsauto’s.

Het hoeft geen betoog dat elektrische fietsen verschillende voordelen bieden ten opzichte van scooters, vooral in stedelijke omgevingen. Enkele van deze voordelen zijn:

* Fietsen is een vorm van lichaamsbeweging en draagt bij aan een actievere levensstijl. Het gebruik van een elektrische fiets moedigt mensen aan om meer te fietsen en kan de gezondheid bevorderen.
* Elektrische fietsen zijn vaak handiger om te parkeren dan scooters, omdat ze minder ruimte innemen.

## 3.10 Pilot Brugbediening

1. *In overleg met Provincie Zuid-Holland pilot starten voor vaste bedientijden Sluis;*
2. *VRI-regeling op optimalisaties bezien;*
3. *Onderzoeken of verbieden fietsverkeer autobrug realistisch en wenselijk is.*

*Portefeuille: wethouder Keus*

*Planning: gestart*

De Stichting Promotie Leidschendam Centrum (het ondernemersfonds) heeft op eigen initiatief overleg gevoerd met de Provincie Zuid-Holland over de bedieningstijden van de sluis Leidschendam. Het streven is om de sluis, voor zowel het landverkeer als vaarwegverkeer, zo efficiënt mogelijk te bedienen. Het is echter erg druk rondom de sluis zodat de openingen ook overlast voor de omgeving geven. De Provincie heeft aangegeven mee te willen denken in mogelijke oplossingen. In het overleg zijn de volgende oplossingen genoemd:

* Bedienen op gezette tijden;
* Aanpassing/uitzetten verkeerslichten;
* Inzetten bestaande DRIPS;
* Fietsers verbieden gebruik te maken van de autobrug.

Het bedienen op gezette tijden wordt (door de Provincie) niet direct als beste oplossing gezien, omdat de sluis elke 15/20 minuten bediend wordt op drukke dagen. Dit is soms ook nodig om alle boten de sluis te laten passeren. Daarnaast is het moeilijk om in te schatten hoelang een schutting duurt, omdat dit afhankelijk is van de drukte in de sluis. Er kan echter wel de bereidheid bij de Provincie om voor de zomer te bezien of een pilot kan worden gestart zodat in de praktijk duidelijk wordt of het instellen van vaste bedientijden een effect op de doorstroming zal hebben.

Een positief effect op de doorstroming is geconstateerd in de situatie dat de verkeerslichten niet werkten. Het lijkt wellicht een optie om deze permanent uit te zetten. In ieder geval zou de regeling nog eens op optimalisaties bekeken kunnen worden. In de scenario’s voor de DRIPS, zoals aanwezig op de toeleidende wegen, zal een verwijzing naar de N14 opgenomen worden om de automobilisten te informeren over de beperkingen in de doorstroming bij de Sluis en om ze aan te moedigen om in die gevallen de Sluis te vermijden. Als laatste oplossing is het verbieden van het fietsverkeer over de autobrug genoemd zodat er meer capaciteit voor auto’s overblijft.

## 3.11 Vergroening

1. *Avond(en) organiseren om met VvE Damplein mogelijkheden en wensen vergroening te bespreken;*
2. *In beeld brengen welk (verkeers)gedrag met de inzet van groen beïnvloed zal moeten worden;*
3. *Thuis aan de sluis uitnodigen om mogelijkheden vergroenen gevels Damlaan te inventariseren.*
4. *Overwegen om in evenementenbeleid beperkt aantal geluid producerende evenementen Damplein toe te staan.*

*Portefeuille: wethouder Belt*

*Planning: loopt; gereed eind 2024*

De vergroening van het Damplein wordt breder opgepakt, door ook de aangrenzende straten mee te nemen. Zo is, na overleg met de bewoners, de Warmoezierstraat eind 2023 vergroend met de aanplant van nieuwe en extra bomen, het plaatsen van bloembakken en het aanleggen van enkele groenvakken. Deze werkzaamheden zijn in december 2023 uitgevoerd. De bewoners hebben ook gevraagd om extra bomen bij de parkeervakken (zoals in de Plaspoelstraat), een extra plantvak en aanpassing van de rijrichting van het verkeer. Het overleg daarover zal in 2024 starten.

Met de VvE Damplein zijn begin 2024 enkele avonden georganiseerd om de mogelijkheden en wensen voor vergroening van het plein te bespreken. De vergroening zal in ieder geval een bijdrage moeten leveren aan het verbeteren van de levendigheid en leefbaarheid van het plein. En bij voorkeur er ook voor zorgen dat het gebruik van het plein op een positieve manier zal veranderen.

Met het bewonersplatform *Thuis aan de Sluis* en SPLC zijn de mogelijkheden voor het vergroenen van de (gevels) Damlaan met klimplanten geïnventariseerd en is er een inrichtingsplan opgesteld. Het plan is om in het najaar 2024 over te gaan tot uitvoering van vergroening.

Voor het vergroenen van het Damcentrum is het Groenstructuurplan (2009) en het uitvoeringsprogramma Groenstructuurplan (2012) van toepassing. In het Groenstructuurplan is op bladzijde 170 en 171 het volgende voor het Damcentrum beschreven:

Het Damcentrum is de plek waar Leidschendam ontstond, bij het schilderachtige sluiscomplex in de Vliet, op de locatie waar de landscheiding de Vliet kruist. Komende tijd verandert dit gedeelte drastisch door de stedelijke vernieuwing die hier plaatsvindt. De karakteristieke Damlaan met individueel aaneengesloten panden is opnieuw ingericht, waarbij meer ruimte is gegeven aan de voetganger- en bomenstructuur. In deze voorzieningen-as ontbreekt privé groen geheel. Ook het Damplein is opgepakt. Beide hebben een belangrijke representatieve functie. Het privé groen is beperkt. *Er zal daarom vooral op openbaar groen ingezet moeten worden*.

Afbeelding met kaart, tekst, Plan

Automatisch gegenereerde beschrijvingHet Damcentrum kent geen wijkpark in de traditionele zin van het woord. Het is wenselijk om van het sluiscomplex en de Vlietoevers nog meer een verblijfsplek te maken. Dit vormt straks samen met het vernieuwde Damcentrum een stedelijke variant op het wijkpark. Het is er aantrekkelijk om buiten op een bankje te zitten en vandaar de activiteiten in de omgeving te volgen. Door zijn stedelijkheid onderscheidt dit ‘park’ zich van de groene wijkparken in de rest van de gemeente. De insteek is om het verblijfskarakter van het sluiscomplex nog sterker te maken, zodat dit, samen met het Damplein het ‘wijkpark’ van deze wijk kan worden. Waar mogelijk dient ook de zone langs de vliet meer een verblijfkarakter te krijgen, door hier bankjes e.d. te plaatsen.

De Damlaan en het Damplein vormen met het sluizencomplex het representatieve deel van de wijk. Naast *straatbomen* kan hier ingezet worden op *hoogwaardig mobiel groen in de vorm van plantenbakken*.

Door de bewoners is vergroening ook genoemd als mogelijke maatregel om de akoestische impact van activiteiten op het Damplein te verminderen. De gemeente is gevraagd om te onderzoeken wat de impact van vergroening op de akoestiek kan zijn. Bij het vergroeningsplan is hier zoveel als mogelijk rekening gehouden.

## 3.12 Economische visie – verankering in Omgevingsvisie

1. *Keuzes voor de ontwikkeling van Kernwinkelgebieden worden opgenomen en verankerd in de Omgevingsvisie*

*Portefeuille***:** wethouder Van Eekelen

*Planning: in 2024 koersdocument* De gemeente stimuleert een gezond ondernemersklimaat door actief betrokken te zijn bij de verschillende ondernemersfondsen, VvE’s, vastgoed eigenaren en winkeliersverenigingen binnen de kernwinkelgebieden. Vanuit de gemeente zijn de centrummanager en de gebiedsregisseur regelmatig in contact met alle belanghebbenden in het gebied. Er is ook direct contact tussen ondernemers en het college. Voorop staat dat de gemeente hierbij altijd het gedeelde belang zoekt, vooral ten aanzien van het voorkomen van leegstand. Leegstand is altijd een momentopname. Het is niet ongebruikelijk dat panden soms enige tijd onverhuurd blijven. Structurele leegstand (leegstand van meer dan één jaar) van meerdere panden op één plek kan een negatief effect hebben op het voorzieningenniveau en de aantrekkelijkheid van de omgeving, als onderdeel van de leefbaarheid. Waarin zich dat uit, verschilt echter per situatie en per locatie. Er zijn geen gerichte uitspraken mogelijk over het effect van leegstand op de leefbaarheid en veiligheid op het Damplein. In gesprekken met ondernemers en omwonenden van het Damplein zijn overigens geen signalen ontvangen over toename van onveiligheid. Wel geven omwonenden aan dat de leegstand de beleving van het plein beïnvloedt. De gemeente is continu in gesprek met vastgoedeigenaren om met elkaar te spreken over de eventuele leegstand in het gebied.

Als onderdeel van de voorbereiding op de Omgevingsvisie is een bouwsteen Economie en bedrijvigheid in 2021 opgesteld. De Omgevingsvisie is een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. Een omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. De omgevingsvisie is vormvrij: de gemeenteraad bepaalt detailniveau, gebieden, sectoren en thema's. De Omgevingsvisie zal later de richting bepalen voor het op te stellen Omgevingsplan.

Aan de Omgevingsvisie wordt momenteel druk gewerkt. Het is de bedoeling om in de Omgevingsvisie uitspraken te doen over de ruimtelijke opgaven voor gebieden waar meerdere vormen van ruimtegebruik samenkomen en keuzes verlangen. Dat zal logischerwijs ook voor het kernwinkelgebied Damcentrum gelden.

## 3.13 Handhaving

1. *Onverminderd aandacht houden voor de leefbaarheid en veiligheid in Leidschendam Centrum. Hiervoor wordt de wijkagent en handhaving ingezet.*

*Portefeuille: burgemeester Vroom*

*Planning: loopt*

Behoud van de leefbaarheid en veiligheid in het Damcentrum, waaronder het Damplein, heeft onverminderd de aandacht. In het Damcentrum wordt momenteel extra capaciteit ingezet op toezicht en handhaving, om te zorgen dat omwonenden, bezoekers en ondernemers in dit gebied prettig kunnen verblijven. De BOA’s zijn ook vaker aanwezig en dat geldt ook voor de wijkagent.

# 4 Overwegingen

Het is de vraag of alle hiervoor genoemde stappen en acties voldoende zullen zijn om het Damcentrum (door) te ontwikkelen tot een hoogwaardig winkelgebied, waarin het aantrekkelijk wonen en goed vertoeven is. Het is niet gezegd dat het uitvoeren van de stappen en acties geen bijdrage zal leveren aan de ambitie om van het Damcentrum een leefbaar, levendig recreatief en groen centrum te maken. Echter, in veel gevallen zal die bijdrage zeer gering of beperkt zijn zolang de meer structurele problemen niet aangepakt en opgelost worden. Voor het invoeren van vergaande structurele maatregelen, zoals een extra brug of selectieve toegang, is in het verleden geen draagvlak gebleken. Het uitvoeren van veel van de geschetste acties en maatregelen zal uiteraard een positieve bijdrage leveren al is het wellicht gering. Immers, veel maatregelen die betrekking hebben op het gemotoriseerd (auto)verkeer zijn geen maatregelen die het doorgaand verkeer beperken, of dat slechts in geringe mate zullen doen. Evenals de maatregelen die vanaf 2018 zijn uitgevoerd zijn het met name maatregelen om de doorstroming en de veiligheid van het verkeer in het Damcentrum te verbeteren.

Ook de acties om de mogelijkheden te onderzoeken om het Damcentrum door een herinrichting autoluw te maken lijken daarin te passen. Een aantal van de in dit plan geschetste acties hebben een directe relatie met die eventuele herinrichting en zouden dan ook, in afwachting van het onderzoek naar de mogelijkheden van herinrichting, vooralsnog niet uitgevoerd moeten worden.

Inmiddels wordt ook onderzocht om de Leidse kade tussen de beide bruggen auto vrij te maken.

Als er niet voor het voorkomen van het doorgaande verkeer wordt gekozen zal het een forse opgave blijven om de transformatie van het Damcentrum tot een succes af te ronden. Om dat te realiseren zijn niet alleen verschillende verkeersmaatregelen nodig. Om de visie voor het Damcentrum te realiseren is het noodzakelijk dat dit een plek krijgt in de omgevingsvisie, zodat daarmee meer richting en sturing kan worden gegeven aan de gewenste transformatie van Damlaan en Damplein. Een en ander zoals ook verwoord in de Detailhandel en horecastructuurvisie.

Zoals gesteld zal het uitvoeren van een aantal van de geschetste acties en maatregelen bijdragen aan een beter leefklimaat. In de te nemen maatregelen zit nog enige variëteit en is enige verdieping wenselijk om tot afgewogen keuzes te komen. Voor die verdieping zijn de volgende vragen relevant:

* Wat draagt de maatregel bij aan een gesteld doel?
* Welke eenmalige en/of structurele inzet van mensen en middelen is daarvoor nodig?
* Welke maatregelen kunnen elkaar versterken?
* Wat is het draagvlak voor de maatregelen bij de bewoners en ondernemers?

# 5 Financiën

Zoals is de motie is opgenomen is er voor het in samenspraak met inwoners en ondernemers bepalen van de eenvoudig te realiseren maatregelen (quick wins) een eenmalig budget van € 25.000 beschikbaar uit de in de begroting opgenomen incidenteel flexibele ruimte van €150.000. De kosten voor de overige maatregelen moeten vanuit de bestaande passende budgetten gedekt worden, zoals het groenactieplan en de budgetten die reeds beschikbaar zijn gesteld voor het onderzoek naar de herinrichting van het Damcentrum (begroting 2023-2026). Het is gebleken dat het eerder genoemde budget voor vergroening onvoldoende is voor het uitvoeren van de gewenste maatregelen. Daarom wordt voorgesteld om dit budget vanuit de incidenteel flexibele ruimte te verhogen naar €50.000.

De afdeling MRO kampt met een groot aantal vacatures die moeilijk invulbaar blijken te zijn. Dat maakt dat een afweging nodig hoe de beschikbare capaciteit te verdelen en in te zetten. En dat geldt niet alleen voor de afdeling MRO. Ook bij de andere afdelingen is de capaciteit uiterst schaars. Er is een te grote werkvoorraad wat maakt dat keuzes nodig zijn. Op voorhand is duidelijk dat er nu onvoldoende capaciteit beschikbaar is voor het verder uitwerken van de verschillende stappen van dit plan.

Ondanks deze uitdagingen blijft de gemeente steeds in gesprek met ondernemers en inwoners in het gebied om Leidschendam Centrum te maken tot een levendig gebied.

**Bijlage I – motie ‘Een fijn thuis aan de Sluis integraal verbeterplan Damcentrum**

Afbeelding met Lettertype, logo, Graphics, tekst

Automatisch gegenereerde beschrijving Afbeelding met Lettertype, logo, Graphics, symbool

Automatisch gegenereerde beschrijving Afbeelding met Lettertype, tekst, logo, Graphics

Automatisch gegenereerde beschrijving

**Motie – Een fijn thuis aan de Sluis Integraal verbeterplan Damcentrum**

Agendapunt: 2.a.1

Onderwerp: Raadsvoorstel vaststellen Kadernota 2023

Motie van de leden: Jorissen (D66), Van Wijk (GBLV), Van Duffelen (CDA)

De raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg in vergadering bijeen op 5 juli 2023, gehoord de beraadslaging,

**Constaterende dat:**

* Inwoners van het Damcentrum hun zorgen uiten over de ontwikkelingen in de leefbaarheid van het gebied rondom het Damplein.
* Inwoners overlast ervaren door asociaal gedrag van bezoekers en passanten van het Damcentrum.
* Ondernemers aangeven dat er meer aandacht mag worden besteed om er voor de ondernemers, inwoners en bezoekers er een prettig gebied van te maken.
* Het economisch aanbod eentoniger wordt.
* Er geen heldere visie is op hoe het Damcentrum zich de komende jaren moet ontwikkelen tot een bruisend centrum.

**Overwegende dat:**

* Er volop kansen liggen voor beter verblijf, vergroening, recreatie, ontmoeting en levendigheid in het Damcentrum.
* De herinrichting van het Damcentrum samen met inwoners en ondernemers reeds onderdeel is van het coalitieakkoord.
* Een integraal plan voor de inrichting van de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden noodzakelijk is om deze kansen te verzilveren.
* Voor simpele maatregelen tegelijkertijd niet in alle gevallen uitgebreide onderzoeken nodig zijn (no- regret).
* De handhavingscapaciteit recent is uitgebreid en het centrumgebied een drukke en daarom belangrijke plek is om in te handhaven.

**Roept het college op om:**

* Het Damcentrum verder te ontwikkelen tot een leefbaar, levendig, recreatief en groen centrum.
* Een integraal stappenplan te maken voor het Damplein en directe omgeving, waarin duidelijk wordt wanneer welke maatregelen nog op stapel staan, inclusief tijdlijn en portefeuille, met daarin aandacht voor:
  + vergroening van het plein in samenwerking met VVE Damplein en de (mogelijke) inzet van groen om (verkeers)gedrag te beïnvloeden
  + visie op economie in het Damcentrum verankeren in de Omgevingsvisie
  + duidelijke kaders voor laden- en lossen (en onderzoek naar mobiliteitshubs, beperkingen op de afmetingen van zwaar vervoer en aangewezen plekken voor bezorgscooters en -fietsen)
  + het promoten van elektrische scooters en bezorgwagens in plaats van fossiel aangedreven vervoersmiddelen bij ondernemers
  + handhavingsprioriteit BOA’s, passend in gemeentebrede werkwijze van wijkgericht handhavingsprioriteiten stellen
* planning en consequenties van de pilot Milieuzone, gericht op luchtkwaliteit en tegengaan geluidhinder
* hiervoor € 25.000 vanuit de incidenteel flexibele ruimte in te zetten, met name voor:

o Eenvoudig in samenspraak met inwoners en ondernemers te realiseren maatregelen uit bovenstaande aandachtspunten (‘quickwins’),

* Capaciteit en kosten van de maatregelen uit het plan zo goed als mogelijk te dekken vanuit bestaande passende budgetten, zoals het groen actieplan en de budgetten die reeds beschikbaar zijn gemaakt voor het onderzoek naar de herinrichting van het Damcentrum.

En gaat over tot de orde van de dag.

Jorissen Van Wijk Van Duffelen

D66 GBLV CDA

1. De Brug Open borden staan op de volgende locaties:

   JS Bachlaan ter hoogte van huisnummer 31-51

   JS Bachlaan ter hoogte van huisnummer 67-169

   Oude trambaan ter hoogte van Zijdestraat 9

   Vlietweg ter hoogte van huisnummer 10 [↑](#footnote-ref-1)