

Gemeente Leiden
College van B&W
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN



Per e-mail: r.van.gulick@leiden.nl

Leiden: 16 maart 2015

Contact: E.H. Boer

Kenmerk: Parknormen-2015-SOL

Telefoon: 06 – 11 495 925

Bijlagen: -

Adres: Stationsweg 41 212AT Leiden

Onderwerp: Inspraakreactie Beleidsregels Parkeernormen Leiden

Geacht college,

Op basis van aangepaste CROW normeringen uit 2012, heeft het college van B&W besloten om een aantal Leidse parkeernormen naar omlaag bij te stellen. Bij het indienen van plannen voor nieuwbouw of verbouw, waarbij de functie van een pand verandert, krijgt men te maken met deze parkeernormen. De praktijk leert dat de gehanteerde parkeernorm één van de grootste obstakels is in de vergunningverlening. Middels deze inspraakreactie reageert stichting Ondernemend Leiden op de gewijzigde Beleidsregels Parkeernormen Leiden.

Ten eerste vinden wij het zeer positief dat de gemeente Leiden een flexibele houding aanneemt ten aanzien van de parkeernormen. Ondernemend Leiden meent dat economische ontwikkeling gestimuleerd moet worden in de stad en dat de parkeereis hierin geen grote belemmering zou mogen vormen. Het is daarom goed dat de gemeente Leiden de parkeereis aanpast aan de landelijke CROW norm, met als een doel een goede balans tussen vitale economie en leefbaarheid van de stad. Helaas blijkt deze flexibiliteit niet uit de voorbeelden in de nota (pagina 14). Wij raden u daarom aan een aantal voorbeelden op te nemen in het stuk die niet de onmogelijkheden, maar juist de mogelijkheden van de regels laten zien.

Gehanteerde cijfers

Echter, een nog accurater beeld wordt geschetst wanneer er uit wordt gegaan van cijfers van gemeente Leiden zelf. Dit wordt bijvoorbeeld zichtbaar als naar de tabel met percentages wordt gekeken (p. 28): voor de detailhandel verwacht men op zondag een bezetting van 0%, terwijl in Leiden ook op zondag de grote winkels geopend zijn. Ook de tabel van het aantal motorvoertuigen in Leiden (pagina 6) geeft een vertekend beeld: hierin staat alleen het aantal voertuigen van Leidse inwoner, maar zegt niks over het aantal bezoekers en forensen, waar het veelal juist om draait. Niet specifiek Leids, maar wel passend, is het om een uitzondering te maken voor autohandelaren (gezien de hoge bezetting parkeerplaatsen met "koopwaar").

Laad- en losmogelijkheden

In de nota wordt ingegaan op de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen (pagina 7). Voor wat betreft bedrijven in de binnenstad, werpt dit een extra vraag op: er zijn immers niet voldoende laad- en losmogelijkheden voor winkeliers in de binnenstad. Laden en lossen terwijl de wagen op de stoep staat mag niet en stilstaand verkeer op de doorgaande weg zorgt voor opstoppingen. Ondernemend Leiden verzoekt de gemeente dan ook om extra laad- en losplekken in de winkelstraten te markeren, dan wel te creëren.

Metten bezetting parkeerplaatsen wassen neus

Ook wordt in de nota ingegaan op de 'voldoende mate' waarin er parkeerruimte beschikbaar dient te zijn. Onder voldoende mate wordt verstaan: als na realisatie van de ruimtelijke activiteit de parkeergelegenheid op straat wordt bezet voor minder dan 80% en in parkeergebouwen voor minder dan 90% (pagina 9). Nu is bekend dat mensen bij een hogere bezetting van 80% op het maaiveld en 90% in een parkeergarage, de indruk krijgen dat er geen parkeerplaatsen meer beschikbaar meer zijn: het is dan "vol".

De percentages op zichzelf zijn dus niet vreemd, echter het meten van drukte op straat en in garages is een wassen neus. Metingen vinden onregelmatig plaats en bovendien stelt de nota een grens van 5 jaar voor parkeedata, hetgeen dus weinig accuraat is. Helemaal met de toekomstige uitbreiding van het betaald parkeren in Leiden. Ook kan drukte (of kalmte) niet bewezen worden of tegengesproken worden door een pandeigenaar. Daarom stellen wij voor deze eis te laten vallen, zodra de gemeente Leiden daadwerkelijk de exacte bezetting van parkeerplaatsen aan kan tonen (bijvoorbeeld zodra het digitaal parkeren is ingevoerd, waarvoor overigens de voorzieningen al grotendeels aanwezig zijn).

Parkeerbijdrageregeling

In het geval dat een pandeigenaar niet aan de parkeereis kan voldoen, dan moet hij de gemeente €20.000 per parkeerplaats betalen. Waar dit bij een nog te ontwikkelen parkeerplaats nog enigszins te begrijpen is (iemand moet hier immers de kosten voor dragen), is dit ook van toepassing op reeds bestaande parkeerplaatsen. Het feit dat een pandeigenaar in een situatie kan komen dat hij een reeds bestaande parkeerplaats bij de gemeente moet overkopen voor €20.000, of anders de benodigde vergunning niet ontvangt, vinden wij een kwalijke regel. Niet in de eerste plaats omdat het ontwikkelen van een parkeerplaats op het maaiveld ongeveer €4000 - €5000 kost (een parkeerplaats in een garage is wel aanzienlijk kostbaarder, zoals toegelicht door uw beleidsmedewerker), maar ook omdat dit situaties creëert waarin ontwikkelaars hun vergunning voor (ver)bouw kunnen "afkopen" bij de gemeente. Hoewel dit natuurlijk geenszins de bedoeling kan zijn van deze regeling, zal het in de praktijk wel hierin resulteren. Een forse verlaging van de parkeerbijdrageregeling, tot het niveau van de kosten voor het realiseren van een parkeerplaats op het maaiveld, lijkt ons daarom noodzakelijk om dit geschetste ongewenste effect tegen te gaan.

Parkeerdruk op het Leiden Bio Science Park

Ondanks de geldende parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen, is de parkeersituatie op het Leiden Bio Science Park nijpend te noemen. Het park breidt zich steeds verder uit met nieuwe bedrijven en trekt daardoor ook steeds meer werknemers en bezoekers, die veelal met de auto komen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen bij de bedrijfsgebouwen is hiertoe volkomen onvoldoende. Te stellen valt dat er op het Leiden Bio Science Park dezelfde problematiek geldt als in de binnenstad, alleen ontbreken er op het Leidse Bio Science Park centrale parkeergarages. De Morspoortgarage biedt nu voor sommigen een optie, maar is voor verder geleden bedrijven op het park geen optie. Daarnaast heeft de Mortpoortgarage een tijdelijk karakter.

Ideaal gesproken worden er op het park zelf twee algemene parkeergarages gebouwd, waar zowel werknemers als bezoekers kunnen parkeren. Als tijdelijke oplossing valt, naast de Morspoortgarage, te denken aan een samenwerking met het stadsparkplan op de Haagweg. Wij verzoeken het college de parkeerdruk op het Leiden Bio Science Park voortvarend op te pakken, aangezien de leefbaarheid op het park en de attractiviteit van het park voor toekomstige investeerders ernstig in het gedrang komen.

Parkeren medewerkers op eigen parkeerterrein

Ten slotte wijzen wij u graag op de volgende alinea (pagina 20): 'De beleidsregels strekken ertoe om de extra parkeervraag, die wordt veroorzaakt door een nieuwe ruimtelijke activiteit, op te lossen met parkeerplaatsen op eigen terrein. (...) Het zou onlogisch zijn als de gebruikers van een dergelijke activiteit vervolgens in aanmerking komen voor een vergunning om in de openbare ruimte te parkeren in een gebied met een regulering in de vorm van betaald parkeren. (...) Dus als een aanvrager voldoet aan de parkeereis, wat inhoudt dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, dan komen gebruikers van het gebouwd, terrein, etc. niet in aanmerking voor een parkeervergunning'.

In combinatie met de uitbreiding van het betaald parkeren leidt dit tot zeer ongewenste situaties. Ondernemend Leiden meent dat er onderscheid moet worden gemaakt tussen gebouwen die voor de gebruiker/eigenaar voornamelijk een business-to-business of business-to-consumer functie hebben, en gebouwen die voornamelijk een werkplek zijn. Bedrijven die namelijk veel klanten ontvangen bij hun pand, hebben parkeerruimte juist gecreëerd voor deze klant. Op deze manier wordt de klant/bezoeker optimaal gefaciliteerd. Dit betekent ook dat het voor deze bedrijven niet gunstig om een (groot) gedeelte van hun parkeerplaatsen aan hun werknemers te moeten geven, nu dat zij geconfronteerd worden met betaald parkeren in hun zone.

Voor deze situaties is er de werknemersvergunning, zodat werknemers op straat kunnen parkeren (en wellicht iets verder moeten lopen) en de klanten dichtbij het betreffende pand kunnen parkeren en dus optimaal gefaciliteerd worden. Dit is naar onze mening wezenlijk anders dan bijvoorbeeld een schoolgebouw of een kantoorgebouw, waar aanzienlijk minder klanten dan werknemers met de auto naar toe komen.

Ondernemend Leiden juicht een flexibele opstelling van de gemeente Leiden ten aanzien van de parkeernormen toe. Op basis van bovenstaande knelpunten zien wij echter nog een aantal mogelijkheden tot verbetering, zodat de nota daadwerkelijk recht doet aan de flexibiliteit die de gemeente Leiden met dit stuk oogt te bereiken.

Met vriendelijke groet,



Elsbeth Boer

Bestuurssecretaris stichting Ondernemend Leiden