

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



*Per e-mail: n.verweij@leiden.nl*

**Leiden:** 16 juni 2015

**Contact:** E.H. Boer

**Kenmerk:** Parkvergun-2015-SOL

**Telefoon:** 06 – 11 495 925

**Bijlagen:** -

**Adres:** Stationsweg 41  
2312AT Leiden

**Onderwerp:** Zienswijze ontwerpverkeersbesluit opheffen blauwe zones Leiden

Geacht college van B&W,

Reeds sinds de invoering van de blauwe zone is Ondernemend Leiden nauw betrokken bij de maatregelen die de gemeente Leiden heeft genomen om de parkeerdruk en parkeeroverlast tegen te gaan. Het verlichten van de parkeerdruk in bepaalde wijken resulteert in maatregelen die ook buurten treft waar nu geen probleem wordt ervaren. Voor ondernemers zijn de bijkomende kosten voor het parkeren, die bovendien hoger zijn dan voor bewoners, een bittere pil om te slikken. Bovendien hebben de planning voor het uitbreiden van het betaald parkeren ook in het centrum, waar reeds betaald parkeren geldt, opnieuw vragen opgeworpen. Samen met Centrummanager Erwin Roodhart zijn wij meerdere malen in gesprek getreden met Martje Hoofs en Christien Jordaan over parkeren in Leiden, waarbij ook de huidige en nieuwe parkeergarages zijn besproken. Wij zijn tevreden over het feit dat er nu een ontwerpbesluit ligt, waarin op bepaalde delen tegemoet is gekomen aan onze wensen om de oplopende kosten voor bedrijven zoveel mogelijk te beperken. In deze zienswijze vragen wij in het bijzonder uw aandacht voor de parkeervergunningen voor ondernemers en werknemers in Leiden.

### **Bedrijfsvergunningen**

Uit het voorstel blijkt dat de voorwaarden waaronder een ondernemer in aanmerking komt voor een bedrijfsvergunning zijn versoepeld. Voor ondernemers in zowel de binnenstad als in de andere parkeerrestrictiegebieden, is het prettig dat de eis van vijf keer per dag laden en lossen komt te vervallen. De nieuwe eis betreft zware, kwetsbare of omvangrijke goederen lijkt legitiem in de binnenstad, waar zeer beperkt parkeerruimte beschikbaar is. Echter, in zone B, waar aanzienlijk meer ruimte is, is deze eis wellicht niet noodzakelijk. Wij verzoeken het college met klem om bij het toetsen van deze eis ook rekening te houden met de beschikbare parkeerruimte in het gebied van het bedrijf.

Een tweede zorg zijn de bijkomende kosten: de kosten voor een bedrijfsvergunning zijn in verhouding met een bewonersvergunning erg hoog. In het centrum (zone A) worden de kosten voor een bedrijfsvergunning 2,5 keer zo hoog als voor een bewonersvergunning, namelijk €424,20 per jaar. In zone B wordt een bedrijfsvergunning van €339,00 per jaar maar liefst 6,7 keer zo duur als een bewonersvergunning a €50,00 per jaar. Deze grote verschillen zijn, zeker in zone B waar door ondernemers weinig tot geen overlast wordt ervaren, niet te rechtvaardigen.

Aangezien er gelimiteerd aantal bedrijfsvergunningen wordt afgegeven, maximaal 1 per bedrijf in zone A en 2 per bedrijf in zone B, zijn argumenten omtrent ontmoediging niet valide. Een vermenigvuldiging met factor 2 van de kosten voor een bedrijfsvergunning ten opzichte van een bewonersvergunning lijkt ons gelegitimeerd, hetgeen een kleine verlaging betekent voor zone A en een forse verlaging van de kosten voor bedrijfsvergunninghouders in zone B.

## **Klussenbusvergunning**

Wij zijn verheugd dat de vergunning voor de klussenbus blijft bestaan. Dit wordt door ondernemers als een handige en prettige vergunning ervaren. Wel verzoeken wij u de tijden waarin deze vergunning geldig is aan te passen aan de tijden van het betaald parkeren, dat wil zeggen verlengen van 17:00 uur tot 21:00 uur. Op die manier worden mensen die reeds in het bezit van een klussenbusvergunning niet verplicht na 17:00 uur alsnog te betalen.

## **Werknemersvergunningen**

Het is essentieel dat er vergunningen voor werknemers beschikbaar worden gesteld. Uit het onderzoek naar de blauwe zone bleek immers dat het veelal werknemers zijn die zorgen voor parkeerdruk in bepaalde wijken in de stad.

In het voorstel zijn er verschillende wijken met specifieke parkeerzones onderscheiden, waardoor er ook gebruik wordt gemaakt van de minder courante plekken. Deze oplossing zorgt voor een grotere capaciteit per wijk. Echter, bij het toekennen van de werknemersvergunningen is het verstandig te kijken naar de locatie van het betreffende bedrijf en de afstand tot de parkeerzone. Immers, in eerste instantie worden enkel werknemersvergunningen in de zone verstrekt en pas wanneer deze vol is, komen er ook tientallen vrije plaatsen in de wijk vrij. In sommige gevallen resulteert dit in een loopafstand van meer dan 10 minuten, zoals in het Boerhaavedistrict. Wij vrezen dat de werknemersvergunning dat een averechts effect heeft en vreemdparkeren in de hand werkt.

Daarnaast komt er een maximaal aantal parkeervergunningen per bedrijf beschikbaar. Zoals Christien Jordaan heeft laten weten niet gebaseerd op het aantal FTE's in een bedrijf (zoals nu nog in het voorstel staat beschreven), maar per werknemer. Deze wijziging zorgt al voor de nodige ruimte in het beschikbaar aantal vergunningen. Echter, voornamelijk in zone B heerst veel onrust over het aantal werknemersvergunningen dat beschikbaar komt per bedrijf. Zo zal het op bedrijventerrein De Waard, waar op dit moment geen enkele parkeeroverlast wordt ervaren, gelden dat veel bedrijven bij lange na niet voldoende parkeervergunningen kunnen verkrijgen voor hun werknemers. Dit betekent dat de werknemers op straat zullen moeten parkeren voor het volle tarief (na het aflopen van de eerste twee uur €0,10). In een wijk waar geen overlast wordt ervaren en bovendien voldoende parkeerplaats is, wordt dit als zeer schadelijk ervaren. Dezelfde zorgen vernemen wij van de bedrijven op de Rooseveltstraat & Trekvljet.

Ons verzoek is de werknemersvergunning niet op één kenteken te laten plaatsen, maar een maximaal aantal vergunningen beschikbaar te stellen per bedrijf (afhankelijk van het aantal medewerkers, en niet op basis van het aantal FTE's). Op die manier kunnen bijvoorbeeld twee parttime medewerkers één vergunning delen.

Ten slotte pleiten wij ervoor om een percentage van de incurante parkeerplekken in gemeentelijke parkeergarages beschikbaar te maken voor bedrijfs- en werknemersvergunningen. Op deze manier worden incurante plekken die anders leegstaan, toch gevuld (veelal helemaal bovenin of juist onderin parkeergarages) en wordt de parkeerdruk van straat gehaald. In de weekends in de parkeerdruk vanuit bedrijven vaak lager en is er juist meer ruimte voor bezoekers aan de stad.

## **Evaluatie**

Gezien de ingrijpende veranderingen die de uitbreiding van het betaald parkeren in Leiden met zich mee zullen brengen, dringen wij er bij het college op aan om vanaf de uitrol minimaal twee evaluatiemoment inbouwen: één na zes maanden en één na twaalf maanden. Tijdens deze evaluaties wordt onder meer onderzocht of het aantal uit te geven werknemersvergunning (4% van het totale areaal) voldoende is, of dat dit moet worden verhoogd. Eveneens verdient het de aandacht om het proces van aanvragen van een vergunning te evalueren: waar loopt men tegenaan, wat is onduidelijk en waarom worden bepaalde verzoeken afgewezen? Niet alleen bewoners, maar ook juist de stem

van de bedrijven dient tijdens deze evaluatie gehoord te worden. Wij zijn benieuwd welke plannen er zijn omtrent evaluaties van het nieuwe parkeerbeleid en zijn bereid mee te denken met de opzet en uitvoering van deze evaluaties.

Met vriendelijke groet,

Elsbeth Boer

*Bestuurssecretaris stichting Ondernemend Leiden*

Stichting Ondernemend Leiden is het samenwerkingsverband tussen BV Leiden, Centrummanagement Leiden, Ondernemersfonds Leiden, Ondernemersvereniging Bio Science Park en Platform Belangenbehartiging Ondernemersverenigingen.