



■ Tweeduizend extra weekend-parkeerplaatsen in Leiden

Leiden heeft behoefte aan meer parkeerplaatsen voor bezoekers in en rond het centrum. Een aantal private instellingen heeft hier voor eigen gebruik parkeergarages. Dit gebruik concentreert zich vooral tijdens kantoor tijden en dat bood de mogelijkheid om deze plaatsen in te zetten tijdens weekenden en koopavonden. Om één en ander voor elkaar te krijgen is het nodige massagewerk verricht. Spark werkte in opdracht van de gemeente als parkeermakelaar.

Al jaren wordt in Leiden een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers gevoeld. Midden jaren negentig is door ondernemers in de stad de Stichting Stadsparkerplan Leiden opgericht. Met hun initiatief voor een P+R terrein aan de Haagweg hebben ze een trouwe groep parkeerders aan zich gebonden en landelijke bekendheid gekregen. De roep om meer plaatsen in de stad verdween echter niet en een verdere uitbreiding van parkeergelegenheid werd noodzakelijk geacht. Het gemeentebestuur zette in de afgelopen collegeperiode daarom in op de bouw van extra capaciteit en zocht naar andere mogelijkheden om plaatsen beschikbaar te krijgen. Een van de ideeën was om particuliere parkeergarages in te zetten op de drukke zaterdag. Dat idee was niet nieuw voor Leiden. Er was al eerder intern voorzichtig over deze mogelijkheid gediscussieerd, maar een concretisering kwam niet van de grond. Zoals vaker bleken tussen droom en daad regels en praktische bezwaren te staan. En op zich niet onbegrijpelijk, want elke eigenaar of exploitant van een parkeervoorziening heeft bedenkingen tegen het mede laten gebruiken van zijn

plaatsen door onbekenden. Zeker als dit anonieme parkeerders zijn.

De gemeente startte in eerste instantie met een verkenning van potentiële locaties. De uitgangspunten daarbij waren dat een parkeervoorziening minimaal 50, maar liever een veelvoud aan plaatsen moest hebben, binnen loopafstand van het kernwinkelgebied moest liggen en het liefst direct aan de parkeerroute. Het meest in het oog sprong direct het Universiteitscomplex aan de Witte Singel. Onder dit complex bevinden zich twee parkeergarages met totaal 269 plaatsen. Deze garages waren al eerder in het vizier, maar toen gestruikeld over praktische bezwaren bij de facilitaire dienst van de Universiteit. Men had daar onder andere de zorg dat het eigen gebruik in de knel zou komen en dat er onvoldoende toezicht mogelijk zou zijn. Bij het verdere onderzoek naar mogelijkheden kwamen parkeergarages rond het station in beeld. De eigenaren van een kantorengarage aan de Anthony Fokkerweg, vertegenwoordigd door een regionale vastgoedonderneming, bleken bereid om hun nek uit te steken voor

een proef. Aangevuld met een gemeentelijk terrein aan de noordzijde van de stad kwamen totaal ruim 500 plaatsen in beeld en nog eens 1.500 van het Leids Universitair Medisch Centrum op een iets grotere afstand. Van belang bij het benaderen van de eigenaren was zeker de rol die de wethouder van Verkeer en Vervoer namens het gemeentebestuur speelde. Door de bestuurlijke wens nadrukkelijk onder de aandacht van de uiteindelijke beslissers te brengen werd het mogelijk om gezamenlijk op zoek te gaan naar concrete oplossingen voor praktische bezwaren. Met name de onbekendheid met het beheren en exploiteren van een parkeergarage voor bezoekers riep vragen op.

De gemeente Leiden wilde dat de exploitatie van de parkeergarages buiten kantoor tijden zaak van de eigenaren zelf bleef. Spark hielp daarbij namens de gemeente met het aandragen van ideeën voor het beheer. De eigenaren wilden vanzelfsprekend de investeringen in extra beheer beperken. Het betreft immers een nieuw initiatief dat eerst zijn nut – en opbrengsten – moet bewijzen, alvorens substantiële kosten gerechtvaardigd zijn. Een van de oplossingen was dat voor twee locaties, waar geen passende parkeerinstallatie aanwezig was, bezoekers in het weekend een vast bedrag per keer betalen, ongeacht de parkeerduur. De rol van de gemeente lag in het begin bij



→ het begeleiden van het proces en de communicatie. De gemeente heeft gezorgd voor het opnemen van de locaties in haar parkeerverwijssysteem en de communicatie naar de parkeerders.

Bij het maken van de afspraken is rekening gehouden met de onzekerheden die nu eenmaal aan een nieuw project verbonden zijn. Dit heeft onder andere geresulteerd in een proefperiode. Voor de eigenaren geeft dit de zekerheid dat de exploitatiekosten binnen de perken kunnen blijven en dat in de praktijk kan worden ervaren hoe het beheer verloopt en of gevreesde problemen zich daadwerkelijk voordoen.

Een en ander heeft erin geresulteerd dat in het voorjaar met de deelnemende organisaties convenanten zijn afgesloten waarin het openbare mede gebruik is geregeld. De gemeente heeft een publiciteitscampagne opgezet en vanaf voorjaar 2010 heeft Leiden er op de piekmomenten ruim 2.000 parkeerplaatsen bij.

Benutten van particuliere parkeerplaatsen op piekmomenten is een goede en goedkope oplossing van een parkeerprobleem, maar blijkt in de praktijk soms lastig te bewerkstelligen.

Succesfactoren in Leiden waren:

- Zorg voor bestuurlijke verankering in een vroeg stadium.
- Ga praktische bezwaren niet uit de weg en kom met oplossingen.
- Zoek aansluiting bij de bestaande technische infrastructuur en beperk de noodzakelijke investeringen.
- Benoem waar nodig een proefperiode, waarmee lering uit de praktijk kan worden getrokken.
- Zorg voor een gezamenlijke start van alle parkeerlocaties en richt communicatie daarop.



Mechanische parkeervoorzieningen: beperk de risico's

Wie te maken krijgt met de aanbestedingen en bouw van mechanische parkeervoorzieningen staat voor een dubbele opgave. Net zoals bij een traditionele parkeergarage is er het bouwkundige deel en daarbovenop komt het mechanische deel. Als de keuze van het soort mechaniek is gemaakt, moet het bouwkundige deel daarop aansluiten. Daar schuilt een risico.

Want ook bij een zelfde type mechaniek (bijvoorbeeld een systeem met schuivende pallets) kunnen de afmetingen voor inbouw en daarmee voor de betonnen constructie verschillen per leverancier.

Omdat de levensduur van de mechanische component korter is dan van de bouwkundige, is het niet verstandig om op één mechanisch systeem te dimensioneren. Zo ontstaat de flexibiliteit om met meerdere systeemleveranciers zaken te kunnen doen. Dat is van belang omdat de ervaring leert dat deze markt nogal in beweging is en leveranciers niet altijd het hoofd boven water kunnen houden.

Na de bouw en oplevering van de mechanische garage begint het pas echt. Dan zal blijken of het systeem aan de wensen van de parkeerder voldoet en of het betrouwbaar werkt. Gebruikersondersteuning en onderhoud is dus van doorslaggevend belang.

Het zal niet de eerste keer zijn dat blijkt dat de leverancier meer op bouwen dan op onderhouden is ingesteld. Neem dit aspect bij het inkoopproces dus nadrukkelijk mee. Bent u van één leverancier afhankelijk of zijn er ook anderen die het onderhoud kunnen uitvoeren? Maak daarnaast ook afspraken over de kosten van het onderhoud over de gehele levensduur. Verifieer de prestaties zo mogelijk bij referentieprojecten en overweeg financiële zekerheden zoals een bankgarantie.

De markt voor mechanische parkeersystemen is nog jong. Dat betekent dat er veel ontwikkelingen zijn. Het kan aantrekkelijk zijn om van zo'n innovatie te profiteren. Zo iets kent tegelijkertijd ook risico's, kan de leverancier het beloofde ook waarmaken? Een 'proof of concept' waarbij eerst een test plaatsvindt zodat de opdrachtgever zich van de werking kan overtuigen, is dan aan te bevelen.

Samengevat

- Behoudt flexibiliteit door in het bouwkundige deel ruimte te houden voor alternatieven.
- Betrek het onderhoud over de gehele levensduur in de afweging.
- Verlang een 'proof of concept' als het niet gaat om beproefde systemen.

Dit artikel is een aanvulling op het artikel 'Mechanisch parkeren' dat in het blad Stedenbouw en Architectuur (jaargang 2010, nummer 3) is verschenen, zie ook www.spark-parkeren.nl/publicaties.

Colofon

Update is een uitgave van Spark. Spark helpt opdrachtgevers bij de exploitatie van parkeerplaatsen op straat en in de garage met o.a.

- ontwikkeling van visie op parkeerbeleid
- verbeteren van bedrijfsvoering en exploitatieresultaat
- beter benutten van parkeerplaatsen
- ontwikkeling van parkeeraccommodaties

SPARK

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
T 070 317 70 05
F 070 317 80 66
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl