

Parkeervisie Leiden

De nieuwe
ingeslagen weg van
auto- en fietsparkeren

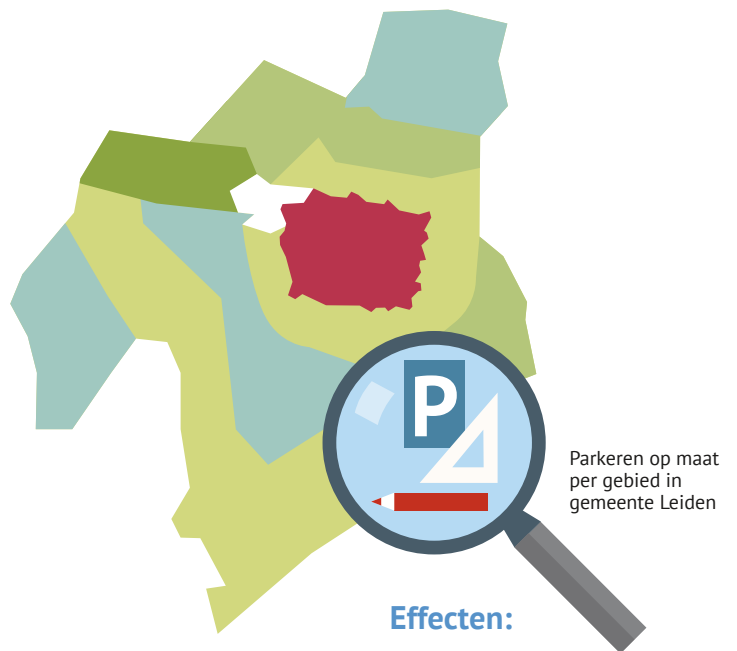
TEKST DENNIS BRUIN EN STAN VAN DE HULSBEEK KADERTEKSTEN



Leiden

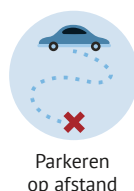
Bron: Loek Weijts

Visie op autoparkeren



Effecten:

Effecten:





Visie op fietsparkeren

- 1 Extra aandacht op de focusgebieden.
- 2 De juiste fietser op de juiste plek.
- 3 Bevorderen van fietsgebruik in combinatie met auto en openbaar vervoer.
- 4 Beter benutten van fietsenstallingen.
- 5 Investeren in hoogwaardige fietsenstallingen.
- 6 Fietsparkeren reguleren.
- 7 De fiets als uitgangspunt voor het ontwerp.
- 8 Aansluiting zoeken bij nieuwbouw- en andere projecten.

Leiden heeft flinke ambities voor de toekomst, zo bleek bij het aantreden van het nieuwe college in 2018 en het nieuwe beleidsakkoord 2018-2022. Ambities op het gebied van onder meer duurzaamheid, mobiliteit en parkeren. De bestaande beleidskaders pasten daar niet bij; daarom werd onder andere nieuw mobiliteits- en parkeerbeleid ontwikkeld. De ontwikkeling van beide beleidsterreinen liep min of meer gelijk op, waarbij het mobiliteitsbeleid het kader vormde voor de nieuwe visie op parkeren voor de auto én de fiets. Graag neem ik jullie mee in het proces en de concept-uitgangspunten van de nieuwe Parkeervisie, en van de beleidsregels en parkeernormen in Leiden.

NIEUWE REGELS ZONDER BELEMMERINGEN

Hoe leg je nieuwe regels op zonder nieuwe belemmeringen? De wens vanuit het college was een nieuw beleidskader waarin de ambities van het college verwerkt zouden zijn. Doordat 'de fiets op 1' een gevleugelde term was geworden moest de visie ook beide

modaliteiten samen behandelen. Ook stond en staat de stad Leiden voor een grote woningbouwopgave van 8.500 woningen en 2.700 studentenwoningen binnen de gemeentegrenzen. Binnen de politiek leefde de gedachte dat door slim gebruik te maken van recente parkeerplannen van andere gemeenten snel een nieuwe visie opgesteld zou kunnen worden. Binnen een half jaar zouden er in ieder geval een nieuwe visie, beleidsregels en parkeernormen moeten liggen. Een belangrijke doelstelling was om de fiets nadrukkelijker in beeld te laten komen, auto-gebruik moest beperkt worden en de lasten voor de ontwikkelaars moesten niet toenemen. De nieuwe parkeernormen moesten faciliterend werken voor de bouwontwikkelingen. Er moest een einde komen aan de belemmerende parkeernormen voor woningbouwontwikkelingen. Hiermee hebben wij een uitvraag gedaan. Ook hebben wij aan de marktpartijen gevraagd om op een slimme wijze de participatie te organiseren. Uit drie goede offertes is de opdracht gegund aan Spark Parkeren.

AMBITIEUZE PLANNEN VRAGEN OM EEN AMBITIEUZE PARKEERVISIE

De 'kleinste grote stad' van Nederland, zoals Leiden in de wandelgangen van het stadhuis genoemd wordt, kent zorgen op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid. Door de compactheid van de stad is er nauwelijks ruimte voor vergroening en extra woningbouw. Kortom: uitdagingen voor het nieuw te ontwikkelen parkeerbeleid. Voor ons als adviesbureau om deze uitdagingen te vertalen naar een duurzaam parkeerbeleid. Waarin een koers en bijpassende instrumenten op het gebied van parkeren een plek krijgen die invulling geven aan de ambities op het vlak van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Maar die ook recht doen aan het economisch vestigingsklimaat van de stad. Deze ambities hebben we vertaald naar parkeeroplossingen gespecificeerd naar leefmilieus, voor zowel de korte als lange termijn. Met aandacht voor de specifieke kenmerken (parkeer-DNA) van een dergelijk leefmilieu.

“Voor het eerst gaat deze visie niet alleen over het parkeren van auto’s, maar ook over het parkeren van fietsen”

NIEUWE VISIE

Sinds eind 2018 is er gewerkt aan de parkeervisie en de beleidsregels en parkeernormen. Voor het eerst gaat deze visie niet alleen over het parkeren van auto’s, maar ook over het parkeren van fietsen. Binnen de gemeente Leiden was dit uniek. Er was nog geen fietsparkeerbeleid. Voor het proces is gekozen intern te werken met werkgroepen. Hier zaten andere collega’s aan tafel die nog niet eerder betrokken waren geweest bij parkeerbeleid. Ook moest het op basis van de ambities van het college behoorlijk, zo niet radicaal anders, getoetst gaan worden in de toekomst. Men moest dus ook vaste waarden (zoals bestaande afwijkingsregels en parkeernormen) loslaten. Dit ook nog onder een behoorlijke tijdsdruk. Voor de participatie is gekozen voor een raadplegende rol van de stad. Hiervoor zijn parkeerpanels samengesteld met vertegenwoordigers van bestaande georganiseerde groepen. Dit garandeert een zekere representativiteit en konden we snel schakelen. Hiervoor hebben we breed uitgevraagd bij ondernemersverenigingen, bewonersvertegenwoordiging zoals wijkverenigingen, culturele instellingen, zorgen onderwijsinstellingen en belangenpartijen als onderwijs, gehandicapten, etc.

TIEN JAAR VOORUITKIJKEN

Onder grote tijdsdruk is er gewerkt om het eerste concept van de parkeervisie voor de zomer van 2019 gereed te krijgen. Dit is gedeeltelijk gelukt. Vanwege de complexiteit gaf het college de ruimte om de rest van het jaar het concept te

verbeteren en te verscherpen. Wat ik heb gemerkt is dat het opstellen van de visie spannend en uitdagend is. Tien jaar realistisch vooruitkijken is makkelijker gezegd dan gedaan. Zowel intern als extern was er veel energie om vooruit te kijken. Doordat de huidige collegeambities duidelijk anders zijn dan van de vorige colleges waren er ook diverse uitdagingen. Enkele uitdagingen diep ik wat meer uit.

LOGISCHE VOLGORDE VAN MAATREGELLEN

In de parkeervisie hebben wij een duidelijk tijdspad aangegeven van de maatregelen tussen nu en 2030. Een belangrijke doelstelling is om met alle maatregelen de bouw te faciliteren en het autogebruik te beperken. Hiermee zal ook een bijdrage geleverd worden aan het op peil houden van de bereikbaarheid van de stad ook nadat er vele extra bewoners en bezoekers bijkomen.

Op de korte termijn starten wij met het zoeken naar locaties om het parkeren op afstand van de binnenstad te realiseren. Dit zal dan moeten gebeuren op een goed bereikbare laats voor de auto en met goede aansluitingen op het openbaar vervoer en schone deelmodaliteiten. In een compacte stad als Leiden is dit een uitdaging. Tevens zullen strengere parkeernormen gaan gelden. Binnen gereguleerd gebied zijn veel mogelijkheden om van de parkeernormen auto af te wijken. Wij gaan dan wel met de ontwikkelaar afspraken maken dat bewoners ook nooit aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. Hiermee kunnen markt-

partijen kijken naar slimme duurzame maatregelen om goed verkoop- of verhuurbare woningen te realiseren maar wordt de wijk niet belast met zeer veel aanvullend autoverkeer en parkerende auto’s. Daarnaast zorgen de normen en kwaliteitseisen voor fietsparkeren ervoor dat er door de ontwikkelaar goede fietsvoorzieningen van een hoog niveau worden gerealiseerd. Dit moet toekomstige overlast van fietsen beperken.

Op de middellange termijn krijgen nieuwe bewoners minder parkeervergunningen en worden de tarieven voor parkeervergunningen voor alle vergunninghouders duurder. Zodra het parkeren op afstand is gerealiseerd zal het aantal vergunningen verder worden beperkt. Op de langere termijn zien wij een beter gebruik van onze parkeerfaciliteiten maar ook inzet van de beschikbare parkeerplaatsen van private partijen. Het oplossen van de parkeervraag is immers een uitdaging voor alle gebruikers van de stad. Wij gaan hierover in gesprek met de eigenaren.

LEEFMILIEUS

Wij hebben gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Hiervoor hebben wij de stad in gebieden opgedeeld, wij noemen dit leefmilieus. Een leefmilieu bestaat uit meerdere wijken en buurten. Deze wijken vertonen onderling voldoende samenhang om een leefmilieu te vormen. Hierbij hebben wij gekeken naar stedenbouwkundige opzet, verkeersstructuur, demografie, autobezit en parkeervormen. Voor de grenzen van de leefmilieus is aansluiting gezocht bij 'natuurlijke' grenzen zoals gebiedsontsluitingswegen, het spoor en waterpartijen.

FIETSMATREGELEN

De gemeente Leiden gaat de uitdaging aan om de fietsparkeerproblemen in de stad op te lossen. Als studentenstad en derde fietsstation van Nederland zijn er grote uitdagingen om alle fietsen goed kwijt te kunnen. Uit een fietsparkeerdrukmeting van 2019 bleken er 10.000 fietsen in binnenstad en stationsgebied buiten de fietsparkeervoorzieningen te staan. Onlangs is de grootste fietsstalling van Leiden geopend met circa 4.800 fietsplekken. Dit geeft tijdelijk wat verlichting in de parkeerdruk.

In de Parkeervisie zijn focusgebieden vastgesteld waar met name aandacht gegeven moet worden aan het oplossen van fietsparkeerknelpunten. De focusgebieden zijn de OV-knooppunten, winkelstraten in het centrum en winkelcentra. Hier gaan wij hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen realiseren. Dit kan een nieuwe locatie worden of (dubbel)gebruik van een bestaande locatie.

PARKEERPANEL

Het succes van het werken met een Parkeerpanel is dat alle doelgroepen (stakeholders) van begin tot einde mee draaien in de totstandkoming van het beleid. Tijdens de inventarisatie hebben we de knelpunten, maar ook de dromen en nachtmerries van onder andere bewoners, bedrijven en instellingen opgehaald. Vervolgens zijn de visiepunten op parkeren met deze groep gedeeld en bediscussieerd. Uiteindelijk zijn de oplossingsrichtingen voorgelegd aan de panelleden en hebben we de reacties daarop opgehaald. Deze informatie is gedeeld met het college, zodat zij een goed afgewogen besluit kon nemen over de nieuwe visie op parkeren.



FIETSPARKEREN

Het opnemen van fietsparkeren in een parkeervisie is eigenlijk niet meer dan logisch. De strijd om een plek in de openbare ruimte speelt zich steeds meer af tussen geparkeerde fietsen en geparkeerde auto's. Waarbij steden als Leiden steeds meer kiezen om het parkeren van auto's op straat af te bouwen om daarmee meer plek te geven voor het parkeren van de fiets. En waar met parkeeroplossingen voor de fiets ruimte wordt gemaakt voor de voetganger. Een parkeervisie waar aandacht wordt gegeven aan zowel fiets- als autoparkeren zorgt voor een integrale afweging hierin. De ambitieuze visie op fietsparkeren is vertaald in de beleidsregels parkeernormen Leiden 2020, waarin fietsparkeernormen een belangrijke positie hebben ingenomen.

BELEIDSREGELS PARKEERNORMEN: DE JUISTE AFWEGING

Het vertalen van visiepunten naar concrete nieuwe beleidsregels en parkeernormen was een enorme uitdaging. Dit kwam met name door het opstellen van nieuwe fietsparkeernormen en -kwaliteitseisen, aangevuld met de maximale parkeernormen voor de auto. Op sommige locaties (zoals het stationsgebied) wordt de maximale parkeernorm zelfs nul!

Het delen van ambities en het vinden van draagvlak hiervoor ging in de meeste gevallen goed. Echter, het juridisch juist formuleren is een grote uitdaging gebleken. Je kunt immers allerlei wensen hebben, maar het moet in juridisch opzicht wel kloppen. Daarbij moeten ook de verschillende belangen goed tegen elkaar worden afgewogen. Complex was ook het toetsen van nieuwe regels aan bestaande bouwplannen. Want hoe voorkom je dat bestaande bouwplannen niet door kunnen gaan als gevolg van gewijzigde regels? Zonder het autogebruik in de toekomst te verminderen en het fietsgebruik te vergroten loopt Leiden vast. Bij ieder bouwplan moet zoveel als mogelijk rekening gehouden worden met goede fietsstallingen. Alleen op die manier voorkomen we dat het parkeren van fietsen ten koste gaat van de openbare ruimte en de sa-

menleving de kosten hiervoor moet dragen. Dit betekent dat bepaalde bouwplannen mogelijk lastiger te realiseren zijn. Tegelijk wordt echter ook de parkeernorm voor auto's omlaagegebracht. Uit onze berekeningen tussen de oude en nieuwe parkeernormen voor enkele bouwplannen blijkt dit pakket aan maatregelen een positief financieel effect te hebben voor ontwikkelaars. Zij zouden hiermee dus in theorie ruimte moeten hebben om aan de andere ambities van het college mee te werken (bijvoorbeeld vergroening, sociale woningbouw en verduurzaming).

PARKEREN IN DE 21E EEUW

Met een afgewogen voorstel zijn zowel de Parkeervisie als de Beleidsregels Parkeernormen begin dit jaar door het college eigenlijk soepel vastgesteld en vrijgegeven voor de inspraak. Tijdens de inspraak zijn 101 reacties

binnengekomen. Deze worden verwerkt en gaan samen met de op onderdelen aangepaste Parkeervisie ter besluitvorming naar de gemeenteraad. Wij verwachten een besluit over de Parkeervisie voor het zomerreces. Aansluitend kunnen de beleidsregels en parkeernormen door het college worden vastgesteld. Gelijktijdig wordt gewerkt aan een paraplubestemmingsplan om te regelen dat de maximale parkeernormen voor auto's en de fietsparkeernormen opgelegd kunnen worden. Eind 2020 verwachten wij dat alle besluitvorming is afgerond. Dan moeten de eerste maatregelen ook zijn verwerkt in de nieuwe parkeerverordening. [i](#)

Dennis Bruin, Parkeermanager en projectleider Parkeervisie gemeente Leiden,
Tekst in kaders van Stan van de Hulsbeek, projectleider Spark Parkeren, begeleider van dit project

BOTSPROEVEN

Ambitieuze parkeernormen voor zowel de auto als de fiets kunnen voor koudwatervrees zorgen. Om deze koudwatervrees weg te nemen, hebben we enkele zogenaamde 'botsproeven' uitgevoerd. De concept-parkeernormen en het bijhorende toepassingskader zijn doorberekend voor enkele majeure ontwikkelprojecten binnen de gemeente Leiden. Zodat de effecten van de nieuwe normen inzichtelijk gemaakt konden worden, schoonheidsfoutjes gerepareerd konden worden en op een onderbouwde én inzichtelijke manier discussie gevoerd kon worden met de betrokken afdelingen binnen de gemeente Leiden.