

Zienswijzennota en Staat van wijzigingen

Bestemmingsplan Paraplulherziening beleidsregels parkeren Binnenstad en Stationsomgeving

1. Inleiding

Het bestemmingsplan paraplulherziening beleidsregels parkeren binnenstad en stationsomgeving voorziet in een planologische-juridische regeling voor het hanteren van een maximale parkeernorm in de binnenstad en stationsomgeving voor alle vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Leiden.

2. Kenmerken van het plan

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 geldt er voor de gebieden Binnenstad en Stationsomgeving een maximale parkeernorm. Het vigerende paraplulplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening voorziet in een dynamische verwijzing naar de parkeerregels en op basis van de huidige bepaling is het al mogelijk om in gebieden een maximale parkeernorm te hanteren. Echter zal in deze paraplulherziening ter verduidelijking een aanvullende bepaling worden opgenomen voor het hanteren van een maximale parkeernorm, specifiek voor de gebieden Binnenstad en Stationsomgeving waar een maximale parkeernorm van toepassing is.

Daarnaast geldt er in de stationsomgeving voor alle functies behalve kantoren een maximale parkeernorm van nul. Dit betekent dat bij nieuwe aanvragen met betrekking tot nieuwbouw, functiewijziging of andere bouwprojecten in de stationsomgeving geen autoparkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd. Maar aangezien parkeervoorzieningen in veel gevallen ook binnen de bestemming zijn toegestaan, wordt er een gebruiksbepaling opgenomen die ervoor zorgt dat het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen ten behoeve van functies binnen bestemmingen waarvoor een maximale parkeernorm van nul geldt, wordt aangemerkt als strijdig gebruik.

3. Voorgeschiedenis

Op 15 september 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan Paraplulherziening beleidsregels parkeren Binnenstad en Stationsomgeving voor zienswijzen vrij te geven. De inzagetermijn liep van 25 september 2020 tot 5 november 2020. Het plan was digitaal te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl

4. Behandeling zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn in een kolom in paragraaf 6 weergegeven. In de eerste kolom zijn ze samengevat. In de tweede kolom is de reactie van de gemeente opgenomen. De derde kolom geeft aan of de zienswijzen leiden tot aanpassingen aan het bestemmingsplan.

In totaal is er 1 zienswijze ontvangen. De zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en is derhalve als ontvankelijk aangemerkt.

5. Vervolg omgevingsvergunningsprocedure

Het definitieve bestemmingsplan, waarin eventuele wijzigingen zijn verwerkt, wordt samen met de zienswijzennota aan het College van B&W aangeboden. Wanneer het College instemt met de zienswijzennota en het bestemmingsplan, worden beide documenten doorgestuurd naar de griffier van de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling.

De raadscommissie behandelt het bestemmingsplan doorgaans twee maal. Indieners van een zienswijze die hun zienswijze mondeling bij de raadscommissie willen toelichten krijgen daartoe de gelegenheid tijdens de eerste raadscommissievergadering. Bij een tweede vergadering wordt het bestemmingsplan inhoudelijk behandeld en wordt een advies uitgebracht aan de gemeenteraad, om het plan al dan niet gewijzigd vast te stellen. Tijdens de gemeenteraadsvergadering kunnen vervolgens nog moties en amendementen tegen het voorstel worden ingebracht door de raadsleden.

Nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt het plan voor de tweede keer ter inzage gelegd. Tijdens die termijn kunnen belanghebbende indieners van een zienswijze, die zich niet kunnen verenigen met (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan, een beroepschrift indienen bij de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij naast een beroepschrift ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Raad van State. In dat geval treedt het bestemmingsplan pas in werking wanneer door de Voorzieningenrechter op het verzoek is besloten.

6. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Gevolgen voor besluit
1	-		
A	<p>De indiener stelt dat het bestemmingsplan niet voorziet in een goede ruimtelijke ordening. Als gevolg van dit bestemmingsplan zijn nieuwe parkeerplaatsen in het stationsgebied volledig uitgesloten.</p> <p>Volgens de indiener volstaat het openbaar vervoer en de fiets niet voor dit gebied met bovenwijkse functies. In het stationsgebied zijn reeds bovenwijkse functies met regionale aantrekkingskracht aanwezig maar de gemeente wenst deze ook in de komende jaren te ontwikkelen. Vanwege deze regionale aantrekkingskracht is het de verwachting dat mensen zonder gemakkelijke toegang tot het openbaar vervoer het gebied met de auto zullen benaderen en in de directe nabijheid van hun bestemming zullen willen parkeren. Dit zal zorgen voor een forse druk op de thans aanwezige parkeerplaatsen, zoals het Morssingelterrein. Dit leidt onvermijdelijk tot een onaanvaardbare parkeerdruk in het gebied.</p> <p>Het vaststellen van een parkeernorm van 0 voor dit gebied met een regionale aantrekkingskracht is niet reëel en in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Niet alleen mogen bij nieuwe ontwikkelingen geen parkeerplaatsen worden toegevoegd, evenmin hoeft te worden onderbouwd dat de in de omgeving aanwezige parkeerplaatsen voldoende ruimte bieden. Met een parkeernorm van 0 is elke afweging omtrent parkeren uitgesloten en kan dus evenmin een vergunning worden geweigerd als aanwezige parkeervoorzieningen reeds overbezet zijn. Dit is temeer problematisch nu de gemeente grootschalige nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied wenst te realiseren. De gemeente heeft op geen enkele wijze onderbouwd dat het ontwerpbestemmingsplan, ondanks</p>	<p>Op 16 juli 2020 zijn zowel de Mobiliteitsnota Leiden duurzaam bereikbaar 2020-2030 en de Parkeervisie Auto en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 vastgesteld. Beide documenten zijn vastgesteld na een participatieproces waarbij alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Deze documenten geven het kader waarbinnen de beleidsregels zijn opgesteld. Het parapluplan voorziet enkel in een juridische vertaling van die beleidsregels.</p> <p>Binnenstedelijk moeten er een groot aantal woningen gerealiseerd worden. Dit staat nog naast de doelstellingen om een bereikbare en leefbare stad te blijven waar ook maatregelen getroffen moeten worden om aan de duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen voldoen. Dit lukt niet om op de 'oude' manier te blijven ontwikkelen. Het is onwenselijk en onbetaalbaar om voor al die woningen op alle plekken in de stad parkeerplaatsen toe te voegen. Niet alleen parkeerplaatsen kosten geld en ruimte maar de wegen er naar toe ook. In het Stationsgebied spelen deze zaken in het bijzonder. De ruimte is beperkt maar het gebied ligt wel erg centraal en is per fiets en openbaar vervoer zeer goed bereikbaar. De autobereikbaarheid is momenteel al niet optimaal met de diverse verkeersstromen die elkaar kruisen. Dit vergt aanpassing zoals verwoord in de hiervoor genoemde visies. Voor bestaande situaties verandert er weinig. Hooguit kan inderdaad de druk op de bestaande openbare parkeerruimte toenemen. Maar hiervoor worden ook maatregelen getroffen. Waarbij wij ook opmerken dat de parkeerdruk op het Morssingelterrein in vergelijking met andere straten in de binnenstad erg laag is en onder de 65% blijft.</p>	Geen.

	<p>de hiervoor beschreven gevolgen daarvan en in weerwil van de door CROW gehanteerde kencijfers, voorziet in een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Er is de laatste jaren door de gemeente zeer fors geïnvesteerd in nieuwe auto- en fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad van een zeer hoog kwaliteitsniveau. Denk hierbij aan de autoparkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt en de fietsenstalling Lorentz en in de toekomst onder De Geus. Daarnaast is en wordt er veel geïnvesteerd in de autobereikbaarheid door bijvoorbeeld de RijnlandRoute en de Leidse Ring Noord. Met deze maatregelen willen wij het autoverkeer in de binnenstad en het stationsgebied verminderen. Het beperken van het aantal parkeervergunningen voor bewoners, het mogelijk opdelen van de binnenstad in kleinere zones en instellen van plafonds per zone voor de vergunninguitgifte en het verhogen van de parkeertarieven zullen hieraan bijdragen. Tevens is sinds begin 2021 het nieuwe Parkeerroute Informatie Systeem operationeel. Hiermee worden parkeerders goed begeleid naar een van de twee gemeentelijke parkeergarages. Bij de bouw van nieuwe woningen in bijvoorbeeld het Stationsgebied wordt ook vastgelegd dat (toekomstige) bewoners geen recht hebben op eenbewoners-, bezoekers- en deelautoparkeervergunning. Dus naast dat er geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd kan er ook niet met een relatief betaalbare vergunning op straat worden geparkeerd. Hiermee wordt voorkomen dat deze gebruikers alsnog dagelijks gebruik gaan maken van de openbare parkeergelegenheden.</p> <p>Gezien het voorgaande zijn wij ervan overtuigd dat er een goede (ruimtelijke) afweging heeft plaatsgevonden.</p>	
B	<p>De gemeente handelt hiermee in strijd met de Wet Markt en Overheid. Volgens de indiener brengt het bestemmingsplan de gemeente haar eigen parkeergarages</p>	<p>Het doel van het nieuwe parkeerbeleid is een autoluwe binnenstad te creëren. Een doel als zijnde inkomsten genereren voor de gemeente in enige</p>	Geen.

	<p>een groot voordeel toe. Het is voor commerciële partijen niet langer mogelijk om parkeervoorzieningen op te richten die concurreren met de door de gemeente geëxploiteerde parkeervoorzieningen. Hiermee bevoordeelt de gemeente het overheidsbedrijf boven andere ondernemingen en handelt daarmee in strijd met artikel van de Mededingingswet.</p>	<p>vorm van inkomsten, in dit geval d.m.v. parkeergarages, is in het geheel niet aan de orde. Indiener stelt echter dat de gemeente zichzelf bevoordeeld boven andere ondernemingen door het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen aan te merken als strijdig gebruik. Volgens de indiener wordt het zo voor commerciële partijen moeilijk gemaakt om parkeervoorzieningen op te richten die concurreren met de door de gemeente geëxploiteerde parkeervoorzieningen. Echter, indiener haalt hier twee omstandigheden door elkaar, namelijk de exploitatie van publiek toegankelijke parkeergarages en het voorzien van parkeermogelijkheden op eigen terrein ten behoeve van de eigen functie. Met dit bestemmingsplan wordt/is het strijdig om parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van de eigen functie. In principe moet een parkeerplaats/parkeergarage behorend bij een functie beschikbaar zijn voor de eigen bezoekers en heeft dit geen zelfstandig verdienmodel waardoor het rechtstreeks concurreert met de alle/publiek toegankelijk parkeergarages. Exploitatie van publieke parkeergarages door commerciële partijen blijft, voor zover planologisch mogelijk, toegestaan. Er is dan ook geen strijdigheid met artikel 25j van de Mededingingswet, aangezien er geen sprake is van een overheidsbedrijf die bevoordeelt wordt door het besluit. Overigens blijkt ook nergens uit de besluitvorming dat dit het geval zou zijn.</p>	
C	<p>Belangen van ondernemers in het gebied zijn onvoldoende meegewogen. De toekomst van Aldi-filiaal aan Stationsplein komt zwaar onder druk te staan. Aldi is in grote mate afhankelijk van een goede autobereikbaarheid en parkeergelegenheid. Aldi onderscheidt zich namelijk als supermarkt met een laag prijsprofiel dat gericht is op de wekelijks aanvullende aankopen. Als gevolg daarvan heeft Aldi om</p>	<p>De Aldi is momenteel op een locatie gevestigd waar ze geen eigen terrein heeft om het parkeren op te lossen. Voor het parkeren maakt Aldi gebruik van de openbare ruimte. Wij zijn verantwoordelijk voor het maken van de afwegingen van het algemeen belang over het gebruik van de openbare ruimte. Een van de vele belangen is het belang van de Aldi. Momenteel is al duidelijk dat de route</p>	Geen.

<p>levensvatbaar te kunnen zijn een groter verzorgingsgebied nodig dan andere supermarkten. Een veel groter deel van de klanten van Aldi komt daarom ook met de auto; bij Aldi is dat zo'n 80% terwijl dat bij een reguliere supermarkt slechts zo'n 40% is. Aldi is voor haar economisch functioneren dus afhankelijk van voldoende en goed bereikbare parkeergelegenheid. Rondom haar filiaal aan het Stationsplein is echter reeds een heel beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Een consument zal niet met zware boodschappentassen en winkelwagens de halve stad doorgaan om deze bij de auto te kunnen brengen. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan zou daarbovenop met zich brengen dat in het gehele stationsgebied wel nieuwe ontwikkelingen maar geen uitbreiding van aantal parkeerplaatsen wordt toegestaan. De beschikbaarheid op het Morssingelsterrein zal daardoor nog beperkter worden en hiermee wordt de kans zeer reëel dat de Aldi op die locatie niet kan voortbestaan.</p>	<p>naar het Morsingelsterrein lastig bereikbaar is in verband met de drukke verkeersstromen in dit gebied en de beperkte fysieke ruimte. Wij kiezen er voor, zoals al genoemd in onze reactie onder A, geen nieuwe parkeerplaatsen voor auto's toe te voegen in de stad en in het Stationsgebied ook de aanleg van parkeerplaatsen te verbieden. Hiermee wordt het mogelijk om ondanks een toename van functies toch de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Gezien de onder A genoemde maatregelen die worden getroffen verwachten wij dat een toename van de parkeerdruk beheersbaar zal blijven.</p> <p>Mocht in de toekomst blijken dat er toch, bijvoorbeeld op momenten dat juist de supermarkt behoefte heeft aan parkeerplaatsen en deze niet voorhanden zijn, een te grote parkeerdruk ontstaat, dan kan het parkeerregime van het Morssingelsterrein worden veranderd. Het recente parkeerbeleid biedt hier de mogelijkheden voor. Het aanpassen van het parkeerregime volgt na het nemen van een parkeerbesluit. dat is een zelfstandig besluit waar ook apart zienswijzen tegen kunnen worden ingebracht. De gemeente is eigenaar van het Morssingelsterrein (en ook van de Lammermarkt- en Morspoortgarage) en kan in die hoedanigheid dan ook sturen op het parkeerregime</p> <p>Wij denken dat met het aanwezig zijn van voldoende restcapaciteit, zelfs op de drukste momenten in de week, en met het feit dat de gemeente kan sturen op het parkeerregime van het Morssingelsterrein, er geen parkeerproblemen zullen ontstaan. Wij zullen, uiteraard in overleg met bewoners en ondernemers rond het Morssingelsterrein, de komende jaren het parkeren op het Morssingelsterrein nauwkeurig monitoren zodat wij, mochten er bepaalde</p>	
---	--	--

		parkeerproblemen ontstaan van welke aard dan ook, snel en doelmatig kunnen ingrijpen.	
D	De aanwezige ondernemers in het gebied worden geconfronteerd met een onvermijdelijke grote toename van de parkeerdruk. Het college heeft zich met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekenschap gegeven van deze gevolgen en de besluitvorming onzorgvuldig voorbereid. Op minst mag worden verwacht dat het college in gesprek was gegaan met de huidige gebruikers van het gebied om de knelpunten in kaart te brengen en eventuele oplossingen te verkennen. Door dit na te laten zijn de belangen van bestaande gebruikers van het gebied onvoldoende meegewogen.	Voor zowel de Mobiliteitsnota Leiden duurzaam bereikbaar 2020-2030, de Parkeervisie Auto en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 en de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 is een participatieproces gevolgd waarbij alle belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Het paraplubestemmingsplan is een uitwerking van deze twee visies. Uit onze informatie blijkt niet dat de Aldi gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om te reageren op een van deze twee visies. Wel heeft er uitvoerig overleg plaatsgevonden met Ondernemend Leiden en Centrummanagement Leiden over deze visies. Wij concluderen dan ook dat ook de ondernemersbelangen zorgvuldig zijn afgewogen.	Geen.

C Ambtelijke wijzigingen

Naar aanleiding van een wijziging in de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020, vastgesteld in de collegevergadering van 13 oktober 2020, is de verbeelding op een klein deel aangepast. De wijziging betreft een aanpassing van het plangebied (plancontour), waarbij de twee woningen aan de Rijnburgerweg 6 en 8 in de nieuwe situatie buiten het plangebied vallen. Ter plaatse van deze woningen geldt er dus geen maximale parkeernorm. De verbeelding is hierop aangepast.

D Staat van wijzigingen

Onderdeel	Gevolgen voor het besluit
Toelichting	Door te voeren wijziging(en)
n.v.t.	n.v.t.
Regels	Door te voeren wijziging(en)
n.v.t.	n.v.t.
Verbeelding	Door te voeren wijziging(en)
Ambtelijke wijziging	Plancontour is aangepast. De twee woningen aan de Rijnburgerweg 6 en 8 vallen in de nieuwe situatie buiten het plangebied.