

Parkeren nieuwbouw ontwikkeling Corantijnstraat

Inleiding

Woningbouwcorporatie Portaal heeft een plan voorbereid om 88 woningen aan de Corantijnstraat en Paramaribostraat in Leiden te slopen en te vervangen door 176 nieuwe sociale huurwoningen. Hiervoor is reeds een Nota van Uitgangspunten vastgesteld, de ontwikkeling wordt nu mogelijk gemaakt met het opstellen van een postzegelbestemmingsplan.

Het plangebied aan de Corantijnstraat in Leiden-Noord wordt in de Omgevingsvisie Leiden benoemd als zijnde een levendig leefmilieu. Dit gebied kenmerkt zich door de aantrekkelijke ligging, nabij het centrum van Leiden en een dynamisch leefmilieu. De gebieden in deze zone lenen zich voor verdere verdichting en verstedelijking, waarbij (woningbouw)projecten kunnen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving. Voor deze stevige verdichting op deze locatie met sociale huurwoningen wordt gestreefd naar een aantrekkelijke en klimaatadaptieve leefomgeving. Om deze herontwikkeling met de toename van woningen te kunnen realiseren zal de ruimte tussen genoemde straten heringericht worden. Hierbij komen ook bestaande parkeerplaatsen te vervallen. Naast het vervallen van bestaande parkeerplaatsen is er sprake van een parkeereis die ontstaat als gevolg van de nieuwe woningen.

Binnen deze ontwikkeling worden echter geen parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien. Dit is strijdig met de vigerende Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Daarom zal voor dit project bij de aanvraag omgevingsvergunning een beroep gedaan worden op artikel 11 lid 1 sub d met betrekking tot het bewonersdeel van de aanvraag omdat niet volledig wordt voldaan aan artikel 11 lid 1 sub c. Voor het bezoekersdeel in de parkeereis kunnen we afwijken conform artikel 11 lid 2 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. Alle toekomstige bewoners van de woningen komen niet in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen. Ook de bewoners die terugkeren, komen hiervoor niet in aanmerking. Voor het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling vanuit het oogpunt van parkeren een haalbare en uitvoerbare ontwikkeling is. In voorliggende onderbouwing wordt betoogd waarom het mogelijk is om voor dit plan af te wijken voor de parkeereis op basis van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Leiden en het plan daarmee tevens uitvoerbaar wordt geacht.

De onderhavige parkeeronderbouwing wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan Corantijnstraat. Tevens wordt een gebiedsbalans met de doorrekening van de autoparkeerdruk telling als bijlage toegevoegd. De definitieve inrichting van het projectgebied komt aan de orde bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwplan. Dit geldt ook voor de uiteindelijke verkeerskundige toets van het bouwplan op bijvoorbeeld auto- en fietsparkeren, waarvoor met dit beoogde plan het nodig zal zijn dat het college afwijkt van het door hen vastgestelde beleid voor het bewonersdeel van de parkeereis en voor het bezoekersdeel van de fietsparkeereis.

Strijdigheden met Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020

Uit de parkeerberekening van de ontwikkeling aan de Corantijnstraat blijkt dat er een parkeereis ontstaat van 31 parkeerplaatsen. Behalve deze parkeereis komen er gemeentelijke openbare parkeerplaatsen te vervallen, deze moeten worden gecompenseerd.

Parkeereis van 31 parkeerplaatsen

Met het bouwen van de nieuwe woningen ontstaat er een parkeereis op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages in de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020, die moet worden

opgelost. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige parkeerplaatsen op eigen terrein worden gezien als 'gemeentelijk openbaar' omdat deze openbaar toegankelijk zijn. Met de toename van het aantal woningen ontstaat er dan een parkeereis van 31 p.p. Deze parkeerplaatsen moeten op basis van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 opgelost worden op eigen terrein. In het bouwplan worden geen parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien om de parkeereis mee op te lossen.

Vervallen openbare parkeerplaatsen

Naast de parkeereis van 31 parkeerplaatsen komen als gevolg van het voorgenomen bouwplan van Portaal gemeentelijke openbare parkeerplaatsen te vervallen. In beginsel moeten deze gemeentelijke openbare parkeerplaatsen ook gemeentelijk openbaar worden gecompenseerd. Met andere woorden, deze moeten dus elders in de omliggende wijk worden gerealiseerd of op eigen terrein worden aangelegd (maar wel gemeentelijk openbaar toegankelijk zijn conform de parkeerverordening). Er worden binnen dit bouwplan geen parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien.

Het project Corantijnstraat kan niet voldoen aan artikel 2 lid 1 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020: "Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, dient ten behoeve van het parkeren van fietsen en/of auto's in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht op eigen terrein".

Op basis van artikel 11 kan het bevoegd gezag afwijken van de beleidsregels. In dit geval betekent dat voor autoparkeren afwijken voor het bewoners- en bezoekersdeel en het compenseren van de vervallen openbare parkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren zal voor het bezoekersdeel afgeweken moeten worden.

Het afwijken van de beleidsregels is een bevoegdheid van het college van B&W. Portaal zal de uitwerking van de onderbouwing bij de aanvraag omgevingsvergunning indienen en deze wordt dan ter besluitvorming aan het college voorgelegd.

Hieronder worden de mogelijkheden van afwijken voor het parkeren bij deze aanvraag uiteengezet.

Mogelijkheden van afwijken op basis van artikel 11

Binnen het project dient de ontstane parkeereis van 31 parkeerplaatsen en de compensatie van de vervallen openbare parkeerplaatsen opgelost te worden. Artikel 11 biedt hiervoor de volgende mogelijkheden.

Afwijken bij autoparkeren voor bezoekersdeel

Voor het bezoekersdeel van de parkeereis is het mogelijk om af te wijken conform artikel 11 lid 2 van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020.

11.2. In het geval sloop van woningen en nieuwbouw van woningen op dezelfde locatie resulteert in een autoparkeereis, kan voor (een deel van) het bezoekersaandeel gebruik worden gemaakt van de vrijgekomen parkeerplaatsen in de openbare ruimte;

Dit artikel geeft aan dat in het kader van sloop van woningen en nieuwbouw van woningen de vrijgekomen parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden ingezet ten behoeve van het bezoekersdeel van de parkeereis. Een door de gemeente opgestelde parkeerbalans toont aan dat het bezoekersdeel van de parkeereis op elk moment van de week minder is dan de normatieve parkeervraag van bewoners in de bestaande situatie op diezelfde momenten en zelfs lager is dan de

werkelijke parkeervraag van de bestaande bewoners (op basis van de afgegeven parkeervergunningen).

Afwijken bij autoparkeren voor bewonersdeel

Het parkeren kan in dit geval niet met gebruik van artikel 11 lid 1 sub c worden opgelost omdat bij het project niet wordt voldaan aan de voorwaarde dat het projectgebied 500 meter van een vrij parkeren zone is gelegen. Voor het bewonersdeel moet dan worden afgeweken met gebruik van artikel 11 lid 1 sub d.

Art 11. . Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van auto's, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2, lid 1, indien:

d. het voldoen aan artikel 2 lid 1, volgens het bevoegd gezag, op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

Het voldoen aan artikel 2 lid 1 "Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, dient ten behoeve van het parkeren van fietsen en/of auto's in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht op eigen terrein" stuit binnen dit project op zodanig zwaarwegende bezwaren dat hieraan een doorslaggevende betekenis wordt gegeven. Op grond van een brede belangenafweging is het algemeen belang gediend bij de ruimtelijke activiteit en zijn de bezwaren tegen het niet voldoen aan de beleidsregels van ondergeschikt belang. Aan de afwijking liggen ruimtelijke argumenten ten grondslag, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen het belang van de bereikbaarheid en de leefbaarheid ten opzichte van het belang van de ruimtelijke kwaliteit. De nadere onderbouwing volgt hierna.

Afwijken voor vervallen openbare parkeerplaatsen

Zoals aangegeven wordt als gevolg van het bouwplan een parkeerveld met gemeentelijke openbare parkeerplaatsen opgeheven en deze parkeerplekken moeten volgens het geldende parkeerbeleid gecompenseerd worden. Ook hiervoor biedt artikel 11 een mogelijkheid om af te wijken, op basis van artikel 11.4.b mits de parkeerdruk overdag niet hoger wordt dan 85% en in de avond niet hoger dan 90%.

11.4. Het bevoegd gezag kan wat betreft het compenseren van openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte als bedoeld in art.2, lid 2 afwijken, indien:

a. het een ruimtelijke activiteit betreft in de binnenstad of stationsomgeving; of

b. de parkeerdruk in de openbare ruimte, na het opheffen van de openbare parkeerplaatsen, minder dan 85% overdag (6:00 –18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% bedraagt; of

Voor het beoogde bouwplan is een doorrekening gemaakt waarmee wordt bepaald hoeveel gemeentelijke openbare parkeerplaatsen in het gebied minimaal nodig zijn, met als uitgangspunt dat de maximale parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85% overdag en 90% op de overige momenten. Er is gerekend met de parkeercapaciteit zoals die is gemeten in 2020 en de bezetting van het aantal parkeerplaatsen in 2020. In deze berekening, die als bijlage is opgenomen, is de toename van het bezoekersparkeren als gevolg van het nieuwe bouwplan meegenomen evenals de afname van de parkeervraag van bewoners die in het bezit waren van een parkeervergunning (en nu geen

parkeervergunning meer hebben omdat in het nieuwe bouwplan geen parkeervergunningen meer worden uitgegeven). Uitgangspunt is het huidige aantal bestaande parkeerplaatsen in het telgebied dat is vastgesteld op 314 pp.

In de nieuwe situatie wordt het langsparkeren aan de zuid- en oostzijde van het plangebied gehandhaafd en het schuinparkeren aan de noordzijde wordt vervangen door haaksparkeren. Dit betekent dat er in de nieuwe situatie voor hetzelfde gebied 262 parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn, 52 plekken minder dan in de bestaande situatie. Uit de genoemde doorrekening blijkt dat er maximaal 97 parkeerplaatsen verwijderd zouden kunnen worden. Uit een doorrekening op basis van recentere tellingen uit 2022 blijkt zelfs dat er 140 parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven.

Met de mogelijkheid om openbare parkeerplaatsen in en rond de Corantijnstraat te verwijderen, kunnen de gemeentelijke openbare parkeerplaatsen die komen te vervallen (a.g.v. de contouren van het bouwplan van Portaal) worden gecompenseerd.

Nadere onderbouwing voor het afwijken op basis van artikel 11.1 onder d

Omdat er bij deze ontwikkeling niet wordt voldaan aan de 500m grens kan er voor het parkeren niet worden afgeweken op basis van artikel 11 lid 1 sub c. Voor het bewonersdeel van de parkeereis zal daarom gebruik worden gemaakt van artikel 11 lid 1 sub d.

Om een beroep te kunnen doen op artikel 11 lid 1 onder d voor het afwijken van het bewonersdeel in de parkeereis, moet er sprake zijn van zwaarwegende bezwaren die het oplossen van de parkeereis op eigen terrein onmogelijk maken en belangen die van doorslaggevende betekenis zijn om af te kunnen wijken. Het bevoegd gezag kan afwijken als hij op grond van een brede belangenafweging van mening is dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan deze beleidsregels hieraan van ondergeschikt belang zijn. Er wordt een afweging gemaakt tussen het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid ten opzichte van het belang van de realisatie van de ruimtelijke activiteit. Voor dit project is het relevant dat op net iets minder dan 500 meter van de ontwikkeling een openbare parkeergelegenheid aanwezig is maar dat de bereikbaarheid vanuit de Corantijnstraat naar deze parkeerplaatsen zeer slecht is en niet voor iedereen toegankelijk.

In de Nota van Uitgangspunten die is vastgesteld in november 2021 door de raad, zijn kaders voor de ontwikkeling aan de Corantijnstraat gesteld. Op basis van deze kaders is de planontwikkeling van Portaal uitgewerkt. De belangrijkste kaders waar deze ontwikkeling aan moet voldoen is de bouw van een gedifferentieerd aanbod van appartementen die allemaal in het sociale huursegment vallen. De hoofdmassa van het bouwplan moet uit twee open bouwblokken bestaan waarbij de groene binnenhoven openbaar toegankelijk moeten zijn. De gebouwen en de openbare ruimte moeten zodanig worden ontworpen dat hittestress, droogte en wateroverlast worden voorkomen. Voor de inrichting van de binnenhoven wordt nog meegegeven dat deze als een verblijfsfunctie moet worden ingericht met een groene uitstraling.

Zwaarwegend bezwaar en algemene belangen

Het programma van deze ontwikkeling bestaat uit 100% sociale huurwoningen, hiermee wordt een flinke bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave waar Leiden voor staat en wordt voorzien in de grote vraag naar betaalbare woningen. In de Uitvoeringsagenda Wonen 2020-2030 heeft de

gemeente Leiden de bouw van 2450 sociale huurwoningen tussen 2017 en 2030 als belangrijk uitgangspunt opgenomen. In lijn met de maatschappelijke behoefte en het geldende (nationale- en provinciale) beleid wordt ingezet op het beter benutten van het bestaand stadsgebied. Ruimtelijk wordt dit ingevuld door verdichting waarbij deze ontwikkeling volgens het uitgangspunt van de Ladder van duurzame verstedelijking voorziet in een behoefte en in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Met deze ontwikkeling, waarbij sprake is van een stevige verdichting, is de ambitie om de woonkwaliteit van het plangebied en de leefbaarheid in de directe omgeving te verbeteren en een impuls te geven. Daarvoor zijn ook de eerder genoemde kaders in de Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Voor de binnenhoven tussen de bouwblokken is aangegeven dat deze zo veel mogelijk groen en openbaar aangelegd worden en daarbij moet de inrichting klimaatadaptief zijn. Vanuit deze eisen voor de ontwikkeling is de enige mogelijkheid om het parkeren op eigen terrein op te lossen met een gebouwde parkeervoorziening. Afwijken van de parkeereis voor bewoners is niet mogelijk omdat de ontwikkeling net niet aan de beleidsmatig vastgestelde 500-meter regel kan voldoen. Gezien de categorie sociale huur waaruit de ontwikkeling bestaat, is een gebouwde parkeervoorziening echter financieel niet haalbaar omdat de kosten ver boven de opbrengsten gaan uitstijgen. Het onrendabel investeren van Portaal in een parkeeroplossing draagt niet bij aan het realiseren van meer sociale duurzame woningen en het opwaarderen van deze buurt. Portaal heeft aangegeven dat er geen financiële middelen voor gebouwd parkeren op eigen terrein beschikbaar zijn. Om te kunnen voldoen aan artikel 2 lid 1 stuit de ontwikkelaar bij dit project op het bezwaar van het tekort aan financiële middelen voor het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening. Het financiële bezwaar ontstaat in combinatie met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van het plangebied. Er is gekeken naar de bereikbaarheid en de leefbaarheid ten opzichte van de ruimtelijke kwaliteit.

Relevant voor dit project is dat weliswaar op net iets minder dan 500m van de ontwikkeling een openbare parkeergelegenheid aanwezig is maar dat de bereikbaarheid vanuit de Corantijnstraat naar deze parkeerplaatsen zeer slecht is. De kans op overloop en verplaatsing van de parkeerdruk is daarmee klein. De loopafstand tot deze gratis parkeergelegenheid is ca 460 meter, gelegen aan de andere kant van de Zijl in Leiderdorp. Deze kortste looproute is echter niet voor iedereen toegankelijk (minder validen, rollator gebruikers, rolstoel gebruikers, kinderwagens) omdat men twee steile trappen op en af moet om in het niet gereguleerde parkeergebied te komen. Indien met niet in staat is om deze trappen te nemen is de afstand tot de gratis parkeergelegenheid meer dan 500 meter. Bovendien betreft het een anonieme stille route waar geen bebouwing aanwezig is en waar zich tunnels bevinden die soms gepasseerd moeten worden. Dit zal niet voor iedereen sociaal veilig en comfortabel voelen. De route via de brug over de Zijl zal daarom door veel mensen als een barrière worden ervaren en naar verwachting geen gangbare looproute worden.

De locatie Corantijnstraat biedt ruimte om te verdichten en de ontwikkeling wordt tevens gezien als een kans om een kwaliteitsimpuls aan de omgeving te geven. De ruimte is echter schaars en dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Er zijn voor de ontwikkeling afwegingen gemaakt om tot een optimale inrichting te komen. De keuze binnen dit project ligt bij de bouw van zoveel mogelijk betaalbare woningen en het versterken van de openbare ruimte. Een kwalitatief goed leefklimaat staat hierbij voorop. Dit betekent ook dat er geen mogelijkheid is om op eigen terrein, op maaiveld, te voorzien in parkeerplaatsen waarmee kan worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. De aanleg van parkeerplaatsen zou dan immers ten koste gaan van de openbaar toegankelijke binnenhoven en groenvoorzieningen in het plangebied. Het belang van voldoende, kwalitatief goede en aantrekkelijke buitenruimte die voor iedereen toegankelijk is prevaleert boven

parkeervoorzieningen op maaiveld. Een alternatieve parkeeroplossing op eigen terrein is voor de corporatie financieel niet haalbaar.

Met de bouw van de nieuwe woningen en het afwijken van de parkeereis is en blijft de Corantijnstraat goed bereikbaar. De locatie is gelegen in de directe nabijheid van veel voorzieningen, waaronder een winkelcentrum, een buurtcentrum, een zwembad, scholen en een sportpark. Deze voorzieningen zijn uitstekend zonder auto te bereiken. Zowel het station als het centrum van Leiden liggen op ca 10 minuten fietsafstand. Daarbij bevinden zich op korte loopafstand bushaltes met verschillende verbindingen, waaronder een verbinding naar het station.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat aan de zwaarwegende bezwaren en de algemene belangen een doorslaggevende betekenis kan worden gegeven om in het huidige planvoorstel voor het parkeren af te wijken van het geldende parkeerbeleid op basis van artikel 11.1.d

Op net iets minder dan 500m van de ontwikkeling bevindt zich een openbare parkeergelegenheid maar deze zijn vanuit de Corantijnstraat slecht bereikbaar en niet voor iedereen toegankelijk en comfortabel. Men moet 2 steile trappen op en af om bij de parkeergelegenheid te komen en het betreft een stille route langs tunnels waar verder geen bebouwing aanwezig is.

Het project draagt met de bouw van 100% sociale huurwoningen bij aan de woningbouwopgave en voorziet in de grote vraag naar betaalbare woningen. Op de locatie is ruimte om te verdichten en de ontwikkeling biedt kansen om een kwaliteitsimpuls aan de omgeving te geven en de leefbaarheid in de buurt te bevorderen. Met de nadruk op zoveel mogelijk betaalbare woningen en het versterken van de openbare ruimte met voldoende groen is er geen mogelijkheid om op eigen terrein te voorzien in parkeerplaatsen. Het belang van een toegankelijke en klimaatadaptieve buitenruimte prevaleert. Voor de corporatie is het niet haalbaar om een alternatieve parkeeroplossing in combinatie met de 100% sociale huurwoningen te financieren. Uit de doorrekening in de gebiedsbalans blijkt dat er voldoende restcapaciteit voor parkeren in de openbare ruimte aanwezig is en dat er zelfs parkeerplaatsen kunnen vervallen.

Ook met de nieuwe ontwikkeling is en blijft de Corantijnstraat goed bereikbaar en zijn veel voorzieningen nabij gelegen waaronder het station en het centrum van Leiden. Bushaltes zijn op loopafstand.