Inspraakreactie op het Ontwerp Bestemmingplan Garenmarkt; inspraakversie 12 februari 2015

Vereniging voor Pieters- en Academiewijk en Levendaal-West, en de stichting Buurtcomité Hogewoerd en Omstreken

Concept 3 maart 2015

# Nut en Noodzaak en financiële houdbaarheid

## Er is geen nut van en noodzaak voor zoveel extra parkeerplaatsen

De rapportage van Spark en Ecorys laat zien dat in Leiden geen kwantitatief tekort aan parkeerplaatsen bestaat van 1000 plaatsen. Met een veel bescheidener toeneming van het aantal parkeerplaatsen kan het kwalitatieve tekort worden opgevangen. Eén extra ondergrondse garage, zoals die momenteel onder de Beestenmarkt wordt gebouwd zou daarom al volstaan. De boven-noodzakelijke uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen kost extra geld. Dit geld zal gevonden moeten worden door parkeertarieven extra te verhogen. Regel is immers dat de parkeerinkomsten voldoende moeten zijn om de parkeeruitgaven te dekken. Financiering van parkeren uit de algemene middelen is zeer ongewenst. Los van inkomensoverdracht van lage naar hoge inkomens, stimuleert een dergelijke financiering het autobezit in de binnenstad, hetgeen juist op die plaatsen waar dit de grootste nadelen oproept leidt tot extra parkeerbehoefte.

## De dekking van de kosten is een bedreiging voor andere gemeentelijke voorzieningen dan wel voor het peil van de gemeentelijke lasten

Wij zijn bevreesd dat de totale operationele uitgaven voor beide garages tezamen, zo hoog zijn en tot zulke hoge parkeertarieven zouden moeten leiden, dat de druk op de regel dat het parkeren zichzelf moet bedruipen zo groot wordt dat hij zal worden verlaten. In dat geval zal op andere voorzieningen van de gemeente moeten worden bezuinigd, of zullen andere gemeentelijke lasten moet stijgen. Wij voelen ons daarom in ons belang aangetast.

## Negatieve omgevingseffecten doen afbreuk aan het nut van de garage: voldoen aan wettelijke normen biedt slechts een bescheiden bescherming

Het nut van de garage wordt mede beïnvloed door de mate waarin negatieve omgevingseffecten kunnen worden vermeden. Het gaat daarbij in het bijzonder om geluidhinder en luchtkwaliteit. Daarbij mag niet uit het oog verloren worden dat kosten noch moeite worden gespaard om de parkeerder, die per keer slechts een paar minuten in de garage verblijft zoveel mogelijk te gerieven. De garages worden immers zeer luxe uitgevoerd om automobilisten “te verleiden” hun auto in de garage te stallen. Omwonenden worden 24 uur per dag blootgesteld aan extra geluidoverlast en luchtverontreiniging. Het is niet meer dan billijk is als ook voor hen kosten noch moeite gespaard worden. Voor hen gaat het niet om ‘meer luxe’, maar om een beperking van overlast en het zo min mogelijk achteruit laten gaan van de woonkwaliteit.

In dat verband is het niet meer dan redelijk dat al wat technisch mogelijk is in het werk gesteld wordt om de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de ventilatiekanalen en de tunnelmond bijvoorbeeld door middel van filters op een zo hoog mogelijk peil te houden. Wij tekenen hierbij uitdrukkelijk aan dat de wettelijke nationale en Europese normen niet het niveau aangeven waaronder geen schade aan de gezondheid optreedt. Ook onder de wettelijke normen treedt dergelijke schade op. Waar het fijnstof betreft is de laatste jaren gebleken dat die schade veel groter is dan aangenomen werd toen de wettelijke normen werden vastgesteld.

De extra geluidhinder die zal optreden bij de tunnelingang wordt bestreden door geluidschermen. Wij dringen aan op aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld door de keuze van het asfalt, de geluidbelasting zoveel mogelijk terug te dringen.

Een ander geluidsaspect betreft mogelijke hinder van laagfrequent geluid van ventilatoren. Vooral omdat het meten van geluid met het A-filter een onderschatting inhoudt van het laagfrequente geluid, geluid dat juist erg ver draagt en erg hinderlijk is, is het nodig dat niet wordt volstaan met het voldoen aan de gebruikelijke normen gemeten met een A filter, maar al het mogelijke wordt gedaan om te vermijden dat er straks 24 uur poer dag in de wijde omgeving een bromtoon te horen valt. Ook hier geldt dat de wettelijke geluidnormen geenszins het niveau aangeven waaronder geen voor sommigen ondraaglijke hinder optreedt. Ook bij lage volumina blijken er steeds mensen te zijn die ook van dat lage niveau ondraaglijke hinder ondervinden.

Het nut van de garage en de kans op een minder nadelige, dan wel positieve exploitatie worden sterk beïnvloed door de kwaliteit van het zogenoemde bronpunt zelf. Mensen komen niet naar de Garenmarkt om hun auto te parkeren, maar omdat de stad in de directe omgeving van de Garenmarkt veel te bieden heeft. Al heel lang wordt de noodzaak gevoeld om het Hoogvlietblok opnieuw in te richten. Dat begint met een aantrekkelijke inrichting van de Garenmarkt. De inrichting van de Garenmarkt moet, om het nut van de garage zo groot mogelijk te doen zijn, een aangenaam verblijfsklimaat krijgen en qua groenvoorziening zoveel mogelijk aansluiten op het Van der Werff park.

# Bestemmingsregels

## Artikel 3 Verkeer

### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn bestemd voor een aantal doeleinden, waaronder bovengrondse parkeervoorzieningen (tweede gedachtenpunt) Blijkens de kaart blijft het mogelijk om bovengronds auto’s te parkeren op de plaatsen waar dit nu ook mogelijk is. Hiermee wordt inderdaad bereikt dat er in Leiden ongeveer 1000 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Blijkens de rapportage van Spark en Ecorys is dat veel meer dan nodig is. Om een sluitende exploitatie van de garages te realiseren zullen bovengrondse parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Het ligt voor de hand om dit te doen in de onmiddellijke omgeving van de garage, lees op ‘het dak’ van de garage, de Garenmarkt zelf alsmede in de directe omgeving ervan (Steenschuur, Rapenburg). Dit zal bijdragen aan een goede exploitatie van de garages. Het spoort bovendien met het doel waarvoor de garages aangelegd worden. Dat is immers een bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van de stad. Bereikbaarheid is daarvoor belangrijk, maar zoals hiervoor al is opgemerkt, komen bezoekers niet vanwege de bereikbaarheid. Zij komen alleen als de stad aantrekkelijk is. Het afschaffen van het maaiveldparkeren en het inrichten van de Garenmarkt als een mooi plein betekent de beste van twee werelden: een beter bereikbaarheid en een aantrekkelijker plein. Wij pleiten er daarom voor ‘bovengrondse parkeervoorzieningen’ te schrappen uit de opsomming onder ‘Verkeer’, dan wel slechts een deel van de gronden die nu binnen de plangrenzen vallen voor het bovengronds parkeren te bestemmen. Daarbij zou dan bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan een handvol invalide-parkeerplaatsen.

Gronden die voor ‘Verkeer’ zijn aangewezen, zijn ook bestemd voor (onder andere) ‘groenvoorzieningen’ (derde gedachtenpunt). Beter, want meer ‘toekomstbestendig’, zou het zijn om een aparte bestemming ‘Groenvoorziening’ of ‘Openbaar Groen’ toe te wijzen aan bepaalde gronden binnen de plangrens ‘evenementenplein’. Daartoe zouden in ieder geval de gronden gerekend moeten worden waarop thans bomen staan (met inbegrip van de kastanje tegenover de Hoogvliet) en een strook langs het Levendaal waardoor er een verbinding gelegd wordt tussen het plein en het Van der Werffpark. Een dergelijke inrichting van de Garenmarkt zou aansluiten op een herontwikkeling van het Hoogvlietblok op En het verhoogt het woonplezier van de bewoners in de directe omgeving. Zulke groenvoorzieningen hoeven geen afbreuk te doen aan het gebruik van de Garenmarkt als evenementenplein.

In dit verband mag niet onvermeld blijven dat groenvoorzieningen in een binnenstad aanmerkelijke economische voordelen oplevert, niet alleen omdat dit de stad aantrekkelijker maakt voor bezoekers, maar omdat daarmee het woon- en leefklimaat wordt verbeterd. Dit betaalt zich, blijkens studies in vele vormen dubbel en dwars terug.

Nut en noodzaak alsmede de financiële houdbaarheid worden gediend met het afschaffen van het maaiveldparkeren op de Garenmarkt. De hoge kosten van de garages zullen moeten worden gedekt uit parkeeropbrengsten. Een hoge bezetting van de garages draagt daartoe bij. Een aantrekkelijke Garenmarkt, die aansluit op de opgeknapte Breestraat, draagt bij aan het aantal bezoekers van de binnenstad, en daarmee aan de financiële houdbaarheid van de garages.

## Specifieke gebruiksregels

### 3.3.1. Evenementen

In het ontwerp bestemmingplan wordt onder regel 3.3.1 Evenementen het volgende bepaald

* In de periode van 1 april tot en met 31 maart van het daarop volgende jaar zijn 3 evenementendagen uit categorie 3 met maximaal 4.656 gelijktijdig aanwezige bezoekers toegestaan.

Dit wijkt in twee belangrijke opzichten af van hetgeen gesteld is in de Evenementennota (met name op blz. 36, tabel “Verdeling aantal evenementen naar categorie, locatie en dagdeel). Deze afwijkingen betreffen:

Voetnoot 13 bij voornoemde tabel, bepaalt dat die ene dag in het jaar dat een categorie 3 evenement op de Garenmarkt mag worden gehouden (behoudens 2 en 3 oktober), toegewezen is aan Armin Van Buuren. “Mocht dit feest in de toekomst verplaatsen naar de Lammermarkt , dan verhuist de categorie 3 mee”. Het feit dat de (dubbele) koppeling tussen het categorie-3-evenement en Koningsdag en met dj Armin van Buuren in regel 3.3.1 ontbreekt is een belangrijke oprekking van hetgeen in de evenementennota is vastgelegd. Immers volgens de tekst van de regel kan op elk moment in het jaar een categorie-3 evenement worden gehouden, en heeft het vertrek van Armin van Buuren naar een ander locatie geen gevolg voor het aantal categorie-3 dagen op de Garenmarkt. Dit is een substantiële aantasting van het belang van de omwonenden.

In dezelfde regel wordt het ook mogelijk gemaakt dat in aanvulling op het evenement op Koningsdag van Armin van Buuren nog twee dagen een categorie-3 evenement gehouden mogen worden. Er staat in die regel (het vierde gedachtenpuntje) *niet* dat die 2 extra dagen alleen bedoeld zijn voor de 3 oktoberviering. Als de 3 Octobervereeniging, wat de laatste jaren het geval was, geen gebruik maakt van de mogelijkheid het geluid tot categorie 3 op te schroeven, dan ontstaan er ineens 2 extra categorie-3-dagen ten opzichte van wat er momenteel is bepaald. Het feit dat onder het vijfde gedachtenpunt gerefereerd wordt aan de viering van Leidens ontzet, maakt duidelijk dat het vermoedelijk wel de bedoeling is geweest van de regelgever om de koppeling aan te leggen tussen 3 oktober deze 2 of 3 categorie-3 dagen naast koningsdag/Armin van Buuren, maar het staat er niet. Dit is eveneens een substantiële aantasting van het belang van omwonenden.

## 3.4 Wijzigingsbevoegdheid

Wij betreuren het ten zeerste dat de regels voor evenementen zo gedetailleerd in het bestemmingsplan worden opgenomen, omdat daardoor alle veranderingen in het evenementenbeleid belast worden met de zeer zware bestemmingsplanwijzigingsprocedure. Dit giet die bepalingen in beton en haalt daarmee veel souplesse weg uit het beleid. Daar staat tegenover dat als die bepalingen in het bestemmingplan opgenomen zijn zij –vanwege het belemmeren van mogelijkheden om het beleid aan te passen aan zich wijzigende voorkeuren van de bevolking meer rechtszekerheid bieden. Wij vragen ons af of er geen mogelijkheden zijn om een betere balans te vinden tussen rechtszekerheid en beleidssouplesse. De vrij frequente aanpassingen in het evenementenbeleid in Leiden hebben naar het ons voorkomt allerminst geleid tot onaanvaardbare rechtsonzekerheid.