



Project : Haarlemmerstraat 116-120 te Leiden
Betreft : Notitie parkeren
Datum : 31 juli 2021

1 Inleiding

Bouwframe is gevraagd om een ontwerp te maken voor de transformatie van de verdiepingen van de winkels aan de Haarlemmerstraat 116-120 in Leiden. De vraag is om deze ruimten om te zetten naar zelfstandige appartementen. De ruimtes op de verdieping staan nagenoeg leeg en zijn uitermate geschikt om hier appartementen te realiseren. Hierbij is het noodzakelijk om te bekijken of het plan voldoet aan de hiervoor geldende parkeernormen. Hiervoor wordt het plan getoetst aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020.

2 Autoparkeren

Vanuit de beleidsregels geldt daarbij het volgende:

1. Om te bepalen of, op eigen terrein, in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van auto's geldt de autoparkeereis.
2. Het absolute getal van de autoparkeereis moet als autoparkeerplaatsen op eigen terrein worden toegevoegd aan het aantal autoparkeerplaatsen dat in de bestaande situatie al op eigen terrein aanwezig was. De autoparkeereis wordt bepaald door de autoparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de autoparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen autoparkeereis.
3. Voor het bepalen van de autoparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling autoparkeernormen (bijlage 8 van de beleidsregels) en de autoparkeernormen (bijlage 9 van de beleidsregels).
4. Bij het bepalen van de autoparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages (bijlage 3).
5. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als maximale parkeereis in de gebieden:
 - Stationsomgeving;
 - Historische binnenstad;
6. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als minimale parkeereis in de gebieden:
 - 1e schil rond de binnenstad;
 - 2e schil rond de binnenstad;
 - Bio Science Park;
 - Overgangsgebied;
 - Woonwijken.

Artikel 11 Afwijken autoparkeereis

- 1) 1. Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van auto's, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2, lid 1, indien:
 - a. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder autoparkeerplaatsen kan worden volstaan dan hetgeen volgt uit de berekende autoparkeereis, of

- b. voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde wonen (woningen) in de gebieden 2e schil rond de binnenstad, Overgangsgebied en Woonwijken (bijlage 8), voldoende openbare parkeercapaciteit beschikbaar is binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4), of;
 - c. **de ruimtelijke activiteit, zijnde wonen (woningen):**
 - i. gelegen is binnen een betaald parkeren zone, als bedoeld in de Parkeerverordening, op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeren zone, en
 - ii. ten minste het bezoekersaandeel (bijlage 9) van de autoparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen is buiten de gebieden Historische binnenstad en Stationsomgeving (bijlage 8), en
 - iii. toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en/ of bezoekersparkeervergunning;
 - 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.
- 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;
- 3) Voor de onderbouwing als bedoeld in het eerste lid onder a kan van belang zijn:
- a. de aanwezigheid van een of meer deelauto's indien tevens wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in het eerste lid sub c;
 - b. afspraken dat bewoners van woningen en hun rechtsopvolgers niet in aanmerking komen voor een bewoners- en/of een bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening.
- 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
 - c. aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet mogelijk is, doordat:
 - i. de fysieke ruimte hiervoor ontbreekt binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4); of
 - ii. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van groenvoorzieningen; of
 - iii. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van de verkeersveiligheid.
- 5) Indien niet van het bepaalde in artikel 2 lid 2 kan worden afgeweken omdat niet wordt voldaan aan het gestelde in lid 4 onder b of niet of niet geheel wordt voldaan aan het gestelde in lid 4 onder c, dan zullen de vervallen openbare parkeerplaatsen op eigen terrein, behorende bij de ruimtelijke activiteit, moeten worden gecompenseerd en zullen deze parkeerplaatsen openbaar moeten zijn en blijven. Het bevoegd gezag kan hiertoe voorschriften verbinden aan de voor de ruimtelijke activiteit vereiste omgevingsvergunning.

Het gaat hier om een ontwikkeling in de binnenstad zonder mogelijkheid tot het parkeren op eigen terrein. Hiervoor wordt ontheffing aangevraagd voor het bewoners- en bezoekersdeel. Daarbij zullen de woningen geen recht krijgen op een parkeervergunning.

3 Fietsparkeren

Vanuit de beleidsregels dient er ook naar het fiets parkeren gekeken te worden. Vanuit de beleidsregels geldt:

1. Om te bepalen of op eigen terrein in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van fietsen geldt de fietsparkeereis.
2. De fietsparkeereis wordt bepaald door de fietsparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de fietsparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen fietsparkeereis. Het absolute getal van de fietsparkeereis moet als fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden toegevoegd aan het aantal fietsparkeerplaatsen dat in de bestaande situatie al op eigen terrein aanwezig was.
3. Bij het bepalen van de fietsparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling fietsparkeernormen (bijlage 5) en de fietsparkeernormen (bijlage 6).
4. Bij het bepalen van de fietsparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages.

Artikel 5 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De in artikel 2 lid 1 bedoelde ruimte ten behoeve van het parkeren van fietsen moet minimaal voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen voor fietsparkeren (bijlage 7). Dit geldt niet voor de Historische binnenstad (bijlage 5) in geval van transformatie of functiewijziging.

Artikel 6 Afwijken fietsparkeereis

Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van fietsen, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2 lid 1, indien:

- a. **in het gebied Historische binnenstad (bijlage 5) minimaal is voorzien in voldoende ruimte voor het gebruikersaandeel;**
- b. **in uitzondering op het gestelde onder a geldt dat voor het Kernwinkelgebied het gebruikersaandeel niet hoeft te worden opgelost;**
- c. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder fietsparkeerplaatsen kan worden volstaan;
- d. als 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 gaat hier om een ontwikkeling in de binnenstad waarbij er ontheffing mogelijk is van de fietsparkeereis. Zowel voor het bezoekersdeel als voor het gebruikersdeel is ontheffing mogelijk waarbij dit niet op eigen terrein hoeft te worden opgelost. Wel is het mogelijk om fietsen op eigen terrein te parkeren, hier zijn echter, gelet op de eerder aangegeven ontheffingsmogelijkheden, geen eisen aan verbonden.