

STADSPARKEERPLAN

LEIDEN

2015



NAAR EEN MILIEUVRIENDELIJKE, LEEFBARE EN BEREIKBARE STAD

leiden.sp.nl



Inhoud

Hoofdstuk 1 – Inleiding	3
Besluiten nu hard nodig	3
Hoofdstuk 2 – Het Stadsparkeerplan vroeger en nu	5
Geschiedenis van het Stadsparkeerplan	5
Het Stadsparkeerplan nu	6
Hoofdstuk 3 – De toekomst van het Stadsparkeerplan	8
Schoon rijden	8
Het Stadsparkeerplan voor andere doelgroepen	9
Parkeerruimte dubbel gebruiken	10
Hoofdstuk 4 – Vijfpuntenplan	13

Samenstelling: Julian van der Kraats, SP Leiden

1 – Inleiding

Leiden bruist in 2015! In de prachtige binnenstad komen nog maar weinig auto's. De musea zijn druk, de vele evenementen worden goed bezocht, de Leidse ondernemers zijn gelukkig, en er zijn veel terrasjes en restaurants. Leiden is goed bereikbaar met het openbaar vervoer, met de fiets én met de auto. Maar zonder dat het autoverkeer in Leiden ten koste gaat van de leefbaarheid van de mooie binnenstad. Want de auto's parkeren aan de rand van het centrum, en er rijden kleine busjes rond op biogas, die de bezoekers naar hun plaats van bestemming brengen. Geen fijnstof, geen roet, én volledig klimaatneutraal!

Is dit de verre toekomst? Onhaalbare plannen?
Nee! Het kan nú al, als de politiek maar wil.

Nu al is het Stadsparkerplan onmisbaar. Op dit moment brengen de shuttlebusjes van de Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL) elk jaar ruim 400.000 mensen naar de binnenstad. De speciale Museumservice brengt jaarlijks bijna een kwart van de dagbezoekers naar de twaalf Leidse musea. De Stadsgehoorzaal en de Pieterskerk, die geen eigen parkeergelegenheid hebben, zijn al helemaal aangewezen op het Stadsparkerplan. Ook de vele restaurants in Leiden hebben veel baat bij de service van de SSL.

Besluiten nu hard nodig

Het Stadsparkerplan wordt in zijn voortbestaan bedreigd. Vorig jaar verdween de Lammenschans-locatie, waar veel mensen uit Zoeterwoude stonden geparkeerd. En volgend jaar zal het ook Groenordhallenterrein verdwenen zijn, dat nu vooral gebruikt wordt door abonneementhouders, voor het vervoer van de gasten van partijen en grote evenementen. Voor beide locaties is nog geen vervanging geregeld.

Ook over het Haagwegterrein bestaat nog steeds geen zekerheid. De ontwikkelaar wil daar huizen bouwen, maar of er ook een parkeergarage voor bezoekers van de binnenstad komt is nog niet duidelijk. Wethouder Steegh heeft zich sterk gemaakt om deze parkeerlocatie te behouden, anders was die daar nu al weg geweest. Maar of het Stadsparkerplan hier ook in de toekomst nog kan blijven is nog steeds onzeker.

En dat moet anders!

Niet alleen omdat het Stadsparkerplan gewoon nodig is voor een bereikbaar, ondernemend en gezellig Leiden. Maar ook omdat de busjes van het Stadsparkerplan zonder grote investeringen klimaatneutraal kunnen gaan rijden. Die extra investering in een betere luchtkwaliteit is in Leiden hard nodig. De luchtvervuiling is op verschillende plaatsen zeer ernstig. En de gemeente komt steeds vaker in de problemen met bouwprojecten die niet door kunnen gaan vanwege Europese luchtkwaliteitseisen. Maar zolang de SSL geen bestaanszekerheid heeft kan de oplossing hiervoor niet gerealiseerd worden.

Daarom deze nota. De SP vindt dat het Stadsparkerplan zich bewezen heeft als

onmisbaar voor een bereikbaar Leiden. Maar ook voor een mooi en leefbaar Leiden. Bovendien kan het Stadsparkeerplan op een eenvoudige manier een belangrijke stap zetten in het terugdringen van de luchtvervuiling in Leiden.

In deze nota wordt eerst in hoofdstuk twee verleden en heden van het Leidse Stadsparkeerplan geschetst. In hoofdstuk drie wordt een toekomstbeeld geschilderd, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt hoe het Stadsparkeerplan helpt om Leiden schoon, mooi en bereikbaar te maken. Hoofdstuk vier bevat een vijfpuntenplan, met concrete voorstellen om dat toekomstbeeld te verwezenlijken.



De Stichting Stadsparkeerplan Leiden hoort wat mij betreft in het rijtje Boerhaave, Columbus en Semmelweiss thuis. En wel precies omdat zij - net als deze groten uit de wetenschapsgeschiedenis – iets deden wat zo eenvoudig was dat nog niemand er ooit op was gekomen: als de mooie binnenstad van Leiden door te veel auto's lelijk wordt, dan moet je die auto's daar niet neerzetten. Dan zet je ze ergens neer waar je er geen last van hebt. En de passagiers breng je met een comfortabele shuttlebus naar die mooie binnenstad waar zij zo graag willen toeven, en waar wij, de ondernemers in Leiden, ze graag willen onvangen.

foto: Leo van Velzen, 2006

Steven Engelsman, Algemeen directeur Museum Volkenkunde

2 – Het Stadsparkerplan vroeger en nu

Geschiedenis

Leiden is een stad met een middeleeuws centrum, gekenmerkt door smalle straatjes met kinderkopjes en vele watergangen. Sinds de jaren '70 is men steeds meer gaan streven naar een autoluwe binnenstad. Daarbij werd de auto steeds meer door de voetganger verdreven, zonder voldoende alternatieven te bieden aan automobilisten. Het gevolg: een negatief bereikbaarheidsimago, minder evenementen, enzovoort.

In 1995 was voor een aantal ondernemers de maat vol, en is men rond de tafel gaan zitten om zelf tot een oplossing te komen. In de Leidse politiek zag men ook wel dat het zo niet langer kon, maar de snelheid waarmee er meegedacht werd, ging de ondernemers niet snel genoeg. Binnen een korte tijd was de Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL) opgericht, met als doel het weer beter bereikbaar maken van de Leidse binnenstad. Direct uitvloeisel hiervan was het oplossen van het parkeerprobleem.



Het concept dat door de stichting is bedacht en uitgevoerd is simpel: betaald parkeren aan de rand van het centrum, om vervolgens gratis met een shuttlebusje naar de plaats van bestemming gebracht te worden. Om dit te realiseren heeft men vervolgens het terrein van de NS aan de Haagweg gehuurd en ingericht als groot stadsparkerterrein.

De busjes rijden van 's ochtends 7.00 uur tot 2.00 uur 's nachts en met hoge frequentie (om de paar minuten overdag) naar en van alle plekken in de binnenstad. Naar de 'Leidse Glipper'-haltes, of van of naar een lokatie naar keuze.

Daarnaast werd het Stadsparkerplan benaderd door de organisatoren van evenementen en allerlei arrangementen. Ook zij wilden hun gasten graag de service van het park and ride-systeem bieden. Mede daarvoor werd begin 2004 een deel van het Groenordhallenterrein in gebruik genomen. Het Haagwegterrein werd te klein.

Nieuwe diensten zoals de Restaurantservice en de Museumservice werden in korte tijd net zo populair als de winkelshuttle. Daarnaast zijn er in de loop der tijden nog vele andere mogelijkheden ontwikkeld, zoals de watertaxi, gratis leenfietsen, bolderkarren, enzovoort. Alles is mogelijk, zolang de Leidse binnenstad er maar beter bereikbaar mee wordt.

De formule bleek een enorm succes. De aantallen bezoekers bleven groeien, in topjaar 2006 zelfs tot 500.000 passagiers. Het concept werd in Nederland overgenomen door Den Bosch en Groningen en in Engeland door Oxford en Bath.

De stichting is een non-profit organisatie, en probeert dus noch winst, noch verlies te maken. Het Stadsparkerplan probeert financieel zelfvoorzienend te zijn, maar dat lukt alleen door ook te dienen als sociale werkplaats. De stichting krijgt geen exploitatie-subsidie, maar wel een bijdrage in de loonkosten van haar via Sociale Zaken geplaatste werknemers. De gemeente stelt zich garant tot een maximum van 300.000 euro subsidie, voor de loonkosten van haar voorheen door de rijksoverheid volledig gesubsidieerde

werknemers. Er wordt alleen een beroep gedaan op die subsidie voor zover dat nodig is.

De SSL heeft 40 personen full-time in dienst. In het begin werkte het grootste deel van de werknemers via een Melkertbaan. Daarvan zijn er nu 11 binnen de SSL doorgestroomd naar een reguliere baan. Er zijn nog 27 werknemers die in een verlengde ID-baan-regeling zitten. Het gaat om mensen die moeilijk tot niet te plaatsen zijn op de arbeidsmarkt, omdat ze bijvoorbeeld ouder zijn dan 55, of de Nederlandse taal nog onvoldoende beheersen. Er zijn meestal rond de vijf personen met een taakstraf te werk gesteld bij de SSL, en er werken gemiddeld ook nog zo'n drie personen met behoud van uitkering, tot zij doorstromen naar ander werk. Er werken daarnaast gemiddeld twee personen, die bezig zijn met een chauffeursopleiding.

Het Stadsparkeerplan nu

Het Stadsparkeerplan doet heel veel voor de bereikbaarheid van de Leidse binnenstad. Hieronder volgt een lijst met de belangrijkste feiten daarover.

- Per jaar vervoert de SSL gemiddeld 400.000 mensen naar de binnenstad. Dat betekent dat op dit moment bijna één op de vijf bezoekers van Leiden het Stadsparkeerplan gebruikt om op zijn plaats van bestemming te komen¹.
- De SSL vervoert de gasten van bijna alle bruiloften die in het stadhuis plaats vinden, en zorgt ook voor het vervoer naar receptie en diner.
- In 2007 waren er maar liefst 153 geboekte evenementen bij de SSL. Het Stadsparkeerplan is belangrijk voor bijvoorbeeld het Rembrandtfestival en de Lakenfeesten, maar ook voor de vele kleinere evenementen in Leiden.
- Samen met de restaurateurs van Leiden heeft het Stadsparkeerplan de Restaurantservice opgezet. Bezoekers worden tegen gereduceerd tarief naar het restaurant gebracht, en naafloop van het diner belt de restaurateur even voor de retourbus.
- Jaarlijks komt ongeveer een kwart van de bezoekers van de Leidse musea, waaronder het Rijksmuseum voor Volkenkunde, Naturalis, het Rijksmuseum voor Oudheden en de Lakenhal, met de busjes van het Stadsparkeerplan. Deze Museumservice geeft bezoekers ook de mogelijkheid meer dan één museum te bezoeken. Bijna dagelijks worden er schoolklasjes naar de verschillende Leidse musea gebracht. Alle scholen uit de regio gaan een aantal keer per jaar naar een museum of een andere bezienswaardigheid in Leiden, en de SSL faciliteert dat met groepskorting.
- Bij museum Naturalis biedt de SSL gratis vervoer aan naar de binnenstad en terug. Er is een hotline bij Naturalis, die mensen kunnen bellen, waarna er binnen drie minuten een busje voor de deur staat. Daardoor plakt een deel van de bezoekers van Naturalis ook nog even een bezoekje aan de Leidse binnenstad achter zijn



¹ Bronnen: Jaarrekening SSL 2006 en 2007 en Statistisch Jaarboek Leiden 2006 en 2007

museumbezoek aan. Naturalis trekt jaarlijks 300.000 bezoekers.

- In het seizoen worden dagelijks vele dagjesmensen en groepen vervoerd naar de rondvaartbedrijven in het centrum. Het Stadsparkerplan had daarnaast gedurende vijf jaar haar eigen watertaxi. Dat is een succes geworden, en nu wordt de watertaxi door Leidse reders in de vaart gehouden.
- De SSL verhuurt ook fietsen en steps. Rondleidingen door Leidse gidsenorganisaties, die gebruik maken van de fiets of de step, starten en eindigen allen op de Haagweg.
- Het Stadsparkerplan faciliteert al vele jaren de Groene Taxi, door stroomlading en aardgaslading te bieden. De Groene Taxi is een regionaal initiatief voor klimaatneutraal personenvervoer, dat in Leiden met zeven taxi's actief is.



Kortom, de Stichting Stadsparkerplan Leiden speelt een onmisbare rol voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Leiden. De musea, de restaurants, de horeca en de middenstand leunen zwaar op de diensten van het Stadsparkerplan.



Het verwondert mij steeds hoe basale voorzieningen in Leiden ter discussie kunnen komen te staan. Vanzelfsprekend kan een stad alleen met goede parkeerfaciliteiten naar behoren functioneren. Als concertzaal moeten wij concurreren met zalen en theaters in de regio. Veelal hebben die grote parkeergarages naast de deur, waar concertbezoekers binnen een handomdraai hun auto kwijt kunnen. Onze bezoekers hebben regelmatig opgemerkt dat de Stadsgehoorzaal met de auto bijzonder moeilijk te bereiken is. Op die opmerkingen konden wij reageren door op het gemak van de shuttlebusservice van Stadsparkerplan aan de Haagweg te wijzen. Als de

parkeervoorzieningen van Stadsparkerplan komen te vervallen, dan wordt Leiden opgezadeld met een onacceptabel parkeerprobleem. Daardoor zal onze concurrentiepositie verzwakken en met ons die van vele andere partijen in de stad.

De Stadsgehoorzaal moet het concertaanbod grotendeels financieren uit de inkomsten van zakelijke verhuringen: bedrijfsfeesten, partijen, congressen, seminars, enzovoorts. Als de parkeervoorzieningen in de stad ver beneden het noodzakelijke minimum raken, zal het voor ons steeds moeilijker worden om huurders te vinden.

Petra Unger, directeur BV Stadsgehoorzaal & De Waag Leiden

3 – De toekomst van het Stadsparkeerplan

Het Stadsparkeerplan moet zekerheid krijgen over zijn locaties, anders is er geen toekomst van het Stadsparkeerplan. Daarom moet er om te beginnen snel zekerheid komen over de toekomst van het Haagwegterrein. Daar moeten zeker 450 park- and ride-plaatsen komen. De nieuwe garage kan medegebruikt worden door bezoekers van de bewoners van de nieuwbouw.

Er moet ook snel vervangende ruimte geregeld worden voor het Groenordhallenterrein en de Lammenschans-locatie. Op termijn kan de nieuw te bouwen Koopleingarage de vervanging bieden voor het Groenordhallen-terrein. Tot die tijd kan eerst, in overleg met de ontwikkelaar, het terrein waar nu nog de Groenordhallen staan daartoe dienst doen (tijdens de verbouwing blijft de winkel geopend), en daarna de nieuw te bouwen Achmeagarage.

Voor de Lammenschans-locatie kan de parkeergarage van het nieuwe ROC bij station Lammenschans een goede vervanging zijn.

Als het Stadsparkeerplan een toekomst heeft, dan kan het vervolgens groeien en beter worden. In de eerste plaats omdat het Stadsparkeerplan klimaatneutraal en vrijwel zonder luchtvervuiling kan gaan rijden. Tegelijk kan het Stadsparkeerplan helpen bij het nog autoluwer maken van de binnenstad, door meer doelgroepen haar diensten aan te bieden. Daarnaast kan het Stadsparkeerplan de spil zijn in het organiseren van een efficiënter gebruik van de schaarse parkeerruimte in Leiden.

Schoon rijden

Het Stadsparkeerplan helpt nu al om de luchtvervuiling in de stad te verminderen, door zoekverkeer te voorkomen. Maar er kan een nog veel grotere stap gezet worden in het bestrijden van luchtvervuiling. Namelijk door de busjes niet langer op diesel, maar op aardgas of biogas te laten rijden. Er wordt zeer binnenkort een aardgas-tankpunt geopend in de stad. En in Leiden is er al biogas, maar dat wordt nog niet gebruikt. Het ontstaat vanzelf bij de waterzuiveringsinstallatie. In plaats van er auto's of busjes op te laten rijden, wordt het nu afgefakkeld.

Door over te schakelen op biogas wordt de luchtkwaliteit in Leiden drastisch verbeterd. De voordelen op een rijtje:

- Bij verbranding van gas komt geen roet, geen fijnstof en 90% minder stikstofdioxide vrij. Dus geen aanslag meer op de gezondheid van de Leidenaren, en geen roetaanslag op de gebouwen.
- Verbrandingsmotoren op gas zijn stiller. Een belangrijke plus in de historische binnenstad van Leiden.
- Als het SSL overschakelt op gas, zal per jaar minstens 350.000 autokilometers aan diesel minder in de lucht komen.

Biogas heeft daarnaast nog een ander groot voordeel boven aardgas: omdat het biogas vanzelf als bijproduct van de waterzuiveringsinstallatie ontstaat, is het gebruik ervan klimaat- en CO₂-neutraal.

Om de busjes van het Stadsparkerplan op biogas te laten rijden moeten er twee stappen worden gezet. Eerst moeten de busjes vervangen worden, daarna moet het biogas van de waterzuivering geschikt gemaakt worden voor gebruik.

Vervanging busjes

De dieselbusjes van het Stadsparkerplan moeten vervangen worden door busjes op gas. De busjes die op dit moment worden gebruikt, zijn bijna aan vervanging toe, dus de timing is goed. De kosten van een shuttlebus op gas zijn ongeveer 55.000 euro per busje. Voor de acht busjes van het Stadsparkerplan is dat dus 440.000 euro. Een deel van die kosten worden in de loop van de tijd terugverdiend door lagere onderhouds- en brandstofkosten, en er kan misschien aanspraak gemaakt worden op subsidie². Die investering in nieuwe busjes kan alleen gedaan worden, als de gemeente zich daarvoor garant stelt.

Als de busjes vernieuwd zijn, kunnen ze - in afwachting van het biogas - in ieder geval meteen al op aardgas gaan rijden. Het enige nadeel van gewoon aardgas ten opzichte van biogas, is dat het niet klimaatneutraal is. Verder is het net zo min vervuילend als biogas. Dus: geen ongezonde fijnstof, geen roetaanslag op gebouwen, en 90% minder stikstofdioxiden, die de gebouwen van Leiden én de gezondheid van de Leidenaren aantasten. In Haarlem rijden de stadsbussen op aardgas, en de luchtvervuiling is er drastisch minder geworden³.

Leids biogas

Mede op initiatief van het Hoogheemraadsschap, zijn er nu gesprekken met de gemeente over het realiseren van een tankpunt voor biogas bij de waterzuiveringsinstallaties. Dit tankpunt kan zodra het gereed is, gebruikt gaan worden door de gasbusjes van het Stadsparkerplan. Vanaf dat moment kunnen de busjes dus klimaatneutraal rijden. De gemeente moet zich inzetten om het biogas-tankpunt zo snel mogelijk te realiseren.

Het rijden op duurzame energie sluit perfect aan bij wat Leiden is: een stad met een kwetsbaar historisch centrum, waar tegelijkertijd veel wetenschappelijke innovatie is. Het hebben van een klimaatneutraal Stadsparkerplan is de perfecte promotie voor Leiden, als innovatieve, historische, bereikbare én schone stad.

Het Stadsparkerplan voor andere doelgroepen

De 400.000 gebruikers per jaar van het Stadsparkerplan zijn op dit moment vooral dagjesmensen. Daarnaast maken ook bewoners en werknemers (waaronder veel aannemers) gebruik van het park and ride-systeem. Maar in veel mindere mate dan zou kunnen. Met name voor gebruik door werknemers is er nog een wereld te winnen. Werknemers zorgen voor veel verkeer en gebruiken veel parkeerplaatsen.

Toch zijn er al succesvolle projecten op dat gebied. Veel politieagenten van het bureau

² Wellicht onder de Stimuleringsregeling Duurzame Energieproductie, die per 1 april 2008 is ingegaan. Biogas valt onder energie uit biomassa. Zie www.senternovem.nl/sde

³ Metingen rond het stationsplein in Haarlem gaven bij voorbeeld aan dat de concentratie NO_x gehalveerd waren, alleen al door de stadsbussen op aardgas te laten rijden. Daarbij moet nog opgemerkt worden dat er door Haarlem ook nog steeds interlokale dieselbussen rijden. Bron: SenterNovem / Gemeente Haarlem

Langegracht bijvoorbeeld hebben al een jaarabonnement. Zij parkeren hun auto aan de rand van de stad, en laten zich snel en gemakkelijk met een busje naar het bureau brengen. De korpsleiding heeft daarvoor een contract afgesloten voor een gemiddeld aantal parkerende politie-agenten. Het is dus niet zo dat elke individuele agent of werknemer een aparte vergunning heeft. Alleen al daardoor is zo'n gezamenlijke oplossing voor de werkgever goedkoper, dan dat er allemaal losse abonnementen gekocht worden.

De gemeente is één van de grotere werkgevers in de binnenstad. Bij gebouwen als het Stadsbouwhuis, waar te weinig parkeerplaatsen zijn, zouden de ambtenaren die met de auto komen een jaarabonnement bij het Stadsparkeerplan moeten kunnen krijgen. Daarmee kan de gemeente een voorbeeld stellen. Dat kost de gemeente wel geld (zo'n 325 euro per jaarabonnement voor alle werkdagen), maar het is altijd nog goedkoper dan parkeerruimte te realiseren in de binnenstad. Bovendien maakt zo'n regeling het Stadsparkeerplan weer financieel gezonder, wat de gemeente ook weer geld kan besparen aan subsidie op loonkosten.

Daarnaast kan de gemeente helpen om deals uit te werken met andere werkgevers. Gemeente, Stadsparkeerplan en werkgever kunnen dan samen het parkeer- en bereikbaarheidsprobleem oplossen. Dit is een gezamenlijk probleem, en dus heeft iedereen baat bij en goede oplossing⁴.

Het Stadsparkeerplan kan en moet ook een rol spelen als de gemeente meer bewonersparkeerplaatsen in de binnenstad wil opheffen. Niet alleen door bewoners van en naar parkeergarages te brengen, maar bijvoorbeeld ook door vanuit parkeergarages auto's en busjes te verhuren. Een autoluwe binnenstad kan niet zonder goed parkeerplan – niet in de laatste plaats ook voor bewoners!

Parkeerruimte dubbel gebruiken

Als het Stadsparkeerplan een grotere rol gaat spelen voor bewoners en werknemers, betekent dat wel dat het Stadsparkeerplan de ruimte moet hebben om die mensen te laten parkeren. Dat kan op bestaande parkeerterreinen, op nieuwe terreinen of in bestaande of nieuwe garages.

Er zijn al een aantal grote parkeergarages in Leiden (met name die van de AH Luifelbaan, en de Haarlemmerstraatgarage), en er komen er nog een aantal bij: Achmea bij het centraal station, het ROC bij Lammenschans, de Kooipleingarage, en de garage van de Universiteit op het Bioscience-park. Daarnaast zijn er nog plannen voor een garage bij de Morspoort, en voor een garage in het nieuwe Huis van de Sport aan de Haagse Schouwweg.

Die garages zijn vaak leeg, als het Stadsparkeerplan het druk heeft, en ze zijn vol, als het Stadsparkeerplan minder klanten te verwerken heeft. Daar ligt dus een enorme kans voor open doel om de schaarse (parkeer)ruimte in Leiden zo efficiënt mogelijk te gebruiken, en de kosten van parkeren voor alle partijen zo laag mogelijk te houden.

Het toverwoord is 'medegebruik'. In het verleden zijn er al pogingen geweest om

⁴ In Vlaanderen worden door openbaar vervoersbedrijf De Lijn al soortgelijke oplossingen aangeboden. Zij noemen dat het 'derde betaler systeem'. Meer informatie en een brochure over de verschillende mogelijkheden is te vinden op www.delijn.be.

medegebruik af te spreken, bijvoorbeeld met het LUMC, maar dat is nooit echt van de grond gekomen. En dat terwijl medegebruik voor alle partijen gunstig is. De eigenaar van de garage kan zijn kosten wat drukken, de gemeente hoeft minder dure parkeergarages te bouwen, en het Stadsparkerplan brengt de bezoeker van de binnenstad naar waar hij moet zijn.

Maar het kan nóg gunstiger. De Stichting Stadsparkerplan Leiden is toegerust om garages te beheren, inclusief bewaking en klein onderhoud aan de gebouwen. Omdat de stichting een non-profit-organisatie is, en omdat de stichting tóch al bezig is met het beheren van parkeren, kan de SSL tegen een lager tarief dan andere beheerders (zoals Q-Park of P1) een garage beheren, maar toch haar eigen exploitatie verbeteren – in andere woorden, het is goedkoper voor de eigenaar van de garage, én voor het Stadsparkerplan, en dus voor de gemeente!

Het Stadsparkerplan zou al heel snel beheerder kunnen worden van de Haarlemmerstraatgarage. Die wordt nu beheerd door De Zijl Bedrijven. Deze garage heeft als nadeel dat hij op zaterdagen juist wel helemaal vol zit. Maar op andere momenten kan hij gebruikt worden voor evenementen en partijen. De garage van het nieuw te bouwen ROC Lammenschans is ook een goede kandidaat. De ligging is perfect, en in het weekend wordt er niet of nauwelijks geparkeerd. Aan de bouw van die garage betaalt de gemeente ook nog eens flink mee, wat natuurlijk helpt als de gemeente iets wil afspreken over die garage.

Bij het Huis van de Sport zou ook een grote parkeergarage komen. Zowel de initiatiefnemers als de Stichting Stadsparkerplan Leiden, zouden graag zien dat het beheer van die garage bij de SSL terecht komt.

Maar ook garages van partijen die minder sterk aan de gemeente gebonden zijn, kunnen in aanmerking komen voor medegebruik. Dan moet de gemeente wel helpen bij de onderhandelingen. Het is ten slotte ook in het belang van de gemeente, dat alle schaarse parkeerruimte in Leiden goed wordt gebruikt. Als er te weinig ruimte is, zal de gemeente daar uiteindelijk toch weer zelf voor moeten zorgen, en dat is veel duurder. De gemeente moet helpen om bedrijven zoals Achmea en AH ervan te overtuigen, dat ze niet alleen de stad Leiden een grote dienst bewijzen door mee te werken aan een stedelijk parkeerplan, maar dat ze ook goedkoper uit zijn.

Met name over de nieuw te bouwen garages van het ROC en Achmea moeten de gesprekken snel beginnen. Het is beter om nu al afspraken te maken, dan te wachten tot de bouw is afgerond, en er dan achter te komen dat er nog wat veranderd moet worden aan de inrichting van de garage, om veilig medegebruik mogelijk te maken.

Het Stadsparkerplan zal altijd nog wel eigen ruimte nodig hebben. De meeste garages zijn overdag bezet, en het Stadsparkerplan moet op zulke momenten toch klanten kunnen bedienen. Bovendien is het belangrijk dat er tenminste één plek altijd bereikbaar is voor park and ride. Garages die worden medegebruikt, kunnen vooral dienstdoen voor evenementen en partijen, die van te voren worden geboekt, en voor de weekends.



Gastvrijheid begint bij de deurmat van de gast, niet pas bij de ontvanger

Als gezamenlijke ondernemers zijn we druk bezig om ons beter bewust te worden van de kansen en vereisten van gastvrijheid. Het internationaal zakelijk toerisme is een van onze grote kansen. Maar zonder bereikbaarheid kun je dat wel vergeten. Leiden blijft dan als een winkel, helemaal ingericht voor het topsegment van de markt, maar vergeten om de voordeur van het slot te draaien.

Voor bereikbaarheid zijn voorzieningen als het Haagwegterrein essentieel. Het Haagweg Stadsparkeerplan concept is daarom zo briljant, omdat het de perfecte mix is van ambitie en gemak van de gast: je bent er al bijna, en je kunt toch goed en goedkoop parkeren. Een dergelijk initiatief, gelegen naast Heineken in Zoeterwoude zou niet helpen, omdat iedere bezoeker toch gaat kijken of hij niet dichterbij kan komen. En wat je wilt is niet alleen de auto's, maar ook het zoekverkeer in de binnenstad verminderen.

In elk geval zou wegvallen van de Haagweg voor de Pieterskerk betekenen dat exploitatie op de manier die nu gebeurt onmogelijk is.

Daarom: vooruit met de gastvrijheid, en vooruit met de capaciteit en de bereikbaarheid van de Haagweg!

Ton Boon, directeur Pieterskerk Leiden

4 – Vijfpuntenplan

Hierboven heeft u kunnen lezen hoe onmisbaar het Leidse Stadsparkeerplan is. En hoe het Stadsparkeerplan een belangrijke bijdrage kan leveren aan een schoner en mooier Leiden, én aan het halen van klimaatdoelstellingen en het terugdringen van luchtvervuiling. Als Leiden écht werk wil maken van een autoluwe binnenstad, kan dat niet zonder het Stadsparkeerplan!

Maar daarvoor zijn wel politieke beslissingen nodig. De ondernemers en culturele instellingen van de stad kunnen het niet alleen. Daarom is het nodig dat de Leidse gemeenteraad de volgende vijf punten uitvoert.

1. Bedrijfszekerheid voorop.
Er moet snel zekerheid komen over de toekomst van het Haagwegterrein: realiseer daar tenminste 450 park- and ride plaatsen. Daarnaast moet er een alternatief komen voor het Groenordhallenterrein in de Achmea-garage en uiteindelijk in de Kooiplein-garage.
2. De busjes van het Stadsparkeerplan moeten schoon en stil gaan rijden.
De gemeente moet de investering in de busjes die nodig is om op gas te gaan rijden mogelijk maken, door zich garant te stellen. Die investering wordt deels terugverdiend, als er op biogas gereden gaat worden.
3. De busjes van het Stadsparkeerplan moeten klimaatneutraal gaan rijden.
De gemeente moet samen met het Hoogheemraadschap zo snel mogelijk een tankpunt voor biogas realiseren. De investering in biogas verdient zichzelf terug, doordat de gemeente minder diesel hoeft te kopen.
4. Gebruik parkeerruimte dubbel.
Geef om te beginnen de gemeentelijke Haarlemmerstraat-garage in beheer. Dan kan die garage dubbel worden gebruikt, wat goed is voor het Stadsparkeerplan én voor de exploitatie van de garage door de gemeente. Daarnaast moet snel medegebruik worden afgesproken van bestaande én nieuwe garages in de stad, zoals de ROC-Lammenschansgarage en de Achmea-garage.
5. Het Stadsparkeerplan voor werknemers.
De gemeente moet met werkgevers in gesprek, om parkeer- en bereikbaarheidsoplossingen te zoeken die voor iedereen voordeel brengen. De gemeente moet, als grote werkgever, zélf het voorbeeld stellen, en haar eigen werknemers abonnementen bij het Stadsparkeerplan aanbieden.

De Leidse SP zal een voorstel doen in de gemeenteraad, waarin gevraagd wordt deze vijf punten uit te voeren. Voor een milieuvriendelijk, leefbaar en bereikbaar Leiden.

NAAR EEN MILIEUVRIENDELIJKE, LEEFBARE EN BEREIKBARE STAD

Meer informatie:

Julian van der Kraats

Tel: 06-15042822

Email: jvdkraats.sp@gmail.com

Of:

SP Leiden

Marnixstraat 18

2316 EN Leiden

Web: leiden.sp.nl

Tel: (071)5219153

Fax: (071)5280482

Email: leiden@sp.nl

© SP Leiden 2008

