

Parkeergarage onder de Garenmarkt

In het voorontwerp bestemmingplan is heel veel mogelijk

Op het voorontwerp bestemmingsplan Garenmarkt kunnen tot 8 september inspraakreacties worden ingestuurd naar het college van B&W. Zonder een nieuw bestemmingplan kan de ondergrondse parkeergarage niet worden gebouwd. Het voorontwerp maakt heel veel verschillende parkeergarages mogelijk, van een garage met een heel groot oppervlak —op de kaart wordt de damwand maar 1 meter uit de gevels getekend— tot een ronde parkeergarage, een zogenoemde “wokkel” midden op het plein, die grotendeels heel ver van de gevels aflight. In het voorontwerp ligt in- en uitrit in de Korevaarstraat. maar in de toelichting wordt ook stil gestaan bij andere mogelijkheden, bijvoorbeeld alleen de inrit op de Korevaarstraat en de uitrit op het plein, of de in- en uitrit op het plein, of beide, in- en uitrit op het plein (dat behoort tot de mogelijkheden bij de bouw van een wokkel).

maar - - - willen we dat ook, en mag het?

Risico's voor de fundamenteën, benaderbaarheid tijdens de bouw?

Dit wil natuurlijk niet zeggen dat al die mogelijkheden even wenselijk zijn; zelfs niet dat ze allemaal zouden kunnen op grond van de bestaande wet- en regelgeving. In het voorontwerp wordt de damwand 1 meter uit de gevels getekend (Die tekening is juridisch bindend, zie het kader). Omdat er buiten de damwand ook nog bouwruimte nodig is, kan dit betekenen dat mensen hun huis niet in of uit kunnen. En dan hebben we het nog niet over het feit dat het *wettelijk* is voorgeschreven dat de hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) de panden moeten kunnen benaderen tijdens de bouwperiode, of de risico's voor schade aan de bestaande gebouwen. Het voorontwerp zoals het er nu ligt kan dus onmogelijk worden uitgevoerd. Maar het is ook helemaal *niet de bedoeling* dat de damwand *overal* maar 1 meter uit de gevel komt te staan. De ontwerpers hebben alleen de mogelijkheid open willen laten dat *op een enkel punt* die damwand zo dicht bij de gevel komt. Alleen weet nog niemand waar die punten dan wel komen te liggen. Dat wordt pas bepaald in de met de aannemer af te sluiten contract. En natuurlijk zal er bij het opstellen van het contract goed gekeken worden naar de risico's voor de fundamenteën. Ook de benaderbaarheid wordt absoluut gegarandeerd (anders mag er niet eens gebouwd worden). Alleen “het hoe”, dat weten we nog niet

Verkeerscirculatie?, verkeersveiligheid?

Ook voor de problemen die een plaatsing van de in- en uitrit in de Korevaarstraat oproepen, zullen oplossingen voor een belangrijk deel nog gevonden moeten worden. In de toelichting wordt duidelijk opgeschreven dat er heel grote bezwaren zijn verbonden aan zowel de in- als uitrit in de Korevaarstraat. De doorgang voor bussen,

auto's, scooters, fietsen en voetgangers wordt heel nauw; rond 6 meter 80 aan de westkant (richting Garenmarkt) van de Korevaarstraat, en maar 4 meter 91 aan de oostkant, dicht bij het Levendaal (tekeningen van bijlage 1 van het voorontwerp). Dat heeft nadelige effecten op de verkeersdoorstroming. Opstoppingen op de Korevaarstraat zijn niet denkbeeldig (slecht voor de bereikbaarheid van de garage). De verkeersveiligheid is er ook niet mee gediend. Vandaar dat in de *toelichting* op het voorontwerp verteld wordt dat nog allerlei opties worden verkend om vooral de bussen maar om te leiden over de Geregracht, Oranjeboomstraat en Levendaal. Maar die oplossingen hebben alle ook zo hun problemen. Wat gaat er gebeuren met de verkeersdoorstroming op het Levendaal? En hoe gecompliceerd (en onveilig) wordt het kruispunt Korevaartstraat/Levendaal? Er wordt nog op gestudeerd. Er is nog niets bekend.

Maar behalve het bestemmingplan, is er ook nog het bouwcontract

De onduidelijkheden in dit stadium hangen samen met de keuze voor een zogenoemd Design, Build, Maintain contract (DBM-contract). In zo'n contract wordt aan de aannemer gevraagd om binnen bepaalde kaders het ontwerp voor de garage te maken.. Er komt zowel een waslijst met specificaties waar de garage zelf aan moet voldoen, als wel waaraan de aannemer zich moet houden tijdens de bouw. Die specificaties moeten nog opgesteld worden. De specificaties zullen duidelijk worden wanneer de gemeenteraad het *uitvoeringsbesluit* neemt (7 november). *Hoe* de aannemer aan die specificaties denkt te gaan voldoen, zal blijken uit de inschrijving die hij instuurt (voorjaar 2014). De specificaties nu moeten geen *nodeloze* beperkingen inhouden. Daarom staat de damwand nu nog 1 m uit de gevel getekend. Maar de aannemer zal tegelijkertijd te horen krijgen dat hij de benaderbaarheid moet garanderen en geen schade mag veroorzaken aan de fundamenteën. Heel goed mogelijk dat hij die damwand dan toch maar overal veel verder uit de gevel plaatst. Maar wie weet?. Totdat de beste inschrijving is gekozen, weten we niet hoe de garage eruit gaat zien en hoe hij gebouwd gaat worden.

Eisen aan het bouwproces en de openbare ruimte staan straks alleen in het DBM-contract

Veel wordt er in het bestemmingsplan NIET geregeld. De juridisch bindende elementen van een bestemmingsplan zijn de zogenoemde "verbeelding" (de kaarten met gebiedsgrenzen), en de "regels", de bepalingen over het gebruik van die gebieden en de daarin toegestane bouw. Daarbij wordt nagegaan of de regels en het verwachte gebruik van de ruimte passen binnen de wettelijke voorschriften, bijvoorbeeld die voor geluidhinder en luchtkwaliteit. Maar in het bestemmingplan wordt niets juridisch bindend vastgelegd over de *bouwwijze*, of over de vele elementen die bepalen hoe de *openbare ruimte* eruit gaat zien. Dat komt allemaal in het traject van de aanbesteding en het sluiten van het DBM-contract aan de orde. Voor omwonenden zijn de voorwaarden die bij de aanbesteding en de bouw gesteld worden minstens zo belangrijk, zo niet belangrijker dan wat er in het bestemmingsplan komt te staan. Twee jaar overlast is heel vervelend, maar als het daartoe beperkt blijft (de aannemer moet bijvoorbeeld niet tussentijds failliet gaan) overzienbaar. Erger is als er schade ontstaat aan de fundamenteën. Dat is niet zo denkbeeldig, omdat er geen gegevens zijn over de funderingen van vele gebouwen aan de Garenmarkt. Die zijn immers verloren gegaan met de stadhuisbrand in februari 1929. De burger kan alleen de gemeente aanspreken op schade die veroorzaakt is door de bouw. De gemeente kan op

zijn beurt de aannemer aanspreken. De praktijk is dat er dan vaak slepende juridische procedures ontstaan en in de tussentijd de schade niet verholpen wordt, of de kosten niet worden overgenomen door de “schuldige” partij.

en, - - - daar kan de gemeenteraad alleen invloed op uitoefenen

Afspraken over hoe er gebouwd moet worden om de hinder te beperken, hoe het onverhoopt optreden van schade zal worden vastgesteld, of de bomen zullen blijven staan, worden allemaal vastgelegd in het af te sluiten DBM-contract met de aannemer. Er is met de projectleiding afgesproken dat de omwonenden geïnformeerd zullen worden over de criteria die zullen worden aangelegd bij de beoordeling van de inschrijvingen die de aannemers indienen, en het gewicht dat aan die criteria toegekend zal worden (Bijvoorbeeld: als in uw ontwerp de bomen blijven staan, krijgt u daar extra punten voor) Maar al deze zaken vallen onder de bevoegdheid van de wethouder en niet van de gemeenteraad. De gemeenteraad kan de wethouder wel (proberen te) beïnvloeden.

Overleg met de omwonenden

Al geruime tijd wordt er geregeld overlegd met omwonenden. Dat begon met bewoners van 't Kruitschip die, al jaren geleden wilden weten wat er allemaal zou gaan gebeuren, en het initiatief namen voor overleg met de gemeente. De laatste tijd is dat in een stroomversnelling gekomen. Gelukkig worden er nu ook stelselmatig meer mensen voor deze gesprekken uitgenodigd dan de bewoners van het Kruitschip. Onze wens dat er ook tegelijkertijd met meer partijen, zoals winkeliers gesproken wordt, heeft gelukkig ook gehoor gevonden. Op een door de gemeente georganiseerde inloopavond op 2 juli zijn omwonenden bijgepraat over de stand van zaken en in de gelegenheid gesteld hun wensen en punten van zorg kenbaar te maken. Dat was een hele waslijst. Hier moeten we volstaan met de constatering dat een aantal thema's vaak werden genoemd: het beperken en beheersen van de risico's van schade aan de omliggende gebouwen, het beperken van de hinder tijdens de bouw (geluid, trillingen, bereikbaarheid), het kappen van alle bomen; de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid, geluidhinder (van ventilatoren), en de luchtkwaliteit (fijnstof). De inbreng van de omwonenden bij al deze aspecten heeft binnen de korte tijd nu nog geen concrete toezeggingen opgeleverd.

Commentaar van Jan Pieters, Ludo van Oyen (wijkvereniging PAL), **en Rob Erdbrink**, (aankomend voorzitter van het Buurtcomité Hogewoerd en omstreken

Het voorontwerp bestemmingsplan is nog niet rijp

In het Besluit ruimtelijke ordening, hoofdstuk 3, Bestemmingplannen, wordt in artikel 3.1.6 (een opsomming van wat er in de toelichting moet staan) onder f bepaald dat “*de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan*”, in die toelichting worden neergelegd. Niet ontkend kan worden dat er in de toelichting veel aandacht besteedt wordt aan de uitvoerbaarheid van het voorontwerp bestemmingsplan. Maar om er een goed en uitvoerbaar plan van te maken moet er nog heel veel gebeuren en het is niet zeker of het daadwerkelijk gaat lukken. De problemen die voort kunnen vloeien uit de plaats van de damwand (1 meter uit de gevel) en de

verkeerscirculatieproblemen bij een in- en uitrit op de Korevaarstraat zijn zo belangrijk dat er toch eerst zicht op een oplossing moet zijn. Nu weet niemand waar hij “ja” op zegt. Elke *inspraak*reactie kan in dit stadium gemakkelijk door het college terzijde gelegd worden, door te wijzen op wat er allemaal nog zal worden uitgezocht, en waarvoor slimme ingenieurs wel oplossingen voor weten te vinden. Maar de gemeenteraadsleden weten straks ook niet wat zij doen als zij “ja” (of “nee”) gaan zeggen op het ontwerp bestemmingplan. Kortom, dit voorontwerp is nog niet rijp voor de inspraak.

Een heel interessante andere invulling

Onlangs verraste Provast met een ontwerp, dat binnen de grenzen van het bestemmingsplan zal kunnen gaan vallen, maar veel minder risico voor de fundamenteën oplevert, veel minder overlast zal geven tijdens de bouw en veel minder problemen oplevert met de verkeerscirculatie. Het is de wokkel die al twee keer eerder is gebouwd (in Groningen en Harderwijk). Provast claimt ook dat deze garage goedkoper gebouwd kan worden met veel minder technisch en financieel risico dan de meerlaagse garage die de gemeente beschreven heeft in het voorontwerp bestemmingsplan. Maar dit voorstel behelst meer: Tegelijkertijd wordt de Hoogvliet supermarkt, afgebroken, tijdelijk aan de Waardgracht gevestigd en op de huidige plek herbouwd. Onder de Hoogvliet komt de Hoogvliet parkeergarage en boven op de Hoogvliet komt een aantal bioscoopzalen van Pathé. Omdat alle onderdelen van het plan effect hebben op de bezettingsgraad van de ondergrondse parkeergarage, presenteert Provast een en ander als één onlosmakelijk geheel. Elk van de vijf deelnemende partijen (Provast, Struckton, Hoogvliet, Q-park, Pathé) moeten tegelijkertijd zeker zijn van de doorgang van het project, willen ze hun handtekening zetten). De wethouder geeft er de voorkeur aan die projecten niet te koppelen, en zou de exploitatie van de parkeergarage in gemeentehanden willen houden. Laten we hopen dat dit niet betekent dat het Provast plan geen kans meer maakt, want de voordelen, ook financieel, zijn evident.

Een beter voorontwerp

Naar onze mening zou het voorontwerp bestemmingplan herschreven moeten worden. Het ontwerp van Provast laat immers zien dat er onder veel striktere voorwaarden met betrekking tot het ruimtebeslag, de hinder tijdens de bouw en de uiteindelijke openbare ruimte dan die in het voorliggende voorontwerp bestemmingplan, een betere garage kan worden gebouwd. Het voorliggende voorontwerp is daarom niet in het belang van een goede ruimtelijke ordening, en maakt het betrekken van de bevolking bij de ruimtelijke ordening wel heel erg moeilijk.

Maak er nou eens iets moois van !

In de toelichting wordt ruiterlijk erkend dat er in Leiden niet zozeer een kwantitatief dan wel een kwalitatief parkeerprobleem is. Er zijn er zeker geen 1000 extra nodig. Dat leidt tot overinvesteringen en dat kost ook geld. Dit neemt niet weg dat een parkeergarage onder de Garenmarkt wenselijk kan zijn. De parkeerplaatsen zijn in Leiden misschien niet goed over de belangrijkste punten van waaruit men de stad benadert, gespreid. Vijfhonderd extra parkeerplaatsen is veel. Het gevaar van dure leegstand is niet denkbeeldig. Het combineren met extra functies rond de Garenmarkt zou wel eens de enige manier kunnen zijn om straks niet met heel

hoge parkeertarieven te worden geconfronteerd. In het Provast voorstel wordt dat bereikt door de bioscoopzalen van Pathé.

Voor je ergens wilt parkeren moet je eerst een reden hebben om juist daar naar toe te willen gaan. Maak daarom van de Garenmarkt een plein waar mensen graag naar toe komen. Betrek dat plein bij de herinrichting van de Breestraat, leg er een fontein aan, en schaf het maaiveld parkeren af. Maak dat het leuk is om daar te zijn. Dat kan allemaal prima gecombineerd worden met de functie van evenementenplein.

We doen een dringend beroep op de Leidse politici, om eindelijk eens een keer over de schaduw van het collegeakkoord te springen. Die 1000 extra plaatsten zijn er niet ingekomen omdat daar behoefte aan is. Het vasthouden aan maaiveldparkeren, terwijl we zitten te springen om een mooi plein is krampachtig. Dit deel van de stad verdient een betere besluitvorming dan waar het college op lijkt af te stevenen.

Overleg met de omwonenden

Omdat deze zaken onderdeel zijn van het met de aannemer te sluiten contract, en alleen de wethouder daarover gaat, moeten er aparte afspraken gemaakt worden over de bewonersparticipatie. Dan moet het niet zo zijn dat die wel geregeld bij de aannemer mogen komen buurten, maar dat de aannemer alles naast zich neer kan leggen.

De procedure

Momenteel zitten we in de fase dat er inspraakreacties op het **voorontwerp** bestemmingsplan Garenmarkt worden ingewacht. Tot 8 september kunnen de inspraakreacties opgestuurd worden naar het College van B&W.

Dan gaat het College een inspraaknota opstellen en zich beraden over de vraag of de reacties aanleiding (genoeg) zijn om het voorontwerp bestemmingsplan te wijzigen, en stelt het ontwerp bestemmingplan op.

Dit ontwerp bestemmingsplan wordt via kennisgevingen breed bekend gemaakt; in de Staatscourant, in dag- week- en huis-aan-huisbladen, of op andere manieren. Er komt ook een digitale versie op: ruimtelijkeplannen.nl Iedereen heeft de mogelijkheid om binnen zes weken zienswijzen in te dienen.

Samen met alle zienswijzen wordt het ontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de gemeenteraad. Die heeft dan nog maximaal zes weken de tijd om het bestemmingplan vast te stellen. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingplan wordt bekend gemaakt.

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan kan, binnen zes weken, beroep aangetekend worden, of een voorlopige voorziening gevraagd worden bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad

van State. Een verzoek om voorlopige voorziening heeft opschortende werking. Als er niet om een voorlopige voorziening is gevraagd, treedt het bestemmingplan na zes weken nadat het vaststellingsbesluit genomen is, in werking.

Bron: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/wet-ruimtelijke-0/instrumentarium-wro>

Het uitvoeringsbesluit door de gemeente is voorzien op 7 november as. Er is een grote kans dat het bestemmingplan dan nog niet is vastgesteld, laat staan in werking is getreden. Ondertussen kunnen wel inschrijvingen op de offerteaanvraag voor een DBM contract worden afgewacht, maar het uitvoeringsbesluit is dan voorwaardelijk en kan pas geëffectueerd worden als het bestemmingsplan in werking is getreden. (en dat is zes weken na het beëindigen van de beroepstermijn bij de Raad van State, tenminste als er geen voorlopige voorziening is gevraagd).

Het bestemmingplan.

Een bestemmingplan bestaat uit:

Toelichting

De toelichting is de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt ingegaan op het doel van het bestemmingsplan, het relevante beleid, een beschrijving van het plangebied / de planontwikkeling, de relevante omgevingsaspecten (m.e.r., geluid, lucht, externe veiligheid, bodem, flora en fauna, water, archeologie, etc.)

In het Besluit ruimtelijke ordening, hoofdstuk 3, Bestemmingplannen, wordt in artikel 3.1.6 onder f bepaald dat *“de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan”*, in de toelichting worden neergelegd

Verbeelding

De verbeelding is een *digitale kaart* opgebouwd uit (dubbel)bestemmingen Voor de Garenmarkt als geheel gaat het om de bestemming verkeer. Maar er zijn ook *dubbelbestemmingen* bijvoorbeeld *“evenementenplein”* en de *“waarde-archeologie”*, waardoor er voorwaarden gesteld kunnen aan de manier van opgraven en bewaren van archeologische resten. Door *aanduidingen* op te stellen kunnen zaken nog gedetailleerder worden geregeld.

Regels

Hier worden onder vastgelegd wat er onder de *bestemming “verkeer”* valt. Er worden ook bouwregels gegeven. Daarin wordt onder meer vastgelegd dat de parkeergarage 500 parkeerplaatsen groot wordt, hoe diep hij wordt (13 meter), het maximum aantal bouwlagen (3), dat er een in- en uitrit moet zijn (maar de plaats daarvan is aangegeven in de verbeelding), dat er maximaal 4 stijpunten komen. Maar onder de regels wordt ook vastgelegd wat er mag onder de

dubbelbestemming “evenementenplein” (hoeveel evenementen van welke geluidscategorie (1, 2a, 2b, 3), en hoeveel decibellen er per categorie toegestaan zijn)

De verbeelding en regels zijn het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De teksten van het voorontwerp bestemmingplan Garenmarkt zijn te vinden op:

<http://gemeente.leiden.nl/projecten/ruimtelijke-ordening/garenmarkt/>

De Digitale versie is te vinden op:

Ruimtelijke plannen <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?planidn=NL.IMRO.0546.BP00090-0101>

Regels http://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0546.BP00090-0101/r_NL.IMRO.0546.BP00090-0101.html

Toelichting http://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0546.BP00090-0101/t_NL.IMRO.0546.BP00090-0101.html