

RAADSVOORSTEL12.0047

Rv. nr.:12.0047

B en W-besluit d.d.:24-4-2012

B en W-besluit nr.:12.

Naam programma:

Bereikbaarheid en Binnenstad

Onderwerp:

Kaderbesluit Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt

Aanleiding:

Ondernemers, bezoekers en bewoners beoordelen parkeermogelijkheden in Leiden als onvoldoende. Goede parkeervoorzieningen zijn noodzakelijk om de belangrijkste doelstellingen van "Verder met de Binnenstad" (in dit kaderbesluit aangeduid met: Programma Binnenstad) te behalen; meer bezoekers naar de binnenstad van Leiden krijgen, die meer besteden en het bezoek aan Leiden hoog waarderen.

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst "Samen Leiden" (2010 – 2014) op 2 november 2010 heeft het College nadere invulling gegeven aan deze doelstellingen uit Programma Binnenstad en een aantal uitgangspunten vastgesteld voor de ontwikkeling van de parkeergarages. In het Beleidsakkoord is overeengekomen dat voortvarend uitvoering gegeven wordt aan het vastgestelde Programma Binnenstad (juni 2009). Dit houdt onder andere in dat 1000 extra parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages in de binnenstad gerealiseerd worden. Aangewezen plekken zijn de Garenmarkt, Lammermarkt en de Kaasmarkt, te beginnen op de Garenmarkt en Lammermarkt.

In maart zijn de projectopdrachten door het College vastgesteld, in april 2011 zijn de bijbehorende voorbereidingskredieten door de Raad vastgesteld:

1. Realiseer op de Lammermarkt en de Garenmarkt 1000 extra parkeerplaatsen.
2. Draag zorg voor inrichting van een hoogwaardige openbare ruimte, rekening houdend met kermis en evenementen.
3. Financier de garages binnen de exploitatie van het parkeren waarbij een eenmalige bijdrage van € 5 miljoen uit de reserveopbrengst verkoop aandelen NUON zal worden ingebracht ter dekking van een onrendabele top.
4. Streef naar een uitvoeringsbesluit in 2013.

In maart 2011 heeft de Raad een locatieafhankelijk Programma van Eisen (PvE) voor twee hoogwaardige goed bereikbare ondergrondse parkeergarages vastgesteld. Ook zijn toen de belangrijkste principes voor de herinrichting van de openbare ruimte en het procesvoorstel met daarin alle relevante werkzaamheden, onderzoeken en doorlooptijden tot het kaderbesluit bestuurlijk vastgesteld. Ter uitvoering van het raadsbesluit van september 2011 wordt nu voor zowel de Lammermarkt als de Garenmarkt de voorkeursvariant voor de ondergrondse parkeergarages voorgelegd en toegelicht en worden de financiële consequenties in beeld gebracht. Afsluitend wordt een aantal voorstellen gedaan om te komen tot een sluitende financiële businesscase.

Doel:

Doel van het project is te komen tot 1000 extra parkeerplaatsen op de Garenmarkt en de Lammermarkt zonder bovengrondse toevoeging van vastgoed c.q. programma, met een respectievelijke omvang van 400 en 800 plaatsen. Parkeren op straatniveau blijft op de Garenmarkt gehandhaafd evenals de evenementenfunctie. Het kwaliteitsniveau van de nieuwe maaiveldinrichting van de Garenmarkt zal op zijn minst gelijk zijn aan het huidige kwaliteitsniveau. Op de Lammermarkt moet echter een verblijfsgebied gecreëerd worden waarbij het parkeren op maaiveld wordt gecompenseerd onder de grond.

Kader:

- Bestuursovereenkomst "Samen Leiden" (2010-2014)
- Kadernota Bereikbaarheid (RB 09.0039)
- Programma Binnenstad (RB 09.0050)
- Verder met de Binnenstad (B&W 11.0643)
- Programmabegroting 2011, programma 4 + 6 (RB 10.0113)
- Uitgangspunten ontwikkeling parkeergarages binnenstad (RB 10.1082)
- Kadernota kwaliteit Openbare Ruimte (RB 11.0117)
- Visie Leidse Singels (RB 11.0129)
- Bereikbaar Leiden, Nota van Uitgangspunten (B&W 12.0237)
- Projectopdrachten Parkeergarage Lammermarkt en Garenmarkt (B&W 11.0223)
- Voorbereidingskredieten Lammermarkt en Garenmarkt (RB 11.0021)
- Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt (RB 11.0041)
- Subsidieverstrekking aan SSL (RB 11.0137)
- Moties M110041/1, M110041/2, M110041/3

Overwegingen:

De autobereikbaarheid van Leiden en de parkeermogelijkheden in Leiden laten te wensen over. Ondernemers, bezoekers en bewoners beoordelen de parkeermogelijkheden als onvoldoende. Als het Leidse 'parkeerproduct' niet wordt verbeterd, leidt dit tot een relatieve achteruitgang van de autobereikbaarheid en daarmee tot een verdere achteruitgang van het aantal bezoekers en komen de ambities van het Programma Binnenstad in gevaar. Er is onderzoek gedaan naar de behoefte aan extra kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen in Leiden en de bezetting die op de extra plekken gehaald kan worden (zie bijlage 1: "Parkeeronderzoek betreffende de onderbouwing van en de condities voor de gewenste uitbreiding van 1000 extra parkeerplaatsen in Leiden", Spark-Ecorys 28 februari 2012). Dit rapport concludeert dat 'niets doen voor Leiden geen optie is'.

1. Parkeerbehoefte

Ondernemers, bezoekers en bewoners beoordelen parkeermogelijkheden in Leiden als onvoldoende. Centraal gelegen plekken (binnen de 'beker') zijn enerzijds aantrekkelijk voor bezoekers aan de binnenstad door korte loopafstand tot het kernwinkelgebied. Anderzijds zijn ze slecht vindbaar waardoor ze niet optimaal gebruikt worden, met name door bezoekers die de stad niet kennen. Als resultaat veroorzaken ze veel onnodig zoekverkeer in de binnenstad. Een parkeergarage met goed bereikbare en goed vindbare parkeerplaatsen biedt meer kwaliteit zowel vanuit de faciliteiten die geboden worden, zekerheid, en bewegwijzering naar de bestemmingen in de binnenstad. Het is dan ook de verwachting dat verbetering van het Leidse parkeerareaal zal zorgen voor grotere bezoekersaantallen aan Leiden.

Het onderzoek van Spark-Ecorys trekt inderdaad als belangrijkste conclusie dat de realisatie van nieuwe, kwalitatief hoogwaardige garages meer (auto)bezoekers naar de binnenstad van Leiden kan trekken.

Rond het parkeren in Leiden is een groot aantal feiten verzameld om een zo betrouwbaar mogelijk beeld te krijgen van de parkeersituatie. Zowel bewoners als bezoekers waarderen de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden in Leiden negatief. Het onderzoek wijst uit dat, objectief gezien, de parkeervoorzieningen in Leiden onder de maat zijn. Dit lage oordeel heeft niets te maken met het ontbreken van parkeerplaatsen en ook niet met het parkeertarief, dat relatief laag is. Het zegt iets over de kwaliteit van de parkeervoorzieningen: die zijn zeer matig, krap bemeten, hebben weinig tot geen service en comfort en de parkeerder wordt niet geholpen met het vinden van zijn bestemming in het centrum. Daarnaast zijn de aanrijdroutes vaak onduidelijk. Uit het onderzoek blijkt dat met name winkelbezoekers wegblijven vanwege de matige autobereikbaarheid en ondermaatse parkeermogelijkheden. Spark-Ecorys stelt daarom dat er in Leiden op dit moment een tekort is aan kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen.

Het effect van een betere bereikbaarheid en een hogere kwaliteit van het parkeerareaal is uitgerekend en uitgedrukt in extra potentieel te verkopen parkeeruren. Er is berekend welke groei onder autobezokers mogelijk is. Een groei van 50% bezoekers uit de regio (tot 20 kilometer rondom Leiden) is mogelijk bij een goed parkeerproduct. Deze groei is af te zetten tegen het aantal parkeerplaatsen dat op piekmomenten door bezoekers wordt bezet. In totaal blijkt er dan een potentiële behoefte te zijn aan ruim 800 extra kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen, vergeleken met de bezette parkeerplaatsen in het centrum van Leiden op piekmomenten, die naar verwachting zo'n 915.000 parkeeruren per jaar extra opleveren.

Voor deze berekeningen is gebruik gemaakt van cijfers uit het recente Koopstromenonderzoek Randstad (KSO) waar Leiden in heeft geparticipeerd. Uit dit KSO zijn cijfers te herleiden naar het aantal mensen uit een stad of een regio dat boodschappen doet en winkelt in Leiden of een van de andere centrumgemeenten die als benchmark (referentie) zijn gebruikt (Leidschendam, Delft en Dordrecht). Een groot deel van de ondervraagden geeft aan niet naar Leiden te komen maar ergens anders te winkelen. Belangrijke motivatie hiervoor is onder meer de parkeermogelijkheden. Een andere reden voor achterblijvende regiobinding ligt in de kwaliteit van het winkelaanbod op zich. Navraag bij investeerders, retailers, (inter)nationale opererende makelaars leert ons dat de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voor deze partijen randvoorwaardelijk zijn voor investeringen in de kwaliteit van de retail.

Naast een inschatting van de potentiële extra parkeeruren die door autobezokers uit de regio gerealiseerd kunnen worden, worden in het rapport ook de noodzakelijke randvoorwaarden om extra bezoekers naar deze plekken te trekken in kaart gebracht.

2. Randvoorwaarden die worden gesteld aan het realiseren van de (extra) vraag naar kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen in garages.

Voor de benodigde extra parkeerplaatsen is een aantal randvoorwaarden noodzakelijk om de berekende potentiële toename te bewerkstelligen (zie bijlage 1). De belangrijkste zijn:

- Nieuwe parkeerplaatsen moeten qua ligging en vormgeving kwalitatief goed zijn en aansluiten op de winkelgebieden met een optimale auto- en voetgangersontsluiting, gerelateerd aan looproutes.

- Geen excessieve parkeertariefverhoging in de garages.
- Een actieve communicatiecampagne over het nieuwe, verbeterde parkeerproduct van Leiden in de regio. Het stimuleren van een langer verblijf biedt de binnenstad kansen en leidt tot een grotere parkeervraag.
- Een verbetering van de (doorstroming op) de toevoerwegen naar de parkeergarages.
- Verbetering van de kwaliteit en volledigheid van het parkeerverwijssysteem.
- Het centrum van Leiden dient tenminste de huidige aantrekkelijkheid te behouden.
- De realisatie van 1.000 goede parkeerplaatsen maken het mogelijk om het totale imago van parkeren in de binnenstad van Leiden te verbeteren door een deel van de plekken met slechte kwaliteit te benutten voor een kwaliteitsverbetering.

Afhankelijk van de mate waarin aan alle bovengenoemde voorwaarden voldaan kan worden, zal de potentiële parkeerproductie daadwerkelijk gerealiseerd worden. Het Programma Binnenstad, en de daarin genoemde activiteiten en ontwikkelingen, fungeert als belangrijkste kader om de meest relevante condities ook daadwerkelijk te realiseren. Indien aan alle voorwaarden van het Programma Binnenstad wordt voldaan en daarmee het functieaanbod en de aantrekkelijkheid van de binnenstad in grote mate verbetert, kan zelfs nog een verdere stijging van de parkeervraag worden verwacht. Ook kan een stijging van autobezoekers verwacht worden uit de stad zelf, omdat het aandeel autobezoekers uit de stad Leiden naar het centrum op dit moment bijzonder laag is (10%). Daar tegenover stellen andere deskundigen dat de opkomst van internetverkoop een negatief effect kan hebben voor centrumgebieden.

In het Spark/Ecorys rapport (bijlage 1) worden de resultaten van veertien uitgevoerde deelonderzoeken gepresenteerd. Deze onderzoeken versterken elkaar en maken het daardoor mogelijk om een centrale conclusie te trekken die is uitgedrukt in een aantal parkeerplaatsen met daarbij behorende parkeerproductie in uren. Deze parkeerplaatsen hebben de gewenste kwaliteit waaraan de stad Leiden dringend behoefte heeft.

3. Ontwikkelstrategie

Voor de realisatie van de garages is bepaald hoe en wanneer de markt betrokken wordt. De positie en de rol van het Gemeentelijk Parkeermanagement zijn daarbij gedefinieerd. Uitgangspunt is een gunstige verdeling van de risico's tussen gemeente en markt bij het ontwerpen, voorbereiden en beheer van de garages. Daartoe zijn ook gesprekken gevoerd met een aantal hoofdrolspelers op de markt. Het blijkt dat het model waarin de gemeente de garages zelf exploiteert en financiert de meeste voordelen oplevert en het voordeligst voor de gemeente is. Een van de belangrijkste overwegingen hierbij is dat een succesvolle exploitatie van de garages afhangt van een aantal randvoorwaarden waar de gemeente zelf de meeste invloed op heeft (zoals hiervoor in paragraaf 2 aangegeven). De gemeente behoudt voldoende financiële zekerheid en sturingsmogelijkheden bij het zelf exploiteren. Als, na verloop van tijd, de exploitatie stabiliseert, de parkeergarages 'volwassen' zijn geworden, de bereikbaarheid van de binnenstad is verbeterd, de aantrekkingskracht van Leiden is toegenomen en de sturingsbehoefte van de gemeente daardoor kan afnemen, kan alsnog worden besloten om de garages te verkopen of te verhuren.

Op basis van twee ingewonnen adviezen is geconcludeerd dat de meest geschikte contractvorm voor de gemeente Leiden een Design, Build & Maintain (DBM) contract is. Gezien de ambitie van de gemeente Leiden om ontwikkelingen zoveel mogelijk samen met marktpartijen op te pakken, wordt gekozen voor een DBM-contract in plaats van een

traditioneel bestekscontract. Bij een DBM-contract zet de marktpartij haar kennis in met als doel een optimaal ontwerp, uitvoerings- en beheersmethode te hanteren. De 'Maintain' component richt zich op het bouwkundig beheer en niet op de beheerkosten die met de exploitatie te maken hebben (zoals het schoonmaken en toezicht houden). Beide bureaus adviseren (zie bijlage 3 en bijlage 8) echter wel om, ter beheersing van de financiële risico's, alvorens de opgave op de markt te zetten, zelf een referentieontwerp te maken op het niveau van een Definitief Ontwerp (DO), dat aan de vastgestelde kaders uit het PvE voldoet. Essentieel is dat de belangrijkste omgevingsrisico's goed in beeld zijn alvorens een contract te tekenen. De mate waarin dit haalbaar is bepaalt de grootte van het financiële risico. Het gemeentelijke DO wordt tezamen met het PvE als referentieontwerp aan de markt aangeboden. Vervolgens kan de markt kiezen om een efficiënter ontwerp te maken dat aan de door de gemeente vastgestelde eisen voldoet, of het door de gemeente zelf opgestelde ontwerp uit te werken en uit te voeren.

Tegelijkertijd met de voordelen die het betrekken van de markt biedt, zijn er ook aandachtspunten. Een geïntegreerd contract (DBM) vergt meer capaciteit aan de zijde van de opdrachtgever in vergelijking met een traditioneel contract en leidt daardoor tot hogere apparaatskosten. Dat geldt zowel voor de beoordelings- en onderhandelingsfase met de (kandidaat) aannemer als voor de fase van contractering tot oplevering: het aantal documenten dat beoordeeld en getoetst moet worden, is beduidend hoger dan bij een traditioneel contract. Dit wordt benadrukt door het tweede advies (second opinion). Op basis daarvan is gekozen voor een werkwijze waarbij alsnog kan worden besloten om ook het bestek door de gemeente te laten opstellen en een traditioneel contract aan de markt aan te bieden. Dit kan een uitkomst zijn in het geval dat in de volgende projectfase (ontwerpfase) mocht blijken dat bepaalde onzekerheden niet voldoende zijn weggenomen en/of er niet voldoende toegevoegde waarde wordt verwacht (technische innovatie) in relatie tot de hogere proceskosten. Voor het tijdstip van oplevering van de garage heeft dit geen gevolgen en er wordt zelfs een versnelling verwacht, aangezien het op de markt brengen van een geïntegreerd contract meer voorbereiding vereist.

Omdat het werk (het bouwen van parkeergarages aan de randen van een historische binnenstad) specialistisch is, is het belangrijk dat een gekwalificeerde partij het werk uitvoert. Een aanbesteding middels een niet-openbare procedure is hierdoor voor de hand liggend. De gemeente selecteert op basis van geschiktheid een aantal deelnemers aan de hand van vooraf kenbaar gemaakte selectiecriteria, bijvoorbeeld op het gebied van ervaring en technische expertise met parkeergarages.

Ten behoeve van een eenduidige kwaliteit en uitstraling van beide parkeergarages worden de garages in één pakket aan de markt aangeboden en als zodanig gecontracteerd. Daarnaast wordt hiermee een financieel voordeel beoogd. De ervaring leert dat, gegeven het huidige economisch klimaat, een aanbestedingsvoordeel denkbaar is. Zeker gezien de looptijd van het werk. Gelet op de totale kosten van ca. 100 miljoen verwachten wij dat we met gelijktijdige aanbesteding van de beide garages een schaalvoordeel kunnen behalen van enkele procenten.

4. Voorkeursvarianten

In september 2011 heeft de Raad een locatieafhankelijk Programma van Eisen (PvE) vastgesteld. In dit document zijn, met name de technische, functionele en constructieve eisen voor de garages vastgelegd. De afgelopen maanden is dit PvE verfijnd en zijn onder andere

de eisen met betrekking tot het gebruik van de garages aangescherpt om de gewenste kwaliteit te waarborgen. De belangrijkste aanpassingen zijn:

- Bij de ingang wordt aangegeven dat:
 - er cameratoezicht is;
 - er oplaadpunten voor elektrische voertuigen zijn.
- De verdiepingen moeten onafhankelijk van elkaar kunnen functioneren.
- In de garage moet dekking van radiosignalen en voor mobiele telefoons, inclusief data, zijn.

Om de ambitie met betrekking tot uitstraling van de garages vast te leggen is een Beeldkwaliteitplan opgesteld (zie bijlage 6). In dit document is onder meer opgenomen welke uitstraling de garage moet hebben en welke ontwerpelementen gewenst zijn om een hoge kwalitatieve beleving te verkrijgen. De beleving is vanuit het perspectief van de gebruiker benaderd en door middel van referentiebeelden vormgegeven. Het Beeldkwaliteitplan is een "groeidocument" dat wordt aangevuld naarmate het project vordert. In de volgende fase worden het PvE en de ontwerp-specifieke elementen parallel verder ontwikkeld.

Ontsluiting en bereikbaarheid

In 'Bereikbaar Leiden, NvU' (B&W 12.0237) staat dat de verblijfskwaliteit van de binnenstad wordt verbeterd door het doorgaande verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden. Bezoekers in een auto worden verleid om gebruik te maken van parkeergarages. Omdat Leiden een goed bereikbaar centrum wil hebben en houden is onderzoek gedaan naar de impact van de garages op de bereikbaarheid van de binnenstad. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat bij de verkeerskundige ontsluiting van de garages drie aspecten een rol spelen. Ten eerste is het wenselijk dat de garages goed bereikbaar zijn via een herkenbare route, al vanaf de A4 en de A44. Ten tweede moeten de garages op een verkeersveilige wijze aansluiten op het omliggende wegennet en ten derde moet het omliggende wegennet (en met name de kruisingen) het verkeer van en naar de garages goed kunnen verwerken, dat wil zeggen dat er geen stremming mag ontstaan door auto's die de garages in of uit willen rijden.

Situatie tijdens de bouw

Naast het inzichtelijk maken van het traject om te komen tot een weloverwogen ontwerp is ook de tijdelijke situatie tijdens de bouwwerkzaamheden onder de loep genomen. Hinder op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid moet worden geminimaliseerd. Bij het bepalen van de voorkeursvarianten is daarom ook rekening gehouden met de wens dat de gebieden rondom de bouwlocaties, zoals de Lakenhal, zo goed mogelijk moeten kunnen blijven functioneren tijdens de bouw. De randvoorwaarden en uitgangspunten worden in de volgende projectfasen (de ontwerp- en voorbereidingsfase) verder uitgewerkt. Hiertoe wordt een plan opgesteld waarin beschreven staat en in kaart wordt gebracht wat de maatregelen zijn om een goede balans te krijgen tussen veilig en efficiënt bouwen enerzijds en het kunnen functioneren van de directe omgeving anderzijds. Aansluiting wordt gezocht met het initiatief 'Beste binnenstad van Nederland', dat als ambitie heeft om Leiden ook tijdens bouwwerkzaamheden aantrekkelijk te houden.

In de projectfase voorafgaand aan dit kaderbesluit (de definitiefase) zijn voor beide parkeergarages verschillende garagevarianten onderzocht. De varianten onderscheidden zich voornamelijk op het gebied van de locatie van de in- en uitritten voor de auto, het aantal in- en uitritten en het aantal lagen dat de garage diep is. Zowel de technische en financiële

haalbaarheid als de verkeerskundige inpasbaarheid van de verschillende varianten zijn onderzocht. Beide parkeergarages staan dicht tegen de (historische) bebouwing aan vandaar dat ook in deze fase de uitvoeringsrisico's in kaart zijn gebracht. Een uitgebreide beschrijving van de totstandkoming van de voorkeursvarianten is te lezen in de bijlagen 9 (Garenmarkt) en 16 (Lammermarkt); hieronder wordt in twee paragrafen een verkorte weergave gegeven voor Lammermarkt en Garenmarkt.

Second opinions

Wat de essentiële onderzoeken betreft zijn second-opinions uitgevoerd. Voor beide garages is een tweede expertadvies ingewonnen over de kostenramingen. De second opinion bood geen aanleiding tot het aanpassen van de ramingen. Daarnaast is een second opinion uitgevoerd voor wat betreft de marktstrategie en contractering van de garages. De second opinion wijkt op het punt van de contractvorm af, zie daarvoor paragraaf 3.

4.1 Voorkeursvariant garage Lammermarkt

Aantal parkeerplaatsen en parkeerlagen

De voorkeursvariant voor de parkeergarage Lammermarkt telt drie parkeerlagen met 800 parkeerplaatsen. De overwegingen om te kiezen voor een drielaagse variant in plaats van een tweelaagse variant liggen in het verminderen van risico's voor de omgeving tijdens de bouw. De molen en de terp waarop deze gebouwd is, blijven buiten de bouwkuip. Daarnaast spelen de bouwkosten in relatie tot het faseren en bouwrijp maken een rol. Hoe kleiner de bouwkuip hoe meer flexibiliteit er is voor tijdelijke (verkeers-) maatregelen; het verkeer kan zoveel mogelijk blijven functioneren (doorstromen). Aan een nog diepere garage met een kleinere bouwkuip zijn hoge kosten verbonden, terwijl in de Leidse situatie het verschil tussen de tweelaagse en drielaagse variant beperkt is. Doordat de kosten en het gebruik min of meer gelijk zijn is daarmee gekozen voor minder overlast en beter doorstroming tijdens de bouw.

Locatie in- en uitritten

Er is onderzoek gedaan naar de in- en uitritten en de verkeerscirculatie rondom de locaties voor de parkeergarage. De breed gedragen wens om doorgaand verkeer in het centrum zo veel mogelijk om te leiden heeft er in geresulteerd dat de route via het Schuttersveld is aangewezen als de hoofdonthoudingsroute: dit dient doorvertaald te worden in de grootte en breedte van de ingangen van de parkeergarages.

De variant waarvoor gekozen is heeft twee toeritten. De hoofdtoerit ligt buiten de Singel, van het Schuttersveld of de Marislaan naar niveau -2 met een tunnel onder de Rijnsburgersingel door. De tweede toerit ligt in het verlengde van de Langegracht naar niveau -1. Twee toeritten hebben de voorkeur vanuit het oogpunt van de exploitatie. Deze combinatie biedt ook goede mogelijkheden voor aansluiting en doorstroming op het wegennet maar brengt ook kosten met zich mee. Een definitieve afweging over de tweede toerit wordt gemaakt in de volgende fase. Indien een positiever exploitatieresultaat onderbouwd kan worden en de toerit verkeerskundig en beleidsmatig past, wordt deze ontworpen.

Een ingang buiten de Singel heeft uit zowel stedenbouwkundig als verkeerskundig oogpunt de voorkeur voor de garage. Verkeerskundig heeft deze variant de voorkeur omdat de toerit op het Schuttersveld of in de Marislaan goed in te passen is en deze de interne verkeersafwikkeling in de garage niet verstoort. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt en vanuit de Visie Leidse Singels geldt dat deze variant maximale vrijheid geeft aan de inrichting van het maaiveld en een eventuele verplaatsing van de Valkbrug niet in de weg staat. Het biedt

daarmee de mogelijkheid het historische bolwerk (zoveel mogelijk) vrij te maken van verkeer. Voor evenementen, in het bijzonder de festiviteiten rond 3 oktober, ligt de voorkeur bij deze variant aangezien hierin de opbouw en inrichting van het evenemententerrein het minst verstoord wordt. Hiermee is ook uitvoering gegeven aan de motie M110041/3 (Zevenbergen en van Wijk). Ook bewoners in de omgeving hebben tijdens een bewonersbijeenkomst aangegeven veel kansen te zien in deze oplossing en de mogelijkheden die ontstaan voor de inrichting van de Lammermarkt, mits de verkeersafwikkeling voor hun wijk niet verslechtert.

Deze variant is wel duurder (circa 10% van de totale investering in de parkeergarages) dan een variant met de ingang vanuit het Schuttersveld binnen de Singel maar deze extra investeringskosten zijn in het licht van het exploitatievoordeel, uitstraling en betrouwbaarheid te verantwoorden. Het exploitatievoordeel wordt veroorzaakt doordat de garage altijd bereikbaar is, ook tijdens de (opbouw van) de 3 oktober kermis. De verkeerscirculatie in de stad wordt hierdoor verbeterd, ook tijdens andere evenementen. Een garage die altijd open is betekent betrouwbaarheid voor bezoekers. Daarnaast biedt deze toerit kansen voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en een hoogwaardige uitstraling.

De bereikbaarheid van de garage is het best gewaarborgd als de toerit via de Marislaan wordt ingepast/vormgegeven. Het verkeer vanuit de Schipholweg hoeft dan geen U-bocht te maken om de garage te bereiken en activiteiten op het Schuttersveld belemmeren de toegang niet. Ook wat oriëntatie betreft verdient deze route de voorkeur: bezoekers zien de molen al liggen voordat ze de garage inrijden.

Voetgangersentrees

Er worden verschillende stijgpunten voor de gebruikers gemaakt met trappen en liften die uitkomen op het maaiveld. In de volgende ontwerpfase wordt de exacte locatie bepaald aan de hand van de randvoorwaarden uit het locatieafhankelijke PvE. De stijgpunten vanuit de garage moeten direct aansluiten op de routes naar bovengrondse bestemmingen. Bij bovenkomst moet het voor de bezoeker direct duidelijk zijn in welke richting de bestemming ligt. Voor de bezoeker moeten zowel boven- als ondergrondse stijgpunten goed zichtbaar zijn. Het uitgangspunt voor de vormgeving is nader uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan en dient afgestemd te worden met het ontwerp voor het maaiveld waarbij de evenementenfunctie zo min mogelijk wordt belemmerd.

Ruimtelijke inpassing

De Lammermarkt is één van de achttien ontwikkellocaties van Programma Binnenstad. Het gaat hierbij zowel om de realisatie van een parkeergarage als om de inrichting van de openbare ruimte als onderdeel van het project Singelpark. De Lammermarkt maakt ook onderdeel uit van het Cultuurkwartier en moet als evenementenlocatie beschikbaar blijven. De realisatie van de parkeergarage loopt vooruit op de herinrichting van de openbare ruimte Lammermarkt. Een PvE gebaseerd op het Programma van Uitgangspunten dat in september (RB 11.0041) aan de raad is gepresenteerd, is nog niet afgerond. In het PvE worden de belangen van alle omliggende projecten, maar ook van de 3 oktober kermis en het behoud van de markt als evenementenlocatie meegenomen.

Er wordt gewerkt aan twee studies. De eerste is een stedenbouwkundige verkenning naar de inrichtingsmogelijkheden. Deze studie geeft met name antwoord op de consequenties van een verdeling tussen park en evenementenplein in combinatie met verschillende locaties van de ingang (bijlage 21). Een tweede studie richt zich meer op het gebruik van de ruimte en de

programmering. In deze studie wordt onderzocht met welke ingrepen verschillende belangen zo goed mogelijk worden gefaciliteerd en tegelijkertijd een levendig plein wordt gecreëerd. Bovenstaande uitkomsten zullen resulteren in een Programma van Eisen voor de openbare ruimte waarna gestart kan worden met het ontwerp. Door bij deze studies onder meer als uitgangspunt mee te nemen dat op de Lammermarkt de evenementenfunctie behouden blijft, wordt uitvoering gegeven aan de moties M110041/1 (van Haaster), M110041\2 (van Haaster) en M110041/3 (Zevenbergen en van Wijk). In het uitvoeringsbesluit wordt aangegeven op welke wijze dat wordt gedaan.

De samenhang tussen beide opgaven dient in de uitwerking van het project gewaarborgd te blijven. Daarom wordt gekozen om het projectmanagement voor de parkeergarage en de inrichting openbare ruimte Lammermarkt in één hand te leggen, waarbij voor de inrichting van de openbare ruimte de uitgangspunten uit Programma Binnenstad en de Visie Leidse Singels leidend zijn. Voor de tijdsplanning is uiteraard de bouw van de garage leidend, pas na bouw van de garage kan de openbare ruimte bovenop de garage opnieuw worden ingericht.

Voor de geraamde project- en realisatiekosten in dit kaderbesluit is rekening gehouden met het terugbrengen van het maaiveld ter plekke van de bouwput conform de Kadernota Openbare Ruimte. De kosten voor het maaiveldontwerp op basis van de hierboven genoemde ambities kunnen worden geraamd als een ontwerp is gemaakt. Bij het vaststellen van het projectontwerp wordt een dekkingsvoorstel voor de inrichting van de openbare ruimte gepresenteerd, waarbij het uitgangspunt is dat het parkeren op maaiveld verdwijnt. Binnen het project wordt rekening gehouden met de kosten voor het terugbrengen van de huidige situatie. Dit budget (ca. 0,8 miljoen) is ook beschikbaar als wordt besloten om het maaiveld op een andere, kwalitatief hoogwaardigere wijze in te richten. De dekking voor deze hoogwaardig herinrichting van het maaiveld, dient te worden gezocht in de bestaande budgetten voor de openbare ruimte en in het project Singelpark. Als er geen zicht op dekking is kan alsnog besloten worden om de projectscope aan te passen tot een garage met terugbrengen van maaiveld in huidige vorm.

Situatie tijdens de bouw

Uitgangspunt is dat de huidige verkeersstromen met hooguit een snelheidsbeperking door kunnen blijven gaan. De doorgaande route Molenwerf – Valkbrug kan in stand gehouden worden door in de noordoostelijke hoek van de bouwput een deel van het dak vooraf te bouwen, waarover het verkeer door kan rijden. Aan de oostkant van de bouwput wordt de Molenwerf naar de gevellijn toe verlegd. Als alternatieven voor het voorbouwen van een deel van het dak worden nog een tijdelijke brug (of over de bouwput of over de Singel) overwogen en een tijdelijk tracé aan de zuidkant van de Lammermarkt en de westzijde van de molen. Voor de noordelijke toerit wordt ofwel een tijdelijke brug in de Molenwerf aangebracht of een fasering van de tunnel overwogen. Voor de aansluiting van de tunnel op het Schuttersveld volstaat een tijdelijke wegverlegging.

De huidige parkeerplaatsen aan de Lammermarkt en het Molen de Valk terrein (circa 200 in totaal) komen voor een groot deel te vervallen tijdens de bouw van de garage. Om bewoners en vergunninghouders te kunnen faciliteren is de capaciteit van de parkeerzone in beeld gebracht. Er is voldoende capaciteit voor bewoners, behalve op de piekuren. Voor die situatie wordt een tijdelijke vervangende locatie voorbereid. Bezoekers kunnen parkeren in de tijdelijke Morspoortgarage. Om ervoor te zorgen dat bezoekers naar deze garage worden geleid wordt een marketingplan opgesteld.

De 3 oktober kermis kan ten minste één jaar en waarschijnlijk twee jaar geen plek krijgen op de Lammermarkt tijdens de bouw van de parkeergarage. In overleg met de 3 oktober vereniging en de afdeling evenementen van de gemeente Leiden zijn vervangende locaties in beeld gebracht. Daarbij is rekening gehouden met de eisen die nood- en hulpdiensten stellen en de wens om de kermisattracties aansluitend aan elkaar een plek te geven zodat een logische looproute ontstaat. In de volgende fase van het project worden over (een) definitieve vervangende locatie(s) afspraken gemaakt.

4.2 Voorkeursvariant garage Garenmarkt

Ook bij het onderzoek naar de haalbaarheid van de garage onder de Garenmarkt is onderzoek gedaan naar de "footprint", de interne organisatie in de garage en de voorkeur voor de locatie van de in- en uitgangen.

Aantal plekken en parkeerlagen

De locatie Garenmarkt ligt ingesloten tussen historische bebouwing in de binnenstad. De beschikbare footprint is zeer beperkt. De doelstelling van 400 parkeerplaatsen leidt ertoe dat de kritische afweging gemaakt moet worden of er twee of drie bouwlagen gerealiseerd moeten worden. Door het projecteren van de in- en uitgang buiten de parkeerbak is het op basis van de verrichtte schetsverkenningen en onderzoeken haalbaar gebleken om de gevraagde capaciteit te halen in twee bouwlagen. Een derde bouwlaag zou de gemiddelde kosten per plek omlaag kunnen brengen indien dezelfde footprint wordt gevolgd, maar leidt uiteraard wel tot een toename van de totale investeringskosten. Een derde bouwlaag resulteert in dat geval in circa 180-200 teveel parkeerplekken, het moeten inpassen van extra in- en uitgangen en brengt ook onnodig hoge risico's met zich mee.

Om de risico's nog beter beheersbaar te houden en meer flexibiliteit te creëren voor de ontwerpfase is een iets kleinere garage aan de Garenmarkt in meerdere opzichten beter in te passen, dat wil zeggen minder dan 400 plekken. Het aantal plekken dat minder wordt gerealiseerd bij een verkleinde Garenmarkt garage kan gecompenseerd worden in de garage aan de Lammermarkt. Aangezien er op de Lammermarkt gekozen is voor een drielaagse variant en de inpassing van de parkeerbak op de Lammermarkt meer flexibiliteit kent (vanwege het grotere plangebied en de ruimere afstand tot de historische bebouwing), is die uitbreidingsmogelijkheid reëel. Gedacht wordt aan het verschuiven van circa 60 parkeerplekken.

Locatie in- en uitritten

Het lokale wegennet rondom de Garenmarkt garage is sterk vervlochten en wordt intensief gebruikt. Het Levendaal, de Lammenschansweg en de Hooigracht komen er samen. Door de Breestraat en Korevaarstraat rijdt nu een groot aantal bussen. Voor bezoekers van de Garenmarkt is de A4 de belangrijkste stadspoort. Vanaf de A4 is de Garenmarkt via twee routes te bereiken: via N206-Lammenschansplein-Lammenschansweg of via de Willem van der Madeweg-Hoge Rijndijk-Levendaal. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de Garenmarkt het snelst te bereiken is via de route over de Lammenschansweg-Korevaarstraat. Vertraging op deze route treedt pas op in de Korevaarstraat. Op de route via de Hoge Rijndijk ontstaat al vertraging op de Willem van der Madeweg en de Hoge Rijndijk. Aangezien de parkeergarage goed bereikbaar moet zijn, gaat daarom de voorkeur uit naar de Lammenschansweg als hoofdonthoudingsroute. Het geniet de sterke voorkeur om de in- en

uitgangen in het verlengde te leggen van de Lammenschansweg waar het grootste deel van de bezoekers van de parkeergarage vandaan komt.

Er is een aantal varianten onderzocht waarbij de in- en uitrit op de Garenmarkt (het huidige parkeerterrein) gesitueerd is. Uit deze studie is naar voren gekomen dat dit een groot verlies aan parkeerplekken zowel in de garage als op het maaiveld oplevert, de functie van de Garenmarkt als evenemententerrein deels verloren gaat en de doorstroming van het verkeer op de Korevaarstraat fors belemmerd wordt.

De voorkeursvariant van de garage krijgt, conform het PvE, één toerit in de Korevaarstraat, naar de bovenste ondergrondse verdieping (-1) met twee toegangspoortjes “in” en twee toegangspoortjes “uit”. De voorkeur gaat uit naar deze variant omdat:

- De Korevaarstraat in het verlengde ligt van de belangrijkste aanvoerroute (Lammenschansweg) en dus een herkenbare route oplevert.
- De opstelruimte voor wachtende auto's naar de parkeergarage in de Korevaarstraat meer ruimte biedt en daarmee het risico op stremming van het verkeer op het kruispunt Hooigracht/Levendaal/Gerengracht wegneemt.
- De huidige route naar de Hoogvliet behouden kan blijven.
- Het parkeerterrein op maaiveld via het Levendaal bereikbaar blijft.

Voetgangersentrees

Er zijn drie stijgpunten voor de gebruikers voorzien: trappen en liften die uitkomen op maaiveld. De exacte locatie van de stijgpunten wordt in de komende ontwerpfase geoptimaliseerd waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de consequenties voor de inrichting van het evenemententerrein. De stijgpunten vanuit de garage moeten direct aansluiten op de routes naar de bovengrondse bestemmingen. Bij bovenkomst moet het voor de bezoeker meteen duidelijk zijn in welke richting de bestemming ligt. Hiernaast is het voor de bezoeker van belang dat zowel boven- als ondergronds de stijgpunten goed zichtbaar zijn. Het zijn bij uitstek de elementen die een goede oriëntatie mogelijk kunnen maken. Door de noodzaak om stijgpunten te creëren zal er per definitie een verandering in maaiveldinrichting en -gebruik gaan optreden. Als fysieke verbinding tussen de boven- en ondergrondse wereld voorzien zij de ruimte van extra betekenis: de stijgpunten bieden voor een bezoeker een eerste contact met doorkijk naar de binnenstad.

Ruimtelijke inpassing

Programma Binnenstad heeft de Garenmarkt locatie aangemerkt als belangrijkste bronpunt aan de zuidkant van de binnenstad. De OV-halte en de hoofdfietsroute versterken deze bronidentiteit die ten dienste staat van het winkelgebied in richting van de Breestraat, Nieuwe Rijn en verder. Hiernaast fungeert de straat als (voet)verbinding tussen de Groene Singelzone en de binnenstad waarmee hij ook een duidelijke verblijfsfunctie meekrijgt. Het noordelijk deel van de straat heeft de functie van aanloopstraat tussen het nieuwe parkeerbronpunt en het kernwinkelgebied. Het creëren van een aantrekkelijke looproute staat daarom centraal. Hier zal ook het primaire stijgpunt vanuit de parkeergarage op moeten aansluiten.

De Garenmarkt als stadsentree moet niet alleen een aantrekkelijke en herkenbare locatie zijn waar evenementen plaatsvinden, maar ook een plek zijn waar het behoud en beter leesbaar maken van de historische kwaliteit centraal staan. In een ruimtelijk concept wordt daarom

weergegeven hoe de benodigde functionele elementen opgenomen worden in de bestaande historische kwaliteit van de Garenmarkt.

Voor het organisatieprincipe en de positionering van de stijpunten zal gebruik gemaakt worden van de rooilijnen van de voormalige historische bebouwing. Hierdoor wordt de middenruimte zoveel mogelijk vrij gehouden voor maaiveldparkeren en evenementen. Daarnaast worden door het markeren van de historische laag de middenruimte en omliggende straten beter gedefinieerd. De ruimte is verder obstakelvrij, herkenbaar van opzet en heeft een heldere oriëntatie.

Situatie tijdens de bouw

Om de doorgang van het verkeer van de Breestraat naar de Lammenschansweg verkeersveilig te waarborgen zou voor het ontgraven in de Korevaarstraat eerst een gedeelte van het dak voorgebouwd kunnen worden, waarover het verkeer wordt geleid naar de omleidingsroute Levendaal-Oranjeboomstraat. Het verkeer (inclusief openbaar vervoer) zou tijdens de bouw tijdelijk gebruik kunnen maken van het Levendaal tussen de Korevaarstraat en de Oranjeboomstraat. Ook kan de Hoogvliet garage in theorie op dezelfde wijze ontsloten worden als in de huidige situatie.

Om de huidige parkeerders op de Garenmarkt te kunnen opvangen tijdens de bouw wordt naar een oplossing gezocht. Het ziet ernaar uit dat de garage van Hoogvliet een tijdelijk alternatief kan zijn.

Bouwmethodiek

Om de bouwmethode te kunnen bepalen en om een voorontwerp te kunnen maken van de fundering van de parkeergarages is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de grondmechanische aspecten. Op basis van sonderingen om de bodemopbouw te bepalen, zijn voor beide garages geotechnische adviezen opgesteld.

Omdat zich in de Leidse bodem ter plekke van de plangebieden voor de parkeergarages geen waterafsluitende laag bevindt en omdat geen grondwaterstandverlaging door bemaling buiten de bouwput toegepast kan worden (bemaling kan een grote invloed hebben op de Leidse, veelal monumentale, bebouwing in het centrum) is gekozen voor de toepassing van een onderwaterbetonvloer. Gevolg van het ontbreken van een waterafstotende laag is ook dat voor een relatief kostbare bouwmethode gekozen moet worden.

5. Financiële consequenties

De bouw- en investeringskosten

De bouwkosten voor de parkeergarages (vertrouwelijke bijlagen 24,25 en 26) zijn geraamd op basis van de schetsontwerpen van de voorkeursvarianten. In de raming zijn naast kosten voor de bouw ook kosten opgenomen voor bouwrijp maken, engineering, plankosten, ontwerpwerkzaamheden en onvoorziene werkzaamheden. Aan de raming van de investeringskosten zijn vervolgens diverse kostenposten toegevoegd om een compleet beeld te krijgen van alle gemeentelijke uitgaven die verband houden met de realisatie van deze twee ondergrondse parkeergarages. Deze begroting bevat onder meer de kosten van een maaiveldinrichting ter plekke van de bouwputten, conform Kadernota kwaliteit Openbare ruimte, het verleggen van kabels en leidingen, tijdelijke (verkeers)maatregelen en eventuele planschade.

De kostenramingen kennen een onzekerheidsmarge van 15% zoals gebruikelijk in deze fase van het project, waarbij geraamd moet worden op basis van een schetsontwerp. De precieze bedragen worden niet openbaar gemaakt om de marktwerking bij een aanbesteding van het werk niet te beïnvloeden. De rapporten kostenramingen parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt liggen als vertrouwelijk stuk ter inzage voor de Raad.

De investeringskosten worden geactiveerd. In de bouwfase worden alleen rentelasten gemaakt en na oplevering van de garages zal gedurende 40 jaar worden afgeschreven op het actief met een restwaarde van 25% van de bouwwaarde. Bij de berekening van de kapitaallasten is uitgegaan van een interne rekenrente van 4,5% gedurende de gehele looptijd. Bij de toepassing van de annuïtaire afschrijvingsmethode zijn de jaarlijkse kapitaallasten gedurende de gehele looptijd gelijk. Alle rente- en afschrijvingskosten moeten worden gedekt binnen de gemeentelijke parkeerexploitatie.

De individuele parkeerexploitaties

Het exploitatieresultaat volgt uit het saldo van de exploitatieopbrengsten (parkeeropbrengsten) minus de exploitatiekosten (kapitaallasten, vastgoed gebonden kosten en vervangingsonderhoud, bewaking, energiekosten etc.). Het resultaat is afhankelijk van de bezetting en de parkeertarieven.

Het opbrengstpotentieel van de garages is dus op hoofdlijnen gebaseerd op de parkeertarieven en het voorspelde gebruik. Met name het gebruik is lastig te voorspellen vanwege de kwalitatieve waarden van de relevante variabelen (aantrekkelijkheid, vindbaarheid, kwaliteit Leidse binnenstad, verkeerscirculatie). Toch wordt, op basis van de uitkomsten van het Parkeeronderzoek (bijlage 1) dat is toegelicht in paragraaf 1, gesteld dat op de 1000 toekomstige parkeerplaatsen gemiddeld ruim 1200 uur per plaats per jaar kan worden omgezet vanaf 2023 (het jaar waarin de exploitatietermijn van de tijdelijke Morspoortgarage afloopt). Dit is op basis van ervaringscijfers een redelijke, maar niet hoge bezetting voor een parkeergarage in het centrum van een stad als Leiden. Er is sprake van een 'capaciteitsreserve'. In de bezettingsberekening is ook rekening gehouden met het gemeentelijk beleid op het gebied van parkeren en de aanwezigheid van andere parkeergarages in de omgeving. Zo zijn de parkeeruren van de tijdelijke Morspoortgarage (gedurende de looptijd van tien jaar van deze tijdelijke parkeergarage) afgetrokken van de potentiële extra vraag van circa 915.000 parkeeruren per jaar. Er wordt ook rekening gehouden met het gegeven dat ten behoeve van het Haagwegterrein vanaf 2017 (als nieuwe parkeercapaciteit is toegevoegd) geen subsidie meer beschikbaar gesteld wordt voor vervoersdiensten en dat het als P+R-terrein ophoudt te bestaan (RB 11.0137). Vanaf 2017 zullen parkeerders elders hun weg vinden. Vanaf 2023 heeft het terrein geen parkeerfunctie meer. Een groot deel van de huidige Haagwegterreingebruikers zal in de toekomst parkeren in één van de twee nieuwe garages. De parkeerproductie die nu op het maaiveld van de Lammermarkt wordt gemaakt komt ten goede aan de exploitatie van de toekomstige parkeergarage. Op basis van deze uitgangspunten is de omzet van de parkeergarages berekend. Daarbij is rekening gehouden met een correctiefactor voor de aanlooperperiode omdat niet alle parkeerders vanaf dag één in de garages parkeren.

Egalisatiereserve parkeren; de totale parkeerexploitatie van de gemeente Leiden

In het raadsbesluit Kadernota Bereikbaarheid (RB 09.0039) is als randvoorwaarde gesteld dat de parkeerreserve een gesloten systeem is. Dat wil zeggen dat het jaarlijkse exploitatieresultaat van het parkeren wordt toegevoegd of (indien dit negatief is) wordt

onttrokken aan de reserve parkeren. Daarbij is tevens besloten om de jaarlijkse afdracht vanuit de parkeerexploitatie aan de gemeentelijke algemene dienst jaarlijks terug te brengen, zodat in 2018 de afdracht is gereduceerd tot nihil. Voor de doorrekeningen van de parkeerreserve in verband met de bouw van de twee parkeergarages is rekening gehouden met de verlaging van deze afdracht tot circa nihil. Tevens is besloten om vanuit de parkeerreserve geen bijdragen meer te doen aan niet-parkeegerelateerde projecten. Dit besluitpunt is tot aan dit kaderbesluit slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Er is geen alternatieve dekking ingezet voor de bijdrage van € 0,6 miljoen aan het project De Nobel. In de financiële doorrekeningen van de PEX is echter uitgegaan van een volledige verwerking van dit besluitpunt. Bij de perspectiefnota 2013 wordt een voorstel gedaan de parkeerreserve hiervoor volledig te compenseren. Daarmee is dit besluitpunt uit het besluit Kadernota Bereikbaarheid dan alsnog uitgevoerd.

Conform de Kadernota Bereikbaarheid wordt een negatief saldo van de parkeerreserve gecompenseerd uit de Vereveningsreserve Grondexploitaties. Aangezien de vereveningsreserve hier waarschijnlijk niet aan kan voldoen en omdat de reserve niet negatief mag komen te staan, wordt voorgesteld om een weerstandsreserve parkeren in te stellen. Deze weerstandsreserve parkeren wordt gevoed uit de reserve afkoopsommen erfpacht. Deze weerstandsreserve parkeren fungeert als alternatieve achtervang om een tijdelijke negatieve stand van de parkeerreserve op te vangen. De parkeerreserve zal jaarlijks een rentevergoeding betalen aan de reserve afkoopsommen erfpacht gelijk aan de interne rekenrente van 4,5%. Zodra er bij de jaarrekening positieve saldi worden toegevoegd aan de reserve parkeren, zal dit worden benut voor het terugstorten van de 'lening' in de weerstandsreserve parkeren. Uiteindelijk zal in 2032 de weerstandsreserve parkeren weer op het initiële niveau zijn en zal het totale bedrag worden teruggestort in de reserve afkoopsommen erfpacht.

Verder is als randvoorwaarde gesteld dat de inkomsten en uitgaven over een periode van 20 jaar per saldo met elkaar in evenwicht moeten zijn. In de berekeningen staat naast de NCW per 31-12-2032 ook de maximale negatieve nominale waarde.

Het voorgaande houdt in dat de jaarlijkse baten en lasten van de parkeergarages als resultaat terecht komen in de parkeerreserve (PEX). Aangezien de PEX wordt gevoed met de positieve resultaten van het straatparkeren, is er ruimte om de negatieve resultaten van de nieuwe parkeergarages op te vangen. Vanzelfsprekend is er aan deze ruimte een grens. Zoals hiervoor al is gesteld, moeten de positieve en negatieve resultaten elkaar in evenwicht houden over een termijn van 20 jaar. Anders gezegd: het saldo in de PEX (het cumulatieve resultaat van uitgaven en inkomsten) mag tijdelijk negatief zijn, maar moet over 20 jaar (2032) weer ten minste op nul eindigen.

Financieel resultaat basisscenario

Een uitgebreide exploitatieberekening waar alle baten en lasten zijn meegenomen voor de gehele afschrijvingsperiode van de garages is te vinden in bijlagen 26a en 26b. Het resultaat van beide garages met daarin 1200 parkeerplaatsen, 1000 extra parkeerplekken en 200 ter compensatie van het verdwijnen van de maaiveldparkeerplaatsen op de Lammermarkt, conform de projectopdracht (het basisscenario), is negatief. Dit komt niet door een slechte bezetting, deze is namelijk zoals eerder gesteld redelijk voor een centrumgarage in een stad als Leiden. Het negatieve resultaat wordt vooral veroorzaakt door de hoge bouwkosten in relatie tot het parkeertarief. Dat parkeergarages een onrendabel deel kennen is vrij

gebruikelijk, slechts in uitzonderlijke gevallen worden parkeergarages ontwikkeld zonder een onrendabele top. Een enkel voorbeeld is te vinden in Amsterdam waar hogere bezettingen gerealiseerd kunnen worden en tarieven fors hoger zijn dan in de rest van Nederland.

In de berekening van het basisscenario is inflatie gesteld op 2%, rente en disconto van de investering op 4,5%, rente over een positief saldo van de PEX op 2%, zoals gebruikelijk in Leiden. Conform het beleidskader investeringen mag bij investeringen met economisch nut rekening gehouden worden met een restwaarde aan het eind van de gebruiksduur van maximaal 50% van de vervaardigingswaarde. Er wordt hier gerekend met een restwaarde na 40 jaar van 25% van de bouwkosten. Om een deel van de onrendabele top af te dekken is als uitgangspunt gehanteerd dat in 2012 € 5 miljoen uit de reserveopbrengst verkoop aandelen NUON aan de PEX wordt toegevoegd. In deze situatie is het saldo van de gemeentelijke PEX -/- € 18,6 (NCW, 31-12-2032).

Financieel resultaat voorkeurscenario

Naar aanleiding van dit negatieve resultaat in het basisscenario is een analyse gemaakt, waarin steeds is gezocht naar een sluitende PEX binnen 20 jaar (in 2032) door middel van een aantal wijzigingen ten opzichte van het basisscenario. De optimalisering bestaat uit:

- Het realiseren van minder parkeerplaatsen op de Lammermarkt en/of Garenmarkt.
- Een jaarlijkse boventrendmatige tariefverhoging van straat parkeren vanaf 2016 na oplevering van de nieuwe parkeergarages, met maximaal 2%, gedurende tien jaar.

Uit de analyse blijkt dat de grootste besparing bereikt kan worden door de investering in de garages met circa € 14 miljoen te beperken door kleinere garages te realiseren. Dat wil zeggen de opgave met tweehonderd plekken te verminderen, verdeeld over de Garenmarkt en de Lammermarkt.

Zoekopdracht

Het beperken van de investering in de parkeergarages gaat gepaard met het verkleinen van de garages en daardoor een realisatie van 1000 extra ondergrondse parkeerplaatsen in plaats van 1200 extra ondergrondse parkeerplaatsen. De voorgenoemde 1200 zijn immers inclusief de huidige maaiveld parkeerplaatsen op de Lammermarkt. In het PvE uit 2011 is de eis om het maaiveld van de Lammermarkt vrij te maken ten gunste van een verblijfsmilieu opgenomen.

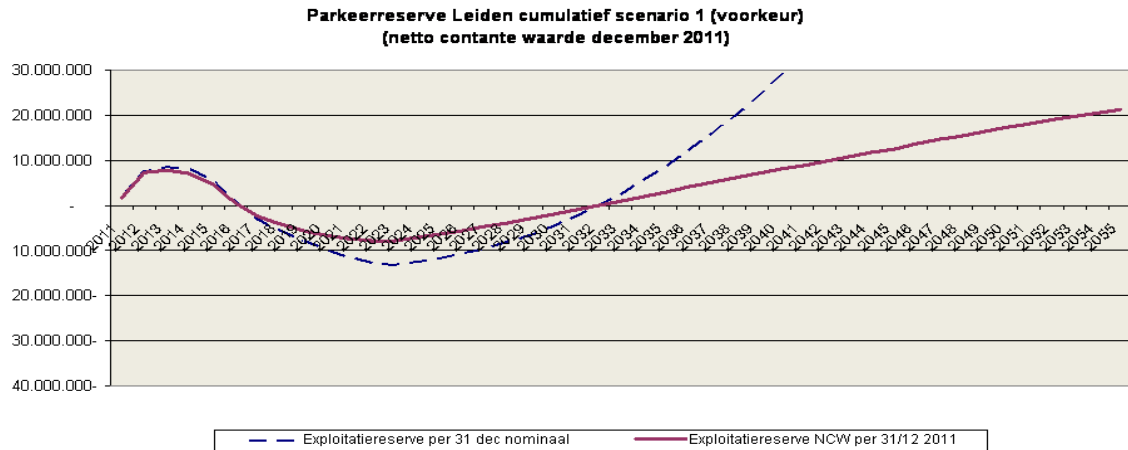
Het College behoudt met deze besparingsmaatregel wel een zoekopdracht voor 200 extra kwalitatief hoogwaardige openbare parkeerplaatsen voor de binnenstad. Aan de opdracht wordt vorm gegeven door als eerste de volgende oplossingsrichtingen te verkennen:

- Kaasmarkt (conform Beleidsakkoord)
- Ondergrondse Morspoortgarage

Eventuele financiële meevallers in de PEX, bewerkstelligd door de projecten Garenmarkt en Lammermarkt efficiënter te ontwerpen en te ontwikkelen, kunnen voor deze zoekopdracht worden aangewend. Als de verwachte vraag naar deze plekken zich in de praktijk ten volle uit moet een oplossing voorhanden zijn. Deze situatie zal zich waarschijnlijk pas voordoen op het moment dat de parkeergarages aan de Garenmarkt en Lammermarkt de aanloopperiode van 4-5 jaar voorbij zijn en dus vol in bedrijf zijn en tegelijkertijd de tijdelijke Morspoortgarage is beëindigd vanwege de herontwikkeling van deze ontwikkellocatie in het Stationsgebied.

Gevolgen voor het verloop van de Egalisatiereserve parkeren; de totale parkeereexploitatie van de gemeente Leiden

In de onderstaande grafiek is het verloop van het saldo in de PEX weergegeven voor het hiervoor omschreven voorkeursscenario:



Te zien is dat de reserve vanaf 2017 een negatief saldo heeft, dat een grootste waarde heeft in 2023 van (nominaal) € 13,1 miljoen. Conform de gemeentelijke financiële regelgeving (BBV) is het niet toegestaan dat reserves negatief staan. Dat wil zeggen dat middelen gevonden moeten worden om tijdelijk het tekort te compenseren. Dekking van het tijdelijke tekort is gevonden door de inzet van de reserve afkoopsommen erfpacht. Vanuit de reserve afkoopsommen erfpacht wordt een apart weerstandsreserve parkeren gevormd om het negatieve saldo van de PEX in de periode van 2017 tot en met 2032 af te dekken. Deze bedragen worden teruggestort zodra de parkeereexploitatie een positief saldo kent.

In bovenstaand beeld zijn de inkomsten van de 200 straatparkeerplaatsen (die op de Lammermarkt en bij Molen de Valk verdwijnen) toegerekend aan de parkeergarage Lammermarkt. Of er voldoende financiële ruimte is in de PEX om de zoekopdracht van 200 parkeerplaatsen te dekken zal blijken, nadat optimalisaties zijn verwerkt en aanbesteding heeft plaatsgevonden.

Conclusie

Door het nemen van de bovengenoemde maatregelen op het gebied van het programma en tarief is het mogelijk om een doelstelling uit de Bestuursovereenkomst te verwezenlijken. Met de garages aan de Lammermarkt en Garenmarkt worden 1000 extra kwalitatief hoogwaardige ondergrondse parkeerplaatsen aan het Leidse parkeerareaal toegevoegd. Daarmee wordt gewerkt aan het behalen van de resultaten uit de programma's Bereikbaarheid en Binnenstad.

Het financiële resultaat is een sluitende PEX. In 2032 heeft de parkeerreserve een saldo van € 0. Hiermee is voldaan aan de eis uit het besluit van de Kadernota Bereikbaarheid dat de inkomsten en uitgaven over een periode van 20 jaar met elkaar in evenwicht zijn.

Gefaseerd bouwen van twee garages

Om een eenduidige kwaliteit en uitstraling van beide parkeergarages te waarborgen, worden de garages in één pakket aan de markt aangeboden en als zodanig gecontracteerd. Toch biedt het uitfaseren van de garages, dat wil zeggen volgtijdelijk (in één bouwstroom) in plaats van tegelijkertijd bouwen, optimaliseringmogelijkheden. Fasering is voor de PEX gunstig want de lasten in de exploitatie ontstaan pas op een later tijdstip (maar werken ook langer door). Daarnaast kan dit scenario beter aansluiten bij de verwachte vraagontwikkeling naar parkeren (deze zal immers niet in één keer op niveau zijn maar in de loop van de tijd groeien), en worden er niet twee belangrijke parkeerterreinen tegelijkertijd aan het areaal onttrokken. Een fasering levert dus een gunstiger exploitatieresultaat op hetgeen in de PEX zichtbaar is. Met uitfaseren zijn ook synergievoordelen te behalen op het vlak van de organisatie van andere ingrepen in Leiden ten behoeve van de bereikbaarheid.

Fasering is dan als volgt: oplevering eerste garage en de volgende garage twee jaar later. In het uitvoeringsbesluit zal worden aangegeven welke garage als eerste zal worden gebouwd. Belangrijke criteria voor deze keuze zijn:

- de bereikbaarheid,
- de ontwikkelingen in de omgeving van de garages (zoals verbouw van de Lakenhal)
- de voortgang van de ruimtelijke procedures.

Ook vanuit het oogpunt van parkeermanagement is een gefaseerde bouw van de parkeergarages een effectieve optimalisatieoptie. Daarnaast biedt het de volgende voordelen:

- De financiële risico's tijdens de ontwikkeling en bouw worden gespreid in de tijd;
- tijdens de eerste fase van de bouw blijft in elk geval een van beide bestaande parkeerterreinen beschikbaar waardoor de bereikbaarheid minder verslechtert en de evenementen alternatieve locatie kunnen hebben;
- de gefaseerde bouw van parkeercapaciteit sluit beter aan bij de parkeervraag. De extra vraag zal niet in een keer optreden, er is tijd nodig om het parkeerimago van Leiden te verbeteren en één parkeergarage heeft voldoende capaciteit om de vraag in het begin op te vangen;
- de PEX wordt minder zwaar belast als de investering wordt gespreid.

Om die reden stellen we voor om de garages in één keer aan te besteden, maar direct op elkaar volgend gefaseerd te bouwen.

Financiële risico's en kansen in de exploitatie

De exploitatieberekeningen en daarmee ook het verloop van de parkeerreserve (PEX) zijn gebaseerd op een reeks verwachtingen. Van grote invloed daarop is het aantal extra parkeeruren (extra bezoekers per auto) dat door de bouw van de parkeergarages en de daarmee verbandhoudende randvoorwaarden (zie paragraaf 2) wordt gegenereerd. Het risico dat niet aan alle randvoorwaarden wordt voldaan, of dat (ruimtelijk) economische factoren minder optimaal uitpakken is niet denkbeeldig. Dit kan ertoe leiden dat er minder inkomsten in de garages zijn dan in de basis- en voorkeursscenario's is aangenomen. Een tegenvallende extra vraag met 25% leidt tot een nadelig resultaat in de PEX (NCW per 31-12-2032) van € 5 miljoen, een lager parkeertarief (25%) leidt tot een nadelig resultaat in de PEX (NCW per 31-12-2032) van ruim € 7 miljoen. De gefaseerde bouw van de parkeergarages beperkt (ook) deze risico's.

De tariefverhoging voor het straatparkeren heeft gevolgen. Het parkeeronderzoek geeft weliswaar aan dat Leiden met een tarief van € 2,40 relatief goedkoop is (zie bijlage 1), door

een te groot verschil tussen het tarief op straat en de parkeergarage zullen de veronderstelde extra inkomsten uit het straatparkeren weglekken. Parkeeders gaan meer in een parkeergarage staan, die kan van de gemeente zijn, maar ook van een concurrerende parkeergarage met een particuliere eigenaar. Daarbij komt dat een hoog tarief (ook al is dat alleen voor straatparkeren) niet goed is voor het imago van Leiden. Weglekken van inkomsten bij het straatparkeren kan deels worden opgevangen door ook het tarief in de gemeentelijke parkeergarage te verhogen.

Aan de andere kant kunnen de inkomsten ook meevallen. Als de ambities voor ontwikkeling en bereikbaarheid van de stad gerealiseerd worden en aanslaan en bijvoorbeeld leiden tot een stijging van de parkeervraag met 25%, zorgt dit voor een verbetering van het resultaat (NCW per 31-12-2032) met € 5 miljoen.

Begroting plankosten

Bij het vaststellen van de projectopdracht voor de parkeergarages Binnenstad (RV 11.0021) is er een voorbereidingskrediet van in totaal € 500.000 beschikbaar gesteld. Voor de volgende fase tot het uitvoeringsbesluit zijn er middelen nodig voor onder meer (vervolg-) onderzoeken, engineering, planvoorbereidingskosten, juridische ondersteuning en externe advieskosten bij het bestemmingsplan en het aanbestedingsdossier. Voor de Garenmarkt en Lammermarkt wordt hiertoe gevraagd een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van respectievelijk € 2.000.000 en € 3.000.000 en dit toe te voegen aan de reeds beschikbaar gestelde middelen. Vanaf deze fase wordt voor wat betreft de BTW uitgegaan van BTW-aangifte. Hiermee werkt de BTW dus niet kostenverhogend. Het voorbereidingskrediet wordt geactiveerd en zal komende jaren rentekosten genereren. In 2013 is deze rentelast geraamd op € 90.000 en voor de jaren erna op € 225.000. Na oplevering zal naast de rentelast ook afgeschreven gaan worden op het activum. In de PEX is rekening gehouden met deze jaarlijkse rente- en afschrijvingslast.

6. Planning en procedures

De bestuurlijke besluitvorming is ingericht conform het Leidse Planproces. Nadat het kaderbesluit is vastgesteld wordt een Voorlopig Ontwerp (VO) voor de parkeergarages opgesteld dat begin 2013 vastgesteld kan worden door het College middels een projectbesluit. Vervolgens wordt het VO verder uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO), dat in het vierde kwartaal van 2013 kan worden voorgelegd aan de Raad in een uitvoeringsbesluit. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat dan ook het bestemmingsplan en het aanbestedingsdossier voor de garages worden vastgesteld. Op basis van het raadsbesluit kan de aanbestedingsprocedure starten waarbij het DO als referentieontwerp wordt meegestuurd. Conform de huidige planning kan dan in het eerste kwartaal van 2014 een marktpartij worden geselecteerd. In dat jaar kan worden gestart met het bouwrijp maken van de terreinen en het verplaatsen van huidige functies zodat de garages kunnen worden gebouwd. Conform de huidige planning start de bouw van éénde garages begin 2015. In 2019 kunnen beide garages in gebruik worden genomen.

Juridisch planologische aspecten

Binnen de contouren en de regels van de huidige bestemmingsplannen Binnenstad I en II is de realisatie van de parkeergarages conform de huidige inzichten niet mogelijk. Er moet voor beide locaties een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Het maken van een bestemmingsplan en het doorlopen van de procedure neemt in de Leidse praktijk 12 tot 18 maanden in beslag.

De Omgevingsdienst West-Holland heeft een RO Milieuadvies voor beide garages opgesteld en heeft gekeken naar de aspecten: m.e.r., bedrijven en milieuzonering, bodem, geluid en luchtkwaliteit, externe veiligheid en duurzaamheid. Conclusie is dat op basis van de nu beschikbare informatie de bouw van de garages mogelijk is binnen de wet- en regelgeving. In de volgende projectfase zal vervolgonderzoek plaatsvinden. Nadat de bestemmingsplannen onherroepelijk zijn geworden kunnen bouwplannen voor de nieuwe garages worden vergund.

7. Communicatie

Communicatie is één van de kritische succesfactoren voor het welslagen van het project. De bouw van parkeergarages in een stedelijke omgeving zorgt vaak voor veel ophef onder bewoners en ondernemers. Een analyse van de doelgroepen, betrokkenen, kansen en bedreigingen is gebruikt als basis voor de communicatiestrategie. Deze past binnen de communicatiestrategie voor Programma Binnenstad. Dat houdt in dat de samenhang met de andere activiteiten duidelijk is en elkaar, waar nodig, versterken. De algemene communicatiedoelstellingen zijn het informeren over de planvorming, laten weten waar men informatie kan halen, nut en noodzaak van de ondergrondse parkeergarage voor het voetlicht brengen, inzicht verkrijgen in de beleving, ervaringen, meningen van de buurt en overige belanghebbenden en draagvlak voor de plannen verkrijgen.

Voorafgaand aan dit kaderbesluit vonden diverse bijeenkomsten plaats voor de Lammermarkt en de Garenmarkt waar de tot dan toe beschikbare informatie en uitgangspunten zijn voorgelegd aan zowel ondernemers (stadspartners waaronder de 3 oktober vereniging) als bewoners (wijkverenigingen en VVE's) en overige belanghebbenden. Deze actoren kunnen als representatief worden beschouwd voor de uiteenlopende meningen en belangen in de betrokken buurten. Deze bijeenkomsten hebben inzicht gegeven in het draagvlak voor het project. Hierdoor kon bij de keuze voor een voorkeursvariant de mening van belanghebbenden worden meegenomen en gewogen. Deze werkwijze kan het risico op bezwaren in de planologische procedure aanzienlijk verkleinen en biedt daarnaast een platform voor betrokken bewoners, stadspartners en ondernemers om hun mening kenbaar te maken en invloed uit te oefenen. In de vervolgfases van het project worden deze informele overleggen voortgezet naast de formele inspraak in het kader van bestemmingsplannen.

8. Vervolgtraject

In de projectfase (definitiefase) die met dit kaderbesluit wordt afgesloten, lag het accent nadrukkelijk op het onderzoeken van de (financiële) haalbaarheid en ruimtelijke en verkeerkundige inpassing van de garage. Vanaf het kaderbesluit komt het accent te liggen op het ontwerp en het voorbereiden en doorlopen van de juridisch planologische procedures en het voorbereiden van de aanbesteding. Vanwege de complexiteit van de opgave is het zaak zorgvuldig te werk te gaan en gezien de ambitieuze planning worden werkzaamheden zoveel mogelijk parallel aan elkaar uitgevoerd. Het komende anderhalf jaar moeten onder meer de volgende werkzaamheden uitgevoerd worden ter onderbouwing van het uitvoeringsbesluit:

- (Vervolg) grondonderzoeken (waaronder: geotechnisch, milieukundig, archeologisch, explosieven);
- Opstellen bouwrijp plannen: verleggen kabels en leidingen en verwijderen/verplaatsen van huidige maaiveldinrichting en functies;
- Opstellen en toetsen van ontwerpen voor de garages (inclusief het formeren van een ontwerpteam waarvoor indien nodig een bouwkundig ontwerper en architect middels een aanbesteding extern worden aangetrokken);
- Opstellen en toetsen van een aanbestedingsdossier inclusief contracten;

- Uitvoeren van onderzoeken voor de bestemmingsplannen en milieu effectenrapportage (m.e.r.), waaronder: verkeer, lucht en geluid;
- Opstellen en in procedure brengen van bestemmingsplannen en vormvrije m.e.r. beoordeling;
- Opstellen en uitvoeren vervolgplan ten behoeve van omgevingsmanagement en communicatie, daarbij horen vastleggen van afspraken met de 3 oktobervereniging over een vervangende locatie voor de kermis tijdens de bouw;
- Opstellen van plannen ten behoeve van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouw;
- Voor de Lammermarkt geldt dat op basis van de voorliggende onderzoeken en verkenningen wat betreft de openbare ruimte een PvE openbare ruimte moet worden opgesteld waarna ook een ontwerper geselecteerd kan worden die parallel met het ontwerp van de garage, een ontwerp van de buitenruimte maakt.

9. Conclusie

Met de realisatie van garages aan de Lammermarkt en Garenmarkt worden 1000 extra kwalitatief hoogwaardige ondergrondse parkeerplaatsen aan het Leidse parkeerareaal toegevoegd. Daarmee wordt gewerkt aan het behalen van de doelstelling van de programma's Bereikbaarheid en Binnenstad.

Conform de huidige planning wordt eind 2013 een uitvoeringsbesluit voorgelegd aan de Raad en kan de bouw van de eerste garage begin 2015 starten. Eind 2017 wordt de eerste garage in gebruik worden genomen. De bouw van de tweede garage start in 2017 en zal in 2019 in gebruik worden genomen.

De kapitaallasten van de te ontwikkelen garages worden gedekt door de egaliseringsreserve parkeren (PEX). Er is sprake van een sluitende businesscase. Het financiële effect van deze investering op de PEX is onder de aangenomen condities € 0 in 2032.

Evaluatie:

Niet van toepassing.

Bijgevoegde informatie:

Bijlagen bij kaderbesluit parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt

Beide Garages

1. a. Rapportage parkeeronderzoek betreffende de onderbouwing van en de condities voor de gewenste uitbreiding van het parkeerareaal in Leiden met 1.000 openbare parkeerplaatsen (Spark/Ecorys, 28-02-2012)
b. Parkeeronderzoek... inclusief benchmark Haarlem
2. Locatieafhankelijk programma van eisen parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt (Spark, 21-03-2012)
3. Eindconcept beeldkwaliteitsplan ondergrondse parkeergarages Leiden (Arcadis, 26-03-2012)
4. Marktstrategie parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt gemeente Leiden (VINU, 15-03-2012)
5. Aanbestedingsstrategie parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt (Gemeentewerken Rotterdam, 05-04-2012)
6. Memo overwegingen bouwperiode parkeergarages (Gemeente Leiden, 23-03-2012)
7. a. Brief RO milieuadvies kaderbesluit parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt te Leiden (Omgevingsdienst West-Holland, 03-04-2012)

- b. RO milieuvadvis kaderbesluit parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt te Leiden (Omgevingsdienst West-Holland, 03-04-2012)
- 8. Concept risicoanalyse planschade in verband met de planologische wijziging voor de bouw van 2 ondergrondse parkeergarages in de binnenstad van Leiden (Kenniscentrum voor Overheid en Bestuur, 23-03-2012)

Garenmarkt

- 9. a. Civieltechnische eindrapportage Garenmarkt (Gemeentewerken Rotterdam, 05-04-2012)
 - b. Tekening voorkeursvariant 2 lagen en in- en uitrit in Korevaarstraat (Gemeente Leiden, 09-11-2011)
 - c. Tekening variant 2 lagen en in- en uitrit Levendaal (Gemeente Leiden, 09-11-2011)
- 10. a. Memo ingangconfiguratie en bereikbaarheid Garenmarkt (Gemeente Leiden, 23-01-2012)
 - b. Memo verkeerseffecten Garenmarkt (Gemeente Leiden, 05-04-2012)
- 11. Notitie resultaten grondonderzoek parkeergarage Garenmarkt (Gemeentewerken Rotterdam, 17-11-2011)
- 12. Netwerkplanning parkeergarage Garenmarkt (Gemeente Leiden, 28-03-2012)
- 13. Archeologisch onderzoek Garenmarkt:
 - a. Advies archeologisch proefsleuvenonderzoek Garenmarkt (Gemeente Leiden, 11-06-2010)
 - b. Evaluatierapport (Gemeente Leiden, 13-02-2012)
- 14. Visualisatie van de openbare ruimte Garenmarkt (Gemeente Leiden, 04-04-2012)
- 15. Notitie stedenbouwkundige visie Garenmarkt (Gemeente Leiden, 04-04-2012)

Lammermarkt

- 16. a. Civieltechnische eindrapportage Lammermarkt (Gemeentewerken Rotterdam, 05-04-2012)
 - b. Presentatie Kick-off (Gemeente Leiden, 26-09-2011)
 - c. Selectie varianten Lammermarkt (Gemeente Leiden, 24-11-2011)
 - d. Overzicht 3 varianten (Gemeente Leiden, 04-04-2012)
 - e. Tekening variant 800 plekken (Gemeente Leiden, 04-04-2012)
 - f. Tekening variant 600 plekken (Gemeente Leiden, 04-04-2012)
- 17. Memo bereikbaarheid en verkeerseffecten parkeergarage Lammermarkt (Gemeente Leiden, 22-03-2012)
- 18. Verkeersadvies Lammermarkt (Gemeente Leiden, 22-02-2012)
- 19. Notitie resultaten grondonderzoek parkeergarage Lammermarkt (Gemeentewerken Rotterdam, 07-02-2012)
- 20. Netwerkplanning parkeergarage Lammermarkt (Gemeente Leiden, 28-03-2012)
- 21. Archeologisch onderzoek Lammermarkt:
 - a. Startnotitie (Gemeente Leiden, 06-09-2011)
 - b. Notitie archeologisch vooronderzoek (Gemeente Leiden, maart 2012)
 - c. Figuur 1 (Gemeente Leiden, maart 2012)
 - d. Figuur 2 (Gemeente Leiden, maart 2012)
 - e. Figuur 3 (Gemeente Leiden, maart 2012)
- 22. Samenvatting verkenningsstudie openbare ruimte Lammermarkt (Gemeente Leiden, 27-02-2012)

Vertrouwelijke bijlagen

23. Kostenraming beide garages (Gemeentewerken Rotterdam):
 - a. Voorblad (22-02-2012)
 - b. Blad 1 (Garenmarkt, 22-02-2012)
 - c. Blad 2 (Lammermarkt, 22-02-2012)
 - d. Blad 3 (Lammermarkt, 22-02-2012)
 - e. Blad 4 (Garenmarkt en Lammermarkt, 03-04-2012)
 - f. Advies constructie/bouwmethoden (17-02-2012, 05-04-2012)
24. Kostenraming beide garages (BOAG BV)
 - a. Overzicht investeringskosten (24-02-2012)
 - b. Kostenraming Garenmarkt 2-laags (22-02-2012)
 - c. Kostenraming Lammermarkt variant 3, 2-laags (22-02-2012)
 - d. Kostenraming Lammermarkt variant 3, 3-laags (22-02-2012)
25. Kostenraming parkeergarage Garenmarkt 3-laags - verkenningsfase: gebruikt varianten 2 of 3 lagen (Gemeentewerken Rotterdam, 05-12-2011)
26. Exploitatie parkeergarages:
 - a. Garenmarkt (Spark, 28-02-2012)
 - b. Lammermarkt (Spark, 28-02-2012)
27. Financiële scenario's ontwikkeling parkeergarage Lammermarkt en Garenmarkt (Gemeente Leiden, 10-04-2012)
28. a. Risicodossier Garenmarkt (Gemeente Leiden, 13-02-2012)
b. Risicodossier Lammermarkt (Gemeente Leiden, 13-02-2012)

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (raadsvoorstel 12.0047 van 2012), mede gezien het advies van de commissie,

BESLUIT:

1. Het Kaderbesluit voor de toevoeging van 1000 kwalitatief hoogwaardige ondergrondse parkeerplaatsen in twee parkeergarages aan de Garenmarkt en Lammermarkt vast te stellen met daarin als belangrijkste kaders:
 - a. Om de berekende toename van ruim 915.000 parkeeruren per jaar te realiseren in de parkeergarages aan de Garenmarkt en de Lammermarkt is het noodzakelijk dat de maatregelen in het kader van het Programma Binnenstad worden uitgevoerd.
 - b. Als ontwikkelstrategie te kiezen voor:
 1. Een model waarin de gemeente zelf de garages exploiteert en financiert. Verkoop of een langdurige concessie zal leiden tot verlies aan gewenste sturing op parkeren in de binnenstad en is financieel ongunstig vanwege onzekerheden rond de exploitatie.
 2. De realisatie van de garages aan de markt, in principe aan te bieden met een DBM contract waarvoor de gemeente zelf een referentieontwerp maakt, op het niveau van een Definitief Ontwerp, om onzekerheden weg te nemen en te sturen op risicobeheersing.
 3. Dit contract aan te besteden middels een niet openbare procedure vanwege het specialistische (ondergronds aan de rand van een historische binnenstad) werk.

4. Beide garages tegelijkertijd aan de markt aan te bieden in één aanbesteding zodat uitstraling en kwaliteit gewaarborgd blijven en er aanbestedingsvoordeel kan ontstaan.
 5. De garages worden direct op elkaar volgend gerealiseerd waarbij in het uitvoeringsbesluit de keuze voor de eerst te bouwen garages wordt gemaakt.
2. Te kiezen voor in totaal 1000 extra ondergrondse parkeerplaatsen te verdelen over twee parkeergarages aan de Lammermarkt en de Garenmarkt, waarvan tenminste 600 aan de Lammermarkt.
 - a. Voor de parkeergarage aan de Lammermarkt te kiezen voor de voorkeursvariant met als belangrijkste overwegingen en eisen:
 1. Een drielaagse variant met ten minste 600 en maximaal 700 parkeerplaatsen.
 2. Een noordelijke toerit vanaf het Schutterveld of de Marislaan met een tunnel onder de Rijsburgersingel door en een tweede toerit in het verlengde van de Langegracht.
 3. De inrichting van de openbare ruimte te integreren met het garageontwerp waarbij qua tijdsplanning de realisatie van de garage leidend is en qua ontwerp en inrichting de Visie Leidse Singels leidend is.
 - b. Voor de parkeergarage aan de Garenmarkt te kiezen voor de voorkeursvariant met als belangrijkste overwegingen en eisen:
 1. Een twee-laagse variant met maximaal 400 parkeerplaatsen.
 2. Een toerit in de Korevaarstraat waarbij het parkeerterrein op maaiveld via het Levendaal bereikbaar blijft.
 3. De investering in de parkeergarages annuïtair af te schrijven in 40 jaar met een restwaarde van 25% van de bouwsom tegen een rekenrente van 4,5%.
 4. De investering in de parkeergarages te dekken door:
 - a. De totale parkeereexploitatie op lange termijn.
 - b. In 2012 € 5 miljoen in de parkeerreserve te storten uit de reserve bereikbaarheidsprojecten.
 - c. Een jaarlijkse boventrendmatige tariefverhoging voor het straatparkeren vanaf 2016 na oplevering van de parkeergarages, voor tien jaar met 2%.
 - d. Als gevolg van het verdwijnen van het maaiveld parkeren op de Lammermarkt te constateren dat het college een zoekopdracht houdt ter vervanging van het maaiveldparkeren en dat eventuele financiële meevallers en een eventuele toekomstige afdracht ten gevolge van afkoop terug vloeien in de parkeereexploitatie en indien nodig te bestemmen voor de zoekopdracht van 200 parkeerplaatsen. Aan de opdracht wordt vorm gegeven door als eerste de volgende oplossingsrichtingen te verkennen:
 - Kaasmarkt (conform Beleidsakkoord)
 - Ondergrondse Morspoortgarage
 - e. Vanuit de reserve afkoopsommen erfpacht een aparte weerstandsreserve parkeren te vormen. Deze weerstandsreserve dekt het negatieve saldo van de reserve parkeren af in de periode 2017 tot en met 2032 door stortingen vanuit de weerstandsreserve. Deze bedragen worden teruggestort zodra de parkeereexploitatie een positief saldo kent.

- f. De reserve parkeren stort jaarlijks 4,5% rente over het geleende bedrag in de reserve aankoopsommen erfpacht.
5. De kosten van de inrichting van de openbare ruimte te dekken door:
- Voor de Garenmarkt te zorgen voor een inrichting conform Kadernota kwaliteit Openbare Ruimte waarbij de kosten van het terugbrengen van het maaiveld ter plekke van de bouwput gedekt zijn middels het projectbudget.
 - Voor de Lammermarkt zijn de kosten van het terugbrengen van het maaiveld ter plekke van de bouwput conform Kadernota kwaliteit Openbare Ruimte gedekt zijn middels het projectbudget. Voor een inrichting van een kwalitatief hoogwaardige autovrije openbare ruimte, geïntegreerd met het garageontwerp en conform de uitgangspunten van de Visie Leidse Singels, aanvullende dekking te zoeken en daartoe een voorstel in te dienen bij het vaststellen van het projectontwerp door het College van B&W. Gelijktijdig met voorgenoemd dekkingsvoorstel ten behoeve van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, dient het resultaat van de zoekopdracht aan het College van B&W voorgelegd te worden.
6. Voor de volgende fase een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen en deze toe te voegen aan de beschikbare voorbereidingskredieten voor:
- De Garenmarkt voor een bedrag van € 2.000.000
 - De Lammermarkt voor een bedrag van € 3.000.000
 - En deze aanvullende kredieten te activeren en annuïtair af te schrijven in 40 jaar en de rentelasten van 4,5% te dekken binnen de parkeerexploitatie.
2. De programmabegroting 2012 als volgt te wijzigen:

Prg		LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4	5.000.000			
RES	VERREKENING RESERVES AD			5.000.000	
	TOTAAL	5.000.000	0	5.000.000	0

3. Kennis te nemen van de wijziging van het meerjarenbeeld n.a.v. dit besluit:

Prg	2013	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	90.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			90.000	
	TOTAAL	90.000	0	90.000	0

Prg	2014	LASTEN		BATEN	
		Verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	225.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	

	TOTAAL	225.000	0	225.000	0
--	---------------	----------------	----------	----------------	----------

Prg	2015	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	225.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Prg	2016	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	225.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Gedaan in de openbare raadsvergadering van,

de Griffier,

de Voorzitter,

TECHNISCHE INFORMATIE

Opsteller: Tamara Smit
Organisatieonderdeel: Projectmanagementbureau
Telefoon: 5139
E-mail: t.smit2@leiden.nl

Portefeuillehouder:

Ruimtelijke Ordening, Binnenstad en Publiekszaken

Onderwerp	Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt
-----------	------------------------------------------

BESLUIT

1. De raad voor te stellen:
 - a. Het Kaderbesluit voor de toevoeging van 1000 kwalitatief hoogwaardige ondergrondse parkeerplaatsen in twee parkeergarages aan de Garenmarkt en Lammermarkt vast te stellen met daarin als belangrijkste kaders:
 - i. Om de berekende toename van ruim 915.000 parkeeruren per jaar te realiseren in de parkeergarages aan de Garenmarkt en de Lammermarkt is het noodzakelijk dat de maatregelen in het kader van het Programma Binnenstad worden uitgevoerd.
 - ii. Als ontwikkelstrategie te kiezen voor:
 - i. Een model waarin de gemeente zelf de garages exploiteert en financiert. Verkoop of een langdurige concessie zal leiden tot verlies aan gewenste sturing op parkeren in de binnenstad en is financieel ongunstig vanwege onzekerheden rond de exploitatie.
 - ii. De realisatie van de garages aan de markt, in principe aan te bieden met een DBM contract waarvoor de gemeente zelf een referentieontwerp maakt, op het niveau van een Definitief Ontwerp, om onzekerheden weg te nemen en te sturen op risicobeheersing.
 - iii. Dit contract aan te besteden middels een niet openbare procedure vanwege het specialistische (ondergronds aan de rand van een historische binnenstad) werk.
 - iv. Beide garages tegelijkertijd aan de markt aan te bieden in één aanbesteding zodat uitstraling en kwaliteit gewaarborgd blijven en er aanbestedingsvoordeel kan ontstaan.
 - v. De garages worden direct op elkaar volgend gerealiseerd waarbij in het uitvoeringsbesluit de keuze voor de eerst te bouwen garages wordt gemaakt.
 - b. Te kiezen voor in totaal 1000 extra ondergrondse parkeerplaatsen te verdelen over twee parkeergarages aan de Lammermarkt en de Garenmarkt, waarvan tenminste 600 aan de Lammermarkt.
 - i. Voor de parkeergarage aan de Lammermarkt te kiezen voor de voorkeursvariant met als belangrijkste overwegingen en eisen:
 1. Een drielaagse variant met ten minste 600 en maximaal 700 parkeerplaatsen.
 2. Een noordelijke toerit vanaf het Schutterveld of de Marislaan met een tunnel onder de Rijnsburgersingel door en een tweede toerit in het verlengde van de Langegracht.
 3. De inrichting van de openbare ruimte te integreren met het garageontwerp waarbij qua tijdsplanning de realisatie

- van de garage leidend is en qua ontwerp en inrichting de Visie Leidse Singels leidend is.
- ii. Voor de parkeergarage aan de Garenmarkt te kiezen voor de voorkeursvariant met als belangrijkste overwegingen en eisen:
 1. Een twee-laagse variant met maximaal 400 parkeerplaatsen.
 2. Een toerit in de Korevaarstraat waarbij het parkeerterrein op maaiveld via het Levendaal bereikbaar blijft.
 - c. De investering in de parkeergarages annuïtair af te schrijven in 40 jaar met een restwaarde van 25% van de bouwsom tegen een rekenrente van 4,5%.
 - d. De investering in de parkeergarages te dekken door:
 - i. De totale parkeerexploitatie op lange termijn.
 - ii. In 2012 € 5 miljoen in de parkeerreserve te storten uit de reserve bereikbaarheidsprojecten.
 - iii. Een jaarlijkse boventrendmatige tariefverhoging voor het straatparkeren vanaf 2016 na oplevering van de parkeergarages, voor tien jaar met 2%.
 - iv. Als gevolg van het verdwijnen van het maaiveld parkeren op de Lammermarkt te constateren dat het college een zoekopdracht houdt ter vervanging van het maaiveldparkeren en dat eventuele financiële meevallers en een eventuele toekomstige afdracht ten gevolge van afkoop terug vloeien in de parkeerexploitatie en indien nodig te bestemmen voor de zoekopdracht van 200 parkeerplaatsen. Aan de opdracht wordt vorm gegeven door als eerste de volgende oplossingsrichtingen te verkennen:
 - Kaasmarkt (conform Beleidsakkoord)
 - Ondergrondse Morspoortgarage
 - v. Vanuit de reserve afkoopsommen erfpacht een aparte weerstandsreserve parkeren te vormen. Deze weerstandsreserve dekt het negatieve saldo van de reserve parkeren af in de periode 2017 tot en met 2032 door stortingen vanuit de weerstandsreserve. Deze bedragen worden teruggestort zodra de parkeerexploitatie een positief saldo kent.
 - vi. De reserve parkeren stort jaarlijks 4,5% rente over het geleende bedrag in de reserve afkoopsommen erfpacht.
 - e. De kosten van de inrichting van de openbare ruimte te dekken door:
 - i. Voor de Garenmarkt te zorgen voor een inrichting conform Kadernota kwaliteit Openbare Ruimte waarbij de kosten van het terugbrengen van het maaiveld ter plekke van de bouwput gedekt zijn middels het projectbudget.
 - ii. Voor de Lammermarkt zijn de kosten van het terugbrengen van het maaiveld ter plekke van de bouwput conform Kadernota kwaliteit Openbare Ruimte gedekt zijn middels het projectbudget. Voor een inrichting van een kwalitatief hoogwaardige autovrije openbare ruimte, geïntegreerd met het garageontwerp en conform de uitgangspunten van de Visie Leidse Singels, aanvullende dekking te zoeken en daartoe een voorstel in te dienen bij het vaststellen van het projectontwerp door het College

van B&W. Gelijktijdig met voorgenoemd dekkingsvoorstel ten behoeve van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, dient het resultaat van de zoekopdracht aan het College van B&W voorgelegd te worden.

- f. Voor de volgende fase een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen en deze toe te voegen aan de beschikbare voorbereidingskredieten voor:
- i. De Garenmarkt voor een bedrag van € 2.000.000
 - ii. De Lammermarkt voor een bedrag van € 3.000.000
 - iii. En deze aanvullende kredieten te activeren en annuïtair af te schrijven in 40 jaar en de rentelasten van 4,5% te dekken binnen de parkeerexploitatie.
- g. De programmabegroting 2012 als volgt te wijzigen:

Prg		LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4	5.000.000			
RES	VERREKENING RESERVES AD			5.000.000	
	TOTAAL	5.000.000	0	5.000.000	0

1. Kennis te nemen van de wijziging van het meerjarenbeeld n.a.v. dit besluit:

Prg	2013	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	90.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			90.000	
	TOTAAL	90.000	0	90.000	0

Prg	2014	LASTEN		BATEN	
		Verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	225.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Prg	2015	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	225.000			
RES	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Prg	2016	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	225.000			

2. De productraming 2012 als volgt te wijzigen:

Prg	Product	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
RES	TFE98004 VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4	5.000.000			
RES	TFE98011 VERREKENING RESERVES AD			5.000.000	
	TOTAAL	5.000.000	0	5.000.000	0

3. Kennis te nemen van de wijziging van het meerjarenbeeld n.a.v. dit besluit:

Prg	Product	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
2013					
RES	TFE21402 PARKEERGARAGES	90.000			
RES	TFE98004 VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			90.000	
	TOTAAL	90.000	0	90.000	0

Prg	Product	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
2014					
RES	TFE21402 PARKEERGARAGES	225.000			
RES	TFE98004 VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Prg	Product	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
2015					
RES	TFE21402 PARKEERGARAGES	225.000			
RES	TFE98004 VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Prg	Product	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	verhogen	verlagen
2016					
RES	TFE21402 PARKEERGARAGES	225.000			
RES	TFE98004 VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4			225.000	
	TOTAAL	225.000	0	225.000	0

Persamenvatting

Het college van burgemeester en wethouders heeft het kaderbesluit voor de bouw van parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt vastgesteld. Na goedkeuring door de gemeenteraad kan worden begonnen met de bestemmingsplanprocedure en het maken van de ontwerpen voor de parkeergarages.

Voldoende parkeergelegenheid en goede bereikbaarheid is belangrijk voor de stad. Daarom krijgt Leiden twee grote ondergrondse parkeergarages aan de rand van het centrum. Onder de Garenmarkt en onder de Lammermarkt. Onder de Lammermarkt komt een ruime parkeergarage. Boven de grond krijgt het plein een groene uistraling, waar evenementen mogelijk blijven. De Garenmarkt wordt boven de grond opnieuw ingericht als parkeer- en evenemententerrein. Parkeren blijft op de Garenmarkt bovengronds ook mogelijk. Samen zorgen de parkeergarages voor 1000 extra parkeerplaatsen en maken ze een bezoek aan de binnenstad nog aantrekkelijker. Naar verwachting is de eerste parkeergarage klaar in 2017 en de tweede in 2019..