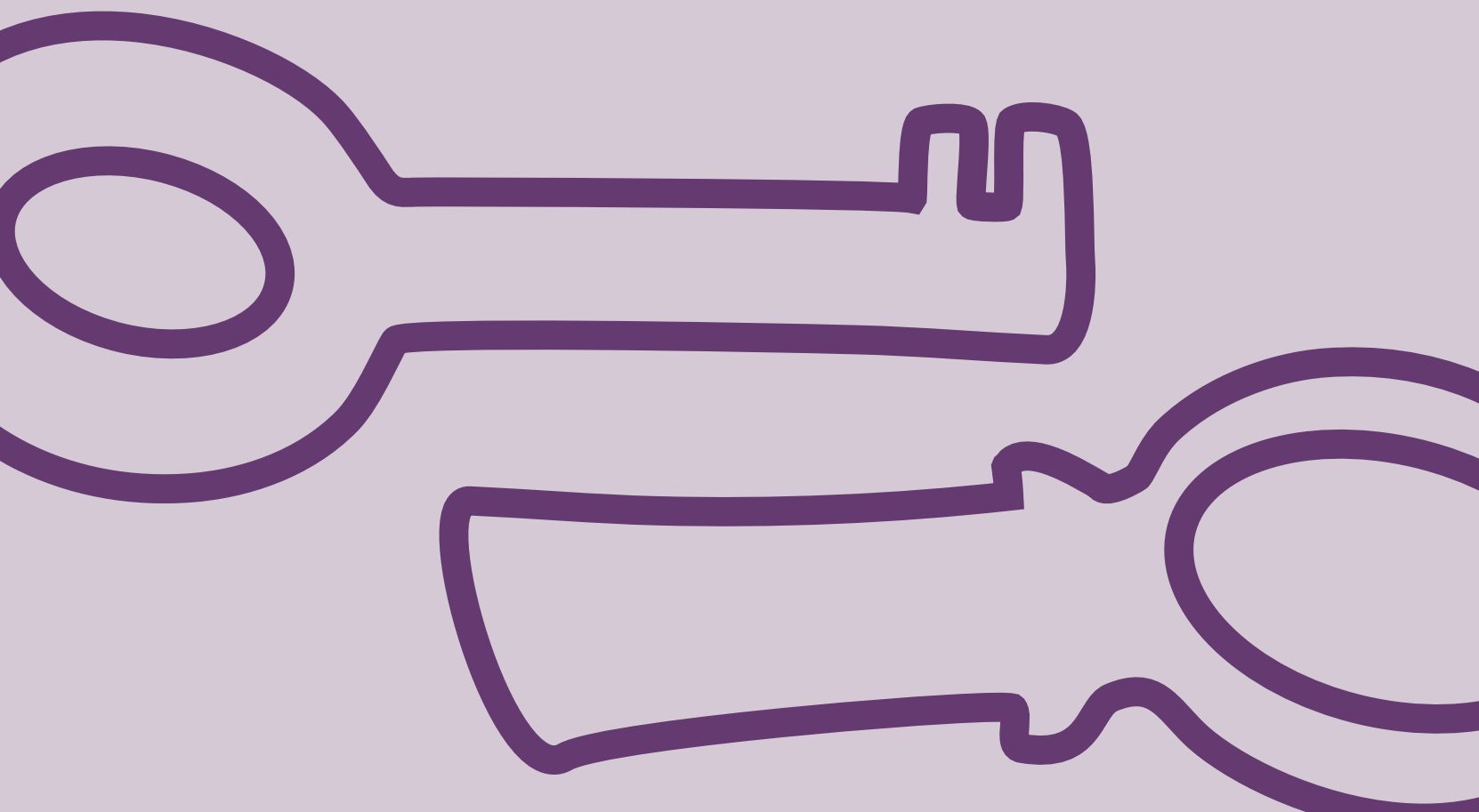


Rekenkamercommissie  Leiden

Parkeerbeleid geparkeerd



Parkeerbeleid geparkeerd

Onderzoek naar het gemeentelijk parkeerbeleid

Voorwoord

De bereikbaarheid van Leiden is een onderwerp dat bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad al tientallen jaren bezig houdt. Net als andere steden heeft Leiden zich moeten aanpassen aan het gebruik van de auto als massavervoermiddel. Een vervoerwijze die ten koste is gegaan van het collectief vervoer en ook van het vervoer per fiets. Aanvankelijk is getracht de auto in de stad te accommoderen. Toen dat leidde tot parkeerproblemen en verkeersinfarcten is het beleid gekanteld: voor de auto is maar beperkt plaats in de stad. Het collectief vervoer, in Leiden de bus en het gebruik van de fiets moest worden bevorderd.

Aan het beperken van de toegankelijkheid tot de stad van de auto zitten echter ook risico's. De automobilist kan de stad gaan mijden waardoor de functies van Leiden als regiostad onder druk kunnen komen te staan. Daarom is het nodig een gebalanceerd beleid te voeren met betrekking tot de bereikbaarheid van de stad voor auto's. Dat beleid kent daarnaast een hoog politieke component. Beide elementen samengevoegd leiden ertoe dat het bereikbaarheidsbeleid ook in Leiden gecompliceerd is en zich moeilijk weet te vatten in een heldere en consistente strategie.

Ook in de afgelopen jaren is de bereikbaarheid van Leiden en in het bijzonder het parkeerbeleid een voortdurende bron van discussie geweest. Daarbij leek sprake van een ruime mate van ad hoc voornemens en beslissingen. Reden voor de Rekenkamercommissie Leiden (hierna rekenkamer) een onderzoek naar het parkeerbeleid in te stellen.

Doelstelling onderzoek

Doelstelling van het onderzoek was inzicht te verkrijgen in de beleidsontwikkeling vanaf 2002, de beleidsvisie op het parkeren van in het bijzonder de auto, maar ook van de fiets. Daartoe is begonnen met het verzamelen van feiteninformatie over regelingen, nota's en besluiten. Het was de bedoeling dat op basis van deze feitenverzameling de onderzoeksvragen zouden worden geformuleerd en beantwoord gericht op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het Leidse parkeerbeleid. Tot die onderzoeksvragen en het onderzoek is de rekenkamer niet gekomen. Dat hangt samen met het zeer gefragmenteerd beleid als gevolg van opvolgende colleges die steeds een eigen invulling aan het beleid gaven. Van een helder en consistent beleid is daardoor geen sprake.

Nadere ontwikkeling

Intussen is een nieuw college aangetreden dat als voornemen heeft de bereikbaarheid, waaronder het parkeren, van de stad opnieuw vorm te geven. Het vooronderzoek dat de rekenkamer gedaan heeft, kan daarbij van nut zijn. Daarin is alles wat er in de afgelopen negen jaar is gebeurd, verzameld. Deze inventarisatie maakt het mogelijk bij de formulering van het nieuwe beleid in de spiegel van het verleden te kijken en bruikbare beelden te gebruiken. Bovendien doet de rekenkamer een aantal concrete aanbevelingen.

Geen vervolgonderzoek

De rekenkamer acht het niet vruchtbaar op dit moment een vervolgonderzoek te doen. Het huidige parkeerbeleid is namelijk niet toetsbaar. Wat ontbreekt is een goede gedefinieerde uitgangspositie en een analyse waarop het beleid is gebaseerd. Daarom kan een vervolgonderzoek geen uitkomsten opleveren die richtinggevend kunnen zijn aan de nieuwe weg die zal worden ingeslagen. De rekenkamer volstaat met het vooronderzoek en zij biedt dit aan met een aantal aanbevelingen, dat voor het nieuwe beleid van belang kan zijn. De rekenkamer neemt zich wel voor de realisatie en de bereikte effecten van het nieuwe beleid over drie jaar alsnog te gaan onderzoeken.

Opbouw van het rapport

Dit rapport bestaat uit twee delen. Een feitenrapport (deel 2), dat in opdracht en onder verantwoordelijkheid van de rekenkamer is opgesteld door het bureau DTV Consultants, en de daarop gebaseerde conclusies en aanbevelingen van de rekenkamer (deel 1).

Tot slot

Graag wil de rekenkamer DTV Consultants, en in het bijzonder de heer ing. H. Godefrooij, hartelijk danken voor zijn grote inzet bij dit onderzoek. Onze dank gaat evenzeer uit naar de medewerkers van de gemeente Leiden die hun medewerking hebben verleend aan het onderzoek.

Wij bevelen deze rapportage van harte in uw aandacht aan!

Cornelis van der Werf,

Voorzitter Rekenkamercommissie Leiden

Leiden, 7 oktober 2010

Deel 1

Beoordelingsrapport

Inhoudsopgave

	Samenvatting oordeel rekenkamer	8
1	Aanleiding tot en opzet van het onderzoek	10
2	Bevindingen	13
	2.1 Bevindingen ten aanzien van de probleemanalyse	13
	2.2 Bevindingen ten aanzien van de geformuleerde beleidsdoelstellingen	13
	2.3 Bevindingen ten aanzien van de vertaling naar maatregelen	13
	2.4 Bevindingen ten aanzien van de implementatie/uitvoering van maatregelen	14
	2.5 Bevindingen ten aanzien van de evaluatie van maatregelen	14
	2.6 Bevindingen ten aanzien van de organisatie	14
3	Conclusies	15
	3.1 Probleemanalyse	15
	3.2 Beleidsdoelstellingen	16
	3.3 Vertaling naar maatregelen	16
	3.4 Implementatie/uitvoering	17
	3.5 Evaluatie	17
	3.6 Parkeerorganisatie	17
4	Aanbevelingen en vervolg	19
	4.1 Probleemanalyse	19
	4.2 Beleidsdoelstellingen	19
	4.3 Vertaling naar maatregelen	20
	4.4 Implementatie/uitvoering	20
	4.5 Evaluatie	20
	4.6 Parkeerorganisatie	20
	4.7 Vervolg	21

Samenvatting oordeel rekenkamer

1. De rekenkamer concludeert dat er in Leiden de afgelopen jaren geen helder en consistent parkeerbeleid is gevoerd.
2. Daarbij ontbreekt naar het oordeel van de rekenkamer een heldere probleemanalyse, en heeft de gemeente geen duidelijk beeld van de feitelijke parkeersituatie in de stad ten aanzien van de beschikbaarheid van, en de behoefte aan parkeerplaatsen.
3. De rekenkamer constateert verder dat de doelstellingen van het parkeerbeleid doorgaans weinig concreet zijn, en dat vaak niet duidelijk is hoe de voorgestelde maatregelen samenhangen met de geconstateerde problemen. Soms is sprake van politiek wenselijke doelstellingen ten aanzien van een aantal te realiseren parkeerplaatsen zonder enige feitelijke of cijfermatige onderbouwing.
4. De rekenkamer vindt het ernstig dat het bij de gemeente ontbreekt aan informatie en onderzoeksgegevens over de effecten van het beleid en de getroffen maatregelen.
5. De rekenkamer heeft kennis genomen van de nieuwe parkeerorganisatie binnen de gemeente. Dit biedt de mogelijkheid om te komen tot een beter en onderbouwd parkeerbeleid, maar zal zich in de praktijk nog moeten bewijzen.
6. De rekenkamer heeft besloten geen verder onderzoek te doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het parkeerbeleid in Leiden, omdat een dergelijk onderzoek op dit moment niet goed mogelijk is. Wel is de rekenkamer voornemens om over drie jaar de effecten van de nieuwe organisatie en de beleidsprioriteiten van het nieuwe college te gaan onderzoeken.
7. Tot die tijd beveelt de rekenkamer de gemeente aan om snel een monitoringssystematiek op te zetten, waarin de huidige parkeersituatie wordt beschreven aan de hand van de bestaande parkeercapaciteit per doelgroep, en het aantal parkeerders (met onderscheid naar bewoners, werkers en bezoekers) op verschillende momenten van de week.
8. Tot slot beveelt de rekenkamer de Raad nadrukkelijk aan er bij het college van burgemeester en wethouders op aan te dringen om heldere, duidelijke en meetbare beleidsdoelstellingen te formuleren, die gebaseerd zijn op een heldere probleemanalyse.

1. Aanleiding tot en opzet van het onderzoek

De rekenkamer wil het parkeerbeleid in de gemeente Leiden tegen het licht houden. Dit is een onderwerp dat dicht bij de burger staat. Voortdurende discussies in de gemeente over het parkeren nabij het centrum geven aan dat het beleid (nog) niet heeft geleid tot een geaccepteerd evenwicht. De stadsenquêtes bevestigen dit beeld: burgers en bedrijfsleven vinden parkeren in Leiden een probleem. De rekenkamer wil het effect van het gevoerde parkeerbeleid in beeld hebben.

De rekenkamer heeft DTV Consultants gevraagd om een vooronderzoek uit te voeren waarin de beschikbare informatie over het (fiets)parkeerbeleid in beeld wordt gebracht en waarbij inzicht wordt verkregen in de beleidsdoelstellingen en de uitgevoerde maatregelen. Het was de bedoeling dat op basis van de resultaten van het vooronderzoek de onderzoeksvragen voor een vervolgonderzoek zouden worden opgesteld. Dat vervolgonderzoek zou zich moeten richten op de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het Leidse (fiets)parkeerbeleid. De rekenkamer heeft echter besloten geen vervolgonderzoek te doen, vanwege het feit dat, mede als gevolg van opvolgende colleges die steeds een eigen invulling aan het beleid gaven, geen sprake is geweest van helder en consistent beleid.

Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is enerzijds het voorhouden van een spiegel: het geven van een objectieve beoordeling van het geformuleerde beleid. Anderzijds moet het stadsbestuur inzicht krijgen in verbetermogelijkheden, “lessen voor de toekomst”.

De specifieke doelstelling van het vooronderzoek is als volgt geformuleerd:

Het verkrijgen van inzicht in de beleidsdoelstellingen met betrekking tot (fiets)parkeren, het geformuleerde beleid en de maatregelen waartoe besloten is.

Het vooronderzoek heeft zich gericht op de volgende vraagstelling:

1. Welk beleid is geformuleerd en voldoet dit aan de daaraan te stellen eisen?
2. Zijn de formuleringen van de beleidsdoelstellingen SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden)?
3. Welke maatregelen zijn voorgesteld en uitgevoerd?
4. Is er een relatie gelegd tussen geformuleerde doelstellingen en maatregelen?
5. Is de gemeenteraad zodanig geïnformeerd dat de uitvoering van het parkeerbeleid getoetst kan worden aan eerder vastgestelde beleidsmatige kaders en doelstellingen?

Onderzoeksopzet

Uitgangspunt in het vooronderzoek is geweest om alle beleidsdocumenten, uitvoeringsprogramma's, programmabegrotingen, raads- en collegevoorstellen en -besluiten voor zover deze betrekking hebben op (fiets)parkeren tegen het licht te houden. Het betreft vooral documenten met een officiële status; ambtelijke nota's die niet zijn vastgesteld en die niet via het bestuurlijk informatiesysteem (BIS) zijn terug te vinden, maken geen onderdeel uit van het onderzoek. Wel zijn enkele onderzoeksrapporten met betrekking tot de parkeersituatie in Leiden, ook wanneer deze niet officieel zijn vastgesteld, in het onderzoek betrokken. Het startpunt van het onderzoek wordt gevormd door het Parkeerbeleidsplan 2002 – 2011 dat begin 2002 is vastgesteld.

Aanvullend aan het documentenonderzoek is een tweetal gesprekken gevoerd met ambtenaren van de gemeente Leiden. Met name de opbouw van de organisatie en de manier van werken, zowel ten aanzien van beleidsontwikkeling als de uitvoering, zijn in deze gesprekken aan bod gekomen. De rapportage van het vooronderzoek (zoals opgenomen in deel 2 van dit rapport) is voorgelegd aan de gemeentesecretaris voor een reactie op de feitelijke juistheid van de bevindingen. Deze ambtelijke reactie is verwerkt in het rapport.

In het onderzoek is nadrukkelijk aandacht besteed aan de wijze waarop de beleidscyclus is doorlopen. De beleidscyclus bestaat uit een vijftal repeterende fases:

- Probleemanalyse op basis van onderzoeksgegevens en analyse van de onderzoeksresultaten (nulmeting).
- Formuleren beleid en beleidsdoelstellingen op basis van de probleemanalyse (wat willen we bereiken? – Specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden).
- Vertaling van beleidsdoelen naar mogelijke maatregelen (hoe willen we dat bereiken?).
- Uitvoeren/implementeren van maatregelen.
- Evalueren van maatregelen (effectmeting, welke effecten hebben de getroffen maatregelen gehad?).

Op basis van de resultaten van de evaluatie (hetgeen in feite een nieuwe nulmeting is) wordt een nieuwe probleemanalyse uitgevoerd. Daarna komt opnieuw een beleidsontwikkelfase waarin het beleid, op basis van de geactualiseerde probleemanalyse, wordt bijgesteld en nieuwe SMART doelstellingen worden opgesteld. Op basis daarvan worden nieuwe maatregelen opgesteld enzovoort.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de bevindingen van het vooronderzoek. In hoofdstuk 3 worden aan deze bevindingen conclusies verbonden en in hoofdstuk 4 worden aanbevelingen ter verbetering gedaan.

In deel 2 van dit rapport is opgenomen de rapportage "Vooronderzoek parkeerbeleid in Leiden". In dat rapport wordt aandacht besteed aan de SMART-heid van geformuleerde doelstellingen, de

consistentie in het gevoerde beleid en op getroffen maatregelen, waarbij ook wordt aangegeven in hoeverre het geformuleerde beleid hierbij leidend is geweest. Voorts wordt ingegaan op de verandering van de parkeerorganisatie binnen de gemeente Leiden. Tot slot is, in de vorm van factsheets, een samenvatting gegeven van alle onderzochte documenten.

2. Bevindingen

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de bevindingen die zijn gedaan in het vooronderzoek. Deze bevindingen zijn uitgebreid terug te vinden in deel 2 van dit rapport.

2.1. Bevindingen ten aanzien van de probleemanalyse

1. Het ontbreekt meestal aan een heldere probleemanalyse; problemen worden wel geconstateerd, maar niet cijfermatig onderbouwd.
2. Informatie over aantallen beschikbare parkeerplaatsen, het gebruik en de opbrengsten is slechts beperkt beschikbaar en moeilijk toegankelijk.

2.2. Bevindingen ten aanzien van de geformuleerde beleidsdoelstellingen

1. Veel beleidsdoelstellingen zijn weinig concreet.
2. Van de cijfermatige doelstellingen in de programmabegrotingen vanaf 2005 is niet duidelijk waarop ze zijn gebaseerd. Zijn deze doelstellingen gebaseerd op geplande maatregelen, of zijn maatregelen gepland vanwege de geformuleerde doelstellingen?
3. De wijze waarop cijfermatige doelstellingen tot stand zijn gekomen, de wijze waarop ze moeten worden gemeten en de wijze van interpretatie van behaalde resultaten is niet altijd duidelijk.
4. Soms worden in de programmabegrotingen jaren achtereen exact de dezelfde doelstellingen geformuleerd.
5. Beleidsdoelstellingen in programmabegrotingen verdwijnen van het ene op het andere jaar, zonder dat duidelijk is waarom deze doelen niet meer worden nagestreefd.
6. Er is geen trend waarneembaar in de beleidsdoelstellingen. Wel zijn kwaliteit en leefbaarheid begrippen die vaak in de doelstellingen terugkomen.
7. Geformuleerde doelstellingen in het Parkeerbeleidsplan uit 2002 en de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 zijn min of meer gelijk.

2.3. Bevindingen ten aanzien van de vertaling naar maatregelen

1. Veel geformuleerde maatregelen zijn weinig concreet.
2. Enkele maatregelen zijn zeer concreet met bijvoorbeeld locatie, aantallen (fiets)parkeerplaatsen en jaartal.
3. De relatie tussen doelen en maatregelen is vaak niet helder. De toelichting waaruit blijkt hoe een bepaalde maatregel gaat bijdragen aan het bereiken van een doel wordt meestal niet gegeven.
4. Onduidelijk is of aangegeven streefwaarden zijn geformuleerd op basis van de beschreven maatregelen, of dat de te nemen maatregelen zijn bepaald op basis van de streefwaarden.
5. Uit de gekozen formuleringen van maatregelen spreekt vaak een bepaalde mate van vrijblijvendheid.

6. In sommige gevallen wordt verwezen naar maatregelen in document zonder status.
7. Soms worden jaren achtereen exact de dezelfde maatregelen geformuleerd.
8. Maatregelen verdwijnen soms van het ene op het andere jaar uit de stukken, maar keren later toch weer terug, soms in aangepaste vorm.
9. Geformuleerde maatregelen in het Parkeerbeleidsplan uit 2002 en de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 zijn met elkaar vergelijkbaar.
10. Maatregelen ten aanzien van Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS), P+R, wijkactieplannen, het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen en het realiseren van parkeergarages zijn de belangrijkste, steeds terugkerende maatregelen in de diverse beleidsstukken.

2.4. Bevindingen ten aanzien van de implementatie/uitvoering van maatregelen

1. Van veel maatregelen is niet duidelijk of en, zo ja, op welke manier ze zijn uitgevoerd.
2. Uitvoerende taken hebben in de afgelopen periode bij verschillende afdelingen gelegen en het ontbrak aan een goede regie, waardoor de uitvoering vaak meer geld heeft gekost dan nodig is en bovendien niet altijd het gewenste resultaat is bereikt.

2.5. Bevindingen ten aanzien van de evaluatie van maatregelen

1. Van veel maatregelen is niet duidelijk of en, zo ja, op welke manier ze zijn uitgevoerd.
2. Het ontbreekt aan zicht op de effectiviteit van het gevoerde beleid en de getroffen maatregelen.

2.6. Bevindingen ten aanzien van de organisatie

1. De gemeente Leiden heeft gekozen voor het opzetten van een "regievoerend parkeerbedrijf", dat de regie moet voeren over de exploitatie, verantwoording draagt voor het operationaliseren van parkeerbeleid en voor de kosten en opbrengsten.
2. Parkeermanagement moet gaan fungeren als opdrachtgever voor de uitvoerende afdelingen en moet de uitvoering bewaken.
3. Parkeermanagement heeft als taak om uitgevoerde maatregelen te monitoren en te evalueren.
4. De afdeling Ruimte- en Milieubeleid (RMB) blijft verantwoordelijk voor het formuleren van beleid.

3. Conclusies

In dit hoofdstuk worden, op basis van de bevindingen van het vooronderzoek, conclusies getrokken over het gevoerde (fiets)parkeerbeleid in de gemeente Leiden in de periode van 2002 tot heden.

3.1. Probleemanalyse

Elke drie jaar wordt door de ambtelijke organisatie een parkeeronderzoek uitgevoerd in het parkeerrestrictiegebied. Daarin worden onder andere de parkeercapaciteit en de parkeerbezetting op een aantal verschillende onderzoeksmomenten in beeld gebracht. De rapportage bestaat uit een groot aantal tabellen en kaartbeelden, maar een conclusie wordt niet getrokken. Er is ook geen overzicht beschikbaar waarin snel en gemakkelijk kan worden afgelezen of en, zo ja, waar zich eventuele knelpunten voordoen. In het parkeeronderzoek wordt geen onderscheid gemaakt naar doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) en ook gegevens met betrekking tot het aantal uitgegeven vergunningen zijn niet opgenomen. Het ontbreekt derhalve aan een duidelijk beeld van de huidige situatie. Wat is nu eigenlijk de stand van zaken? Hoeveel parkeerplaatsen hebben we op verschillende momenten in de week nodig voor de verschillende doelgroepen, en hoeveel zijn het er in werkelijkheid? En hoeveel parkeeruren hebben we nu verkocht en wat zijn daarvan de opbrengsten? Door het ontbreken van deze overzichten, is het ook niet of nauwelijks mogelijk om trends te signaleren; is het in de afgelopen jaren drukker geworden, of minder druk? En door welke doelgroep wordt dat veroorzaakt? Daarnaast is onduidelijk hoeveel niet-openbare parkeercapaciteit beschikbaar is bij particuliere instellingen en bedrijven, en of het gebruik maken van deze verborgen parkeercapaciteit een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de parkeersituatie in Leiden.

Voor fietsparkeren geldt dat helemaal geen recente onderzoeksgegevens beschikbaar zijn. Er zijn geen gegevens voorhanden over het aantal fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar is en het aantal fietsen dat geparkeerd staat op verschillende locaties en op verschillende momenten. Daardoor is het ook niet mogelijk om te bepalen hoe groot de behoefte is aan (extra) fietsparkeervoorzieningen voor verschillende doelgroepen, hoeveel extra voorzieningen nodig zijn, van welke soort en op welke locaties.

In diverse beleidsdocumenten worden wel problemen geconstateerd, maar deze worden niet cijfermatig onderbouwd. Het ontbreekt derhalve aan een goede probleemanalyse, waardoor het onmogelijk is om SMART beleidsdoelstellingen te formuleren.

3.2. Beleidsdoelstellingen

Veel doelstellingen die zijn opgenomen in de diverse beleidsstukken van de gemeente Leiden zijn niet SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden) en derhalve weinig concreet. Vaak wordt gekozen voor formuleringen waar niemand tegen kan zijn en die weinig of geen sturing geven. In de programmabegrotingen zijn, vanaf de Programmabegroting van 2005, echter wel jaarlijks cijfermatige doelstellingen (streefwaarden) opgenomen. Soms zijn de doelstellingen in de programmabegrotingen een aantal jaren achter elkaar hetzelfde, maar het komt ook voor dat doelstellingen, zonder verdere toelichting, van het ene op het andere jaar verdwijnen. Van de genoemde streefwaarden is niet duidelijk of deze voortkomen uit het overkoepelende beleid. Het lijkt er meer op dat de streefwaarden worden aangepast aan de voorgenomen maatregelen, in plaats van dat de benodigde maatregelen worden bepaald op basis van het beleid (de streefwaarden).

Een duidelijke trend is niet waarneembaar in de ontwikkeling van de beleidsdoelstellingen. Wel zijn kwaliteit en leefbaarheid (moeilijk te kwantificeren) begrippen die steeds terugkomen en ook het stimuleren van de fiets en het bieden van goede voorzieningen voor de fiets keren steeds terug. Elk nieuw college van burgemeester en wethouders lijkt echter nieuwe ideeën te hebben die, los van eerder vastgesteld beleid, in maatregelen moeten worden vertaald.

Ook in de Kadernota Bereikbaarheid van 2009 zijn geen SMART beleidsdoelstellingen geformuleerd. Wel worden problemen geconstateerd (zonder deze cijfermatig te onderbouwen) en wordt een groot aantal maatregelen voorgesteld. Een directe link tussen geconstateerde problemen, doelen en voorgestelde maatregelen wordt niet gelegd.

3.3. Vertaling naar maatregelen

Doelstellingen en maatregelen staan vaak niet expliciet met elkaar in verband. Wanneer dat wel het geval is, is in een aantal gevallen sprake van een omgekeerd verband; in plaats van dat maatregelen worden bepaald op basis van gestelde doelen, worden doelen aangepast aan geformuleerde maatregelen of zijn maatregelen een doel op zich. Dat is bijvoorbeeld het geval bij genoemde aantallen te realiseren parkeerplaatsen. Deze aantallen zijn niet gebaseerd op onderzoeksgegevens. Tegelijkertijd zijn onderzoeken beschikbaar (bijvoorbeeld het Onderzoek parkeerbehoefte Leiden, SPARK, 23 maart 2010) waarin wordt aangegeven dat er in de huidige situatie geen tekort aan parkeerplaatsen zou zijn. Op basis van politieke wensen of beloftes wordt echter besloten om toch extra parkeerplaatsen te realiseren en op basis van de bedachte maatregelen (bijvoorbeeld het realiseren van een parkeergarage) worden vervolgens de streefwaarden in de Programmabegrotingen aangepast.

Veel geformuleerde maatregelen zijn weinig concreet en bovendien vrijblijvend geformuleerd. Een deel van de maatregelen, bijvoorbeeld een aantal maatregelen in de Kadernota Bereikbaarheid van 2009, is wel zeer concreet beschreven.

3.4. Implementatie/uitvoering

Over de implementatie van de voorgestelde maatregelen is weinig concrete informatie beschikbaar. Van veel maatregelen is wel bekend dat het besluit is genomen om ze uit te voeren, maar of zo ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd en op welke manier, is vaak niet terug te vinden in de beleidsstukken. De enige (beschikbare) stukken waarin wordt teruggekeken, zijn de jaarrekeningen, waarin wordt teruggekeken op het voorgaande jaar. Het ene jaar gebeurt dat uitgebreider dan het andere jaar. Over het algemeen worden de getroffen maatregelen niet concreet beschreven. Veelal wordt aangegeven dat “gewerkt is aan (...)” of “maatregelen zijn getroffen om (...)”. Welke maatregelen concreet zijn getroffen, blijft vaak onduidelijk. Bovendien is het aantal geformuleerde maatregelen in de diverse beleidsstukken veel groter dan waar in de jaarrekeningen op wordt ingegaan.

3.5. Evaluatie

Behalve dat veelal geen informatie beschikbaar is over de uitvoering van maatregelen, is over de effecten al helemaal weinig bekend. Het ontbreekt volledig aan onderzoeksgegevens over de effecten van getroffen maatregelen, terwijl dit voor het voeren van effectief (fiets)parkeerbeleid wel van essentieel belang is. Wanneer de effecten van genomen maatregelen niet helder in beeld worden gebracht en worden geanalyseerd, hoe kan dan worden bepaald aan welke doelen nog gewerkt moet worden?

3.6. Parkeerorganisatie

In het verleden waren taken en verantwoordelijkheden aangaande parkeren onderverdeeld bij verschillende afdelingen, waarbij het ontbrak aan iemand die overzicht had over het geheel van lasten en baten en iemand die stuurde op het (financiële) resultaat. Evalueren en monitoren werd niet of nauwelijks gedaan en de effectiviteit van het gevoerde beleid en de genomen maatregelen was derhalve onbekend. Ook basisinformatie over de huidige stand van zaken ten aanzien van bijvoorbeeld aantallen parkeerplaatsen, het gebruik en de opbrengsten was slechts beperkt aanwezig en moeilijk toegankelijk. Tot slot lagen uitvoerende taken bij verschillende afdelingen en ontbrak het aan een goede regie, waardoor de uitvoering niet efficiënt was en bovendien niet altijd het gewenste resultaat is bereikt.

Het nieuwe Parkeermanagement, met aan het hoofd een parkeermanager, voert de regie over de exploitatie en draagt verantwoording voor het operationaliseren en uitvoeren van het parkeerbeleid en

voor de kosten en opbrengsten. Beleid wordt geformuleerd op de afdeling Ruimte- en Milieubeleid (RMB). Parkeermanagement fungeert als opdrachtgever voor de uitvoerende afdelingen, bewaakt de resultaten en moet langs deze weg zorgen voor een optimaal resultaat. Tot slot heeft Parkeermanagement als taak om uitgevoerde maatregelen te monitoren en te evalueren. Parkeermanagement is derhalve verantwoordelijk voor de inhoudelijke en procesmatige kwaliteit, de dagelijkse coördinatie en aansturing van de parkeerexploitatie van de gemeente en heeft een adviserende en ondersteunende functie richting het gemeentebestuur. Aangezien de nieuwe organisatie rond parkeren pas sinds kort operationeel is, kan het effect van de organisatiewijziging nog niet worden vastgesteld.

4. Aanbevelingen en vervolg

In dit hoofdstuk worden aanbevelingen gegeven voor het verbeteren van het (fiets)parkeerbeleid in Leiden en wordt kort ingegaan op het vervolg.

4.1. Probleemanalyse

Van groot belang is dat de gemeente Leiden zo snel mogelijk een zo compleet mogelijk beeld krijgt van de huidige situatie omtrent het parkeren en het fietsparkeren. Beleid wordt geformuleerd om problemen op te lossen en een goede analyse van de huidige situatie is derhalve onontbeerlijk. Geadviseerd wordt dan ook om met voortvarendheid een monitoringssystematiek op te zetten, waarin de huidige situatie wordt ingevuld. Belangrijke aspecten die een plek zouden moeten krijgen in deze monitor zijn in ieder geval:

- de bestaande parkeercapaciteit per doelgroep (waarmee ook dient te worden gekeken naar beschikbare parkeercapaciteit bij bedrijven en instellingen);
- het aantal parkeerders (met onderscheid naar bewoners, werkers en bezoekers) op verschillende momenten van de week.

Het onderscheid naar verschillende doelgroepen is zeer belangrijk, aangezien deze doelgroepen elk hun eigen kenmerken en ook hun eigen eisen en wensen hebben met betrekking tot het parkeren van hun auto. Inzicht in de huidige parkeersituatie is de absolute basis voor het kunnen voeren van succesvol parkeerbeleid.

Voor wat betreft fietsparkeren moet op zijn minst in beeld worden gebracht:

- hoeveel fietsparkeerplaatsen op verschillende locaties in het centrum aanwezig zijn;
- wat de fietsparkeerbehoefte is op verschillende momenten van de week.

De sleutel tot succesvol fietsparkeerbeleid bestaat uit het aanbieden van voldoende fietsparkeercapaciteit, met de juiste kwaliteiten op de juiste locaties. Zonder inzicht in de huidige situatie is dit onmogelijk te realiseren.

4.2. Beleidsdoelstellingen

Streven kan vaag of visionair zijn, maar *doelen* zijn er om er mensen mee aan het werk te zetten. Het stellen van beleidsdoelen dient daarom zo duidelijk en eenduidig mogelijk te geschieden. Als het gaat om het beleidsterrein parkeren, kan per doelgroep worden bepaald welke kwaliteit geboden zou moeten worden, bijvoorbeeld in termen van beschikbaarheid, prijs, loopafstand en dergelijke. Inzicht in de huidige situatie kan helpen bij het formuleren van realistische doelstellingen per doelgroep. Door doelstellingen SMART te formuleren, wordt het formuleren van effectieve maatregelen

vergemakkelijk. Bovendien wordt bewerkstelligd dat er ook daadwerkelijk aan gewerkt moet worden. Ook om effecten van het beleid goed inzichtelijk te kunnen maken is een SMART formulering van de doelstellingen van eminent belang. Van een doel dat niet SMART is, kan ook niet worden bepaald of het is bereikt.

4.3. Vertaling naar maatregelen

Maatregelen dienen te worden voorgesteld op basis van de geformuleerde doelstellingen. Door middel van een cijfermatige onderbouwing wordt de noodzaak van een maatregel onderbouwd en wordt aangetoond dat, en op welke wijze, een maatregel bijdraagt aan (een van de) gestelde doelen.

4.4. Implementatie/uitvoering

Het is van belang dat de wijze van uitvoering en de voortgang van maatregelen duidelijk wordt vastgelegd. De wijze van uitvoering kan immers van invloed zijn op het effect dat een maatregel heeft. Om de doelmatigheid (efficiëntie) en de doeltreffendheid (effectiviteit) te kunnen bepalen, is inzicht in de wijze van uitvoering onmisbaar.

4.5. Evaluatie

Het succes van een maatregel, of juist het ontbreken daarvan, is een belangrijk gegeven voor het continueren of juist het aanpassen van het beleid. Daarom is het belangrijk dat het effect van elke maatregel ook duidelijk wordt gerapporteerd. Daarnaast dient, periodiek, de stand van zaken op een rij te worden gezet en dient een vergelijking met eerdere jaren te worden gemaakt. Op deze wijze kunnen gemakkelijk trends worden herkend, op basis waarvan kan worden bepaald of het beleid moet worden aangepast.

4.6. Parkeerorganisatie

Bovenstaande aanbevelingen hebben allemaal betrekking op het doorlopen van de volledige beleidscyclus. Voor het voeren van effectief (fiets)parkeerbeleid is het van belang deze cyclus te doorlopen. Daarvoor is het van groot belang dat de verschillende afdelingen binnen de gemeente Leiden op een goede wijze met elkaar samenwerken. Hoewel de nieuwe organisatie een duidelijke verbetering zou kunnen zijn, moet toch worden benadrukt dat een goede samenwerking en afstemming tussen de beleidsmakers (afdeling Ruimte- en Milieubeheer, RMB) en de regievoerder van de uitvoering (Parkeermanagement) van eminent belang is voor het succesvol doorlopen van de beleidscyclus. RMB en Parkeermanagement zijn van elkaar afhankelijk om samen succesvol te kunnen zijn. Het is aan te bevelen om deze samenwerking in de interne organisatie te verankeren.

4.7. Vervolg

De rekenkamer is van oordeel dat in de afgelopen tien jaar nauwelijks sprake is geweest van consistent (fiets)parkeerbeleid. Dat is ook de reden dat de rekenkamer heeft besloten om op dit moment geen vervolgonderzoek uit te voeren naar de effecten van het gevoerde beleid. Het gevoerde parkeerbeleid is namelijk niet toetsbaar, omdat het ontbreekt aan een heldere probleemanalyse en duidelijke beleidsdoelstellingen.

De rekenkamer heeft kennis genomen van de aanpassingen in de parkeerorganisatie. Deze nieuwe organisatie kan een bijdrage gaan leveren aan het oplossen van de geconstateerde knelpunten. De rekenkamer is er echter van overtuigd dat ook de aanbevelingen in dit hoofdstuk van groot belang kunnen zijn voor het te voeren beleid in de komende jaren. De rekenkamer neemt zich voor om de realisatie en de bereikte effecten van het nieuwe beleid over drie jaar te gaan onderzoeken.

Deel 2

Feitenrapport

Inhoudsopgave vooronderzoek

1	Inleiding	5
2	Doelstellingen	8
	2.1 Beoordeling doelstellingen	8
	2.2 Ontwikkeling doelstellingen	22
	2.3 Bevindingen	24
3	Maatregelen	26
	3.1 Beoordeling maatregelen	26
	3.2 Ontwikkeling maatregelen	40
	3.3 Uitvoering maatregelen	41
	3.4 Bevindingen	45
4	Verandering parkeerorganisatie	46
5	Factsheets onderzochte documenten	48
	5.1 Concernbegroting 2002/ Meerjarenraming 2003-2005	48
	5.2 Parkeerbeleidsplan 2002 - 2011	49
	5.3 Stelen – stal – gestald	53
	5.4 Raadsbesluit invoering betaald parkeren Vreewijk	54
	5.5 Concernbegroting 2003/ Meerjarenraming 2004-2006	55
	5.6 Verordening parkeerbelastingen 2003	56
	5.7 Nota Parkeren 2003	57
	5.8 Jaarverslag en jaarrekening 2002	58
	5.9 Verharden Haagwegterrein	59
	5.10 Concernbegroting 2004/ Meerjarenraming 2005-2007	60
	5.11 Aanpassing APV Parkeerexcessen	61
	5.12 Aanpassing APV ten behoeve van fietsenoverlast rondom station	62
	5.13 Jaarverslag en jaarrekening 2003	63
	5.14 Programmabegroting 2005	64
	5.15 Jaarverslag en jaarrekening 2004	65
	5.16 Begroting 2005 – motie 32	66
	5.17 Fietsen parkeren in het centrum van Leiden	67
	5.18 Programmabegroting 2006	68
	5.19 Leiden, stad in beweging – gemeentelijk verkeers- en vervoersplan	69
	5.20 Jaarstukken 2005	73
	5.21 Parkeeronderzoek gemeente Leiden	75
	5.22 Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2005/2006	76
	5.23 Collegeprogramma 2007 - 2010	77
	5.24 Programmabegroting 2007	78
	5.25 Jaarstukken 2006	79
	5.26 Voorstel voor Hoofdlijnenplan parkeren	80
	5.27 Fietsafhandelcentrale en weesfietsen	81

5.28 Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2006/2007	82
5.29 Overeenkomst GSM Parkeren Taxameter/Yellowbrick	83
5.30 Kom in de stad – Hoofdlijnen herziening GVVP	84
5.31 Variantenonderzoek Ringweg Oost	86
5.32 Programmabegroting 2008	87
5.33 Jaarstukken 2007	88
5.34 Parkeren in Leiden	89
5.35 College uitvoeringsprogramma 2008 – 2010	91
5.36 Motie Straatparkeren binnenstad voor de fiets	93
5.37 Programmabegroting 2009	94
5.38 Uitvoeringsbesluit Haagwegterrein	95
5.39 Motie parkeren	96
5.40 Jaarstukken 2008	97
5.41 Programma Binnenstad	98
5.42 Kadernota Bereikbaarheid	100
5.43 Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2009	104
5.44 Aanpassing parkeertarieven 2009	107
5.45 Uitvoeringskrediet Morspoortgarage	108
5.46 Exploitatie fietsenstalling station Zeezijde	109
5.47 Stedenbouwkundig Masterplan LBSP	110
5.48 Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2007/2008	111
5.49 Programmabegroting 2010	112
5.50 Parkeeronderzoek gemeente Leiden	113
5.51 Perspectiefnota 2010-2013	114
5.52 Initiatief raadsvoorstel Fietsparkeren	115
5.53 Openbaargestelling private parkeergarages	117
5.54 Onderzoek parkeerbehoefte centrum Leiden	118
5.55 Samen Leiden – Bestuursovereenkomst 2010 – 2014	119
5.56 Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2010	120

1 Inleiding

De Rekenkamercommissie wil het parkeer- en bereikbaarheidsbeleid in de gemeente Leiden tegen het licht houden. Dit is een onderwerp dat dicht bij de burger staat. Voortdurende discussies in de gemeente over het parkeren nabij het centrum geven aan dat het beleid (nog) niet heeft geleid tot een geaccepteerd evenwicht. De stadsenquêtes bevestigen dit beeld: burgers en bedrijfsleven vinden parkeren in Leiden een probleem. De Rekenkamercommissie wil het effect van het parkeerbeleid op de bereikbaarheid in beeld hebben.

De Rekenkamercommissie is een onafhankelijk orgaan en bestaat uit vijf leden plus een secretaris, die geen directe binding hebben met de Leidse politiek. De Rekenkamercommissie doet gevraagd en ongevraagd onderzoek naar de rechtmatigheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van het bestuurlijk handelen van de gemeente Leiden. De Rekenkamercommissie streeft de volgende algemene doelen na:

- Toetsing van doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het bestuurlijk handelen van de gemeente.
- Bijdrage leveren aan een doelmatige en rechtmatige uitvoering van beleid door middel van gerichte adviezen.
- Versterken van de controlefunctie van de raad.

De Rekenkamercommissie streeft ernaar regelmatig resultaten te laten zien, die opvallen door objectiviteit, hun toegevoegde waarde en hun praktische toepasbaarheid. De Rekenkamercommissie heeft haar aandacht nu gericht op het gevoerde parkeer- en bereikbaarheidsbeleid in de gemeente Leiden.

Het onderzoek is opgesplitst in twee fasen:

1. Vooronderzoek waarin de beschikbare informatie over het parkeerbeleid in beeld wordt gebracht en waarbij inzicht wordt verkregen in de beleidsdoelstellingen en de uitgevoerde maatregelen.

2. Onderzoek naar de effecten van het gevoerde beleid in relatie tot de in het beleid vastgelegde doelstellingen.

De Rekenkamercommissie heeft DTV Consultants gevraagd om het vooronderzoek uit te voeren.

Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is enerzijds het voorhouden van een spiegel: het geven van een objectieve beoordeling van het geformuleerde beleid. Anderzijds moet het stadsbestuur inzicht krijgen in verbetermogelijkheden, “lessen voor de toekomst”.

De doelstelling van het vooronderzoek (eerste fase) is als volgt geformuleerd:

Het verkrijgen van inzicht in de beleidsdoelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid en (fiets)parkeren, het geformuleerde beleid en de maatregelen waartoe besloten is.

Het vooronderzoek richt zich op de volgende vraagstelling:

1. **Welk beleid** is geformuleerd en voldoet dit aan de daaraan te stellen eisen?
2. Zijn de formuleringen van de beleidsdoelstellingen **SMART**?
3. Welke **maatregelen** zijn voorgesteld en uitgevoerd?
4. Is er een **relatie** gelegd tussen geformuleerde **doelstellingen** en ingezette **instrumenten**?
5. Is de gemeenteraad zodanig geïnformeerd dat de uitvoering van het parkeerbeleid **getoetst** kan worden aan eerder vastgestelde beleidsmatige kaders en doelstellingen?

Uitgangspunt in het onderzoek is geweest om alle beleidsdocumenten, uitvoeringsprogramma's, programmabegrotingen, raads- en collegevoorstellen en –besluiten voor zover deze betrekking hebben op bereikbaarheid en (fiets)parkeren tegen het licht te houden. Het gaat daarbij vooral om documenten met een officiële status; ambtelijke nota's die niet zijn vastgesteld en die niet via het bestuurlijk informatiesysteem (BIS) zijn terug te vinden, maken geen onderdeel uit van de studie. Wel zijn enkele onderzoeksrapporten met betrekking tot de parkeersituatie in Leiden, ook wanneer deze niet officieel zijn vastgesteld, in het rapport verwerkt. Het startpunt van het onderzoek wordt gevormd door het Parkeerbeleidsplan 2002 – 2011 dat begin 2002 is vastgesteld.

Aanvullend aan het documentenonderzoek is een tweetal gesprekken gevoerd met ambtenaren van de gemeente Leiden. Doel van deze gesprekken was om op een informele manier meer inzicht te krijgen in de gang van zaken en de manier van werken voor wat betreft het gevoerde (fiets)parkeerbeleid in Leiden. Met name de opbouw van de organisatie en de manier van werken zijn in deze gesprekken aan bod gekomen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op geformuleerde doelstellingen. Het parkeerbeleidsplan 2002 – 2011 vormt hierbij het startpunt. Daarbij wordt aandacht besteed aan de SMART-heid van genoemde doelstellingen en de consistentie in het beleid. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op getroffen maatregelen. Daarbij wordt ook aangegeven in hoeverre het geformuleerde beleid hierbij leidend is geweest. Hoofdstuk 4 gaat in op de verandering van de parkeerorganisatie binnen de gemeente Leiden. In hoofdstuk 5 is, in de vorm van factsheets, een samenvatting

gegeven van alle onderzochte documenten. Deze documenten zijn in chronologische volgorde gepresenteerd.

2 Doelstellingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geformuleerde doelstellingen in de diverse beleidsdocumenten.

2.1 Beoordeling doelstellingen

In tabel 2.1 zijn alle doelstellingen in chronologische volgorde opgenomen. Opvallend is dat de meeste doelstellingen weinig concreet zijn. Veel gebruikte formuleringen zijn:

- ... werken aan een visie over...
- ... bevorderen van...
- ... extra aandacht voor...
- ... een bijdrage leveren aan...
- ... bieden van een evenwichtig aanbod...
- ... optimaal benutten van...

Veel beleidsdoelstellingen zijn weinig concreet.

Veel doelstellingen zijn derhalve niet SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden). Opvallend is dat in de programmabegrotingen, vanaf de Programmabegroting van 2005, wel jaarlijks cijfermatige doelstellingen zijn opgenomen. In de programmabegrotingen vanaf 2005 staan gerealiseerde waarden en streefwaarden voor de komende jaren. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aantal gemeentelijke parkeerplaatsen op straat in betaald parkeren gebied, in parkeergarages en op P+R-terreinen en Transferia.

Wanneer wordt gekeken naar de opbouw van deze documenten blijkt dat de streefwaarden zijn afgeleid van geformuleerde maatregelen ten aanzien van de realisatie van parkeerplaatsen. Het is dan dus de vraag of de streefwaarde is geformuleerd vanuit een bepaalde achterliggende doelstelling, of vanuit de voorgestelde maatregelen. Van de maatregelen is dus de vraag of ze zijn bedacht vanuit de doelstelling.

Van de cijfermatige doelstellingen in de programmabegrotingen vanaf 2005 is niet duidelijk waarop ze zijn gebaseerd. Zijn deze doelstellingen gebaseerd op geplande maatregelen, of zijn maatregelen gepland vanwege de geformuleerde doelstellingen?

Daarnaast zijn ook streefwaarden opgenomen, waarvan niet bekend is hoe deze tot stand in gekomen en hoe deze exact gemeten moeten worden. De doelstelling “optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen” (Programmabegroting 2008) is bijvoorbeeld vertaald in een streefwaarde van de bezettingsgraad van 80% (eerder gerealiseerd is 75%). Onduidelijk is of de streefwaarde een minimum of maximum is, een 24-uursgemiddelde over het totale onderzoeksgebied, of een gemiddelde op bepaalde piekmomenten. Met andere woorden, is een bezettingsgraad van 75% nu een perfecte score als de doelstelling 80% is, of is 85% bezetting nog beter? En geldt dit voor elk willekeurig moment, of is dit een gemiddelde over een hele week? “Optimaal benutten” in de zin van een zo hoog mogelijke bezettingsgraad zou dan dus kunnen betekenen dat de tarieven omlaag moeten, of dat de capaciteit omlaag moet.

De wijze waarop cijfermatige doelstellingen tot stand zijn gekomen, de wijze waarop ze moeten worden gemeten en de wijze van interpretatie van behaalde resultaten is niet altijd duidelijk.

Doelstellingen die zijn opgenomen in de programmabegrotingen worden verschillende jaren na elkaar één op één gekopieerd. Dat is bijvoorbeeld het geval in de begrotingen van 2005, 2006 en 2007; de daarin opgenomen doelstellingen met betrekking tot parkeren zijn exact hetzelfde.

Soms worden in de programmabegrotingen jaren achtereen exact de dezelfde doelstellingen geformuleerd.

Het komt ook voor dat bepaalde doelstellingen in de programmabegrotingen wel worden overgenomen van de voorgaande jaren, maar dat, zonder verdere toelichting, andere doelstellingen zijn verdwenen. Zo zijn de doelstellingen in de programmabegroting 2008 grotendeels hetzelfde als in de voorgaande jaren, maar zijn doelstellingen met betrekking tot betalingsgraad, aantal Wet-Mulder overtredingen en naheffingsaanslagen verdwenen. In de programmabegroting van 2009 is weer een aantal doelstellingen verdwenen.

Beleidsdoelstellingen in programmabegrotingen verdwijnen van het ene op het andere jaar, zonder dat duidelijk is waarom deze doelen niet meer worden nagestreefd.

In de tabel vanaf de volgende pagina zijn alle (beleids)doelstellingen in chronologische volgorde opgenomen.

tabel 2.1 Doelstellingen

Jaar	Document	Doelstelling
2001	Concernbegroting 2002/ Meerjarenraming 2003 - 2005	<p>Klantgericht werken aan een visie over en vormgeving van het verkeers- en vervoersbeleid in Leiden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen, adviseren en uitvoeren van het lokaal en regionaal verkeers- vervoers- en parkeerbeleid. • Doen van onderzoek en het verzamelen van statistische gegevens (onder andere parkeertellingen). <p>Het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.</p> <p>Extra aandacht voor het parkeren door invaliden.</p>
2002	Parkeerbeleidsplan 2002 – 2011	<p>Het plan moet een bijdrage leveren aan een betere afwikkeling van het autoverkeer en een betere invulling van de openbare ruimte en daardoor bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>De doelstelling van het parkeerbeleid voor de binnenstad is het bieden een van evenwichtig aanbod van parkeervoorzieningen aan zowel bewoners, hun sociaal bezoek en het economisch bezoek van Leiden dat noodzakelijkerwijs met de auto komt. Voor de omliggende wijken geldt hetzelfde, met dien verstande dat ook werkenden in beperkte mate moeten kunnen parkeren.</p> <p>De uitgangspunten en randvoorwaarden voor het parkeerbeleid in Leiden zijn:</p> <p>Met betrekking tot het parkeerprofiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De parkeerruimte op de openbare weg is met name bedoeld voor bewoners, hun bezoek en overige, kort parkerende bezoekers die daarvoor willen betalen. • Lang parkerend bezoek dient te parkeren in parkeergarages of op afstand in de te ontwikkelen P+R terreinen en transferia. • Woon-werkverkeer dient zoveel mogelijk op afstand te parkeren, zoals op de te ontwikkelen P+R terreinen en transferia. • Zakelijk verkeer dient zo veel mogelijk op eigen terrein te parkeren. Bedrijven dienen hiervoor waar mogelijk voldoende parkeercapaciteit vrij te houden. <p>Met betrekking tot de aantallen parkeerplaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het aantal parkeerplaatsen in het centrum is minimaal gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals deze in september 1999 beschikbaar waren. Vermindering van dit aantal wordt gecompenseerd in, bij voorkeur, openbare gebouwde voorzieningen. • Voor alle (vervangende) nieuwbouw, ingrijpende renovatie en in een aantal nader te bepalen gevallen ook bij functiewijziging van een gebouw, geldt als uitgangspunt dat voldoende parkeerruimte binnen het project dient te worden gerealiseerd. Het betreft hier parkeerruimte voor de voertuigen die tot het betreffende pand kunnen worden gerekend en voor het bezoek aan het pand. Nadere uitwerking zal bepalen hoe de normering naar gebied gedifferentieerd kan worden.

		<p>Met betrekking tot de regelgeving en instrumenten voor de parkeerrestrictie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eenduidige regelgeving • Eenduidige tarifiering • Gebiedsgewijze maatregelen • Handhaafbaar beleid <p>Met betrekking tot de financiële aspecten van het parkeerbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De regulering van het parkeerbeleid op de openbare weg dient, voor zover dit door de gemeente wordt uitgevoerd, minimaal kostendekkend te zijn. Overige opbrengsten dragen bij in de exploitatiekosten van de rest van het parkeerbeleid. • De kwaliteit van de handhaving op de openbare weg dient te leiden tot een gemiddelde betalingsgraad van 85% (gemeten over alle parkeerders op fiscale plaatsen, met uitzondering van vergunninghouders). • De gemeente zal ernaar streven om de tarieven tussen garages en straatparkeren zo te organiseren dat het parkeertarief in de garages per uur in de regel substantieel goedkoper is dan op straat. • Indien niet in voldoende mate parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden bij nieuwbouw, ingrijpende renovatie of in een aantal nader te bepalen gevallen ook bij functiewijziging van een gebouw, dan zal een bedrag per niet te realiseren parkeerplaats in het parkeerbonds ter compensatie worden gestort. Nadere uitwerking zal bepalen hoe het compensatiebedrag naar gebied gedifferentieerd kan worden. <p>Als uitgangspunt wordt voorts gehanteerd dat de parkeerdruk als onvoldoende ervaren wordt als die:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Overdag in het centrum hoger is dan 80%. • Overdag in gebieden buiten het centrum hoger is dan 90%. • 's Nachts in het centrum hoger is dan 90%. • 's Nachts in overig Leiden hoger is dan 95%.
2002	<p>Concernbegroting 2003/ Meerjarenraming 2004 – 2006</p>	<p>Klantgericht werken aan een visie over en vormgeving van het verkeers- en vervoersbeleid in Leiden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen, adviseren en uitvoeren van het lokaal en regionaal verkeers- vervoers- en parkeerbeleid. • Doen van onderzoek en het verzamelen van statistische gegevens (onder andere parkeertellingen). <p>Het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.</p> <p>In 2003 wordt extra aandacht aan het opstellen van beleid met betrekking tot fietsenstallingen.</p> <p>Stadstoezicht streeft er naar om op middellange termijn (5-7 jaar) uitsluitend elektronisch betalen voor parkeren toe te staan. Dit zal mede uitgangspunt zijn voor het investerings- en vervangingsbeleid van de komende jaren.</p> <p>Faciliteren van systemen om de betaling voor het parkeren vanuit het eigen voertuig te regelen.</p> <p>Ontwikkeling van integrale handhaving, waarbinnen ook het werk van de parkeercontroleurs een plaats zal moeten krijgen.</p>

		<p>Op basis van het parkeerbeleidsplan zal verder gewerkt worden aan het verbeteren van de parkeerstructuur: zo simpel en begrijpelijk als mogelijk (...) heldere tariefzones en parkeertijden. Parkeerplaatsen voor bezoekers concentreren langs logische en samenhangende parkeerroutes, daarbuiten voorrang geven aan bewoners en hun bezoekers.</p> <p>Om parkeren in bestaande garages te stimuleren zullen de tarieven van parkeren op straat aanmerkelijk moeten afwijken van de garagetarieven.</p>
2002	Raadsbesluit Verordening parkeerbelastingen 2003	<p>Communicatie van de wijzigingen als gevolg van nota Parkeren 2003 en tariefsaanpassingen naar de verschillende doelgroepen.</p> <p>Opstellen van een promotie/communicatieplan om de parkeermogelijkheden in Leiden beter bekend te maken en door promotieacties te stimuleren.</p>
2003	Nota Parkeren 2003	<p>De nadruk in deze notitie ligt op aanpassingen in de parkeerregeling die op korte termijn ingevoerd kunnen worden. Met betrekking tot herijking van het parkeerbeleid op korte termijn worden drie hoofddoelstellingen onderscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van de verdeling en bereikbaarheid van parkeerplaatsen. • Bevorderen van bezoekersparkeren op (P+R) terreinen, garages en langs de parkeerroute. • Verbeteren van het parkeerimago.
2003	Verharden Haagwegterrein	Tegengaan van overlast en verduidelijken van de parkeersituatie op het Haagwegterrein.
2003	Concernbegroting 2004/ Meerjarenraming 2005 – 2007	<p>Het verbeteren van de verkeersinfrastructuur, de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid en de leefbaarheid van de stad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen, adviseren en uitvoeren van het lokaal en regionaal verkeers-, vervoers- en parkeerbeleid. • Doen van onderzoek en het verzamelen van statistische gegevens (onder andere parkeertellingen). <p>Het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.</p> <p>Op basis van het in 2002 vastgestelde parkeerbeleidsplan wordt op langere termijn een extra behoefte aan circa 1200 parkeerplaatsen voorzien. Omdat er nauwelijks uitbreidingsmogelijkheden op straat mogelijk zijn in het centrum, zullen die plaatsen vooral middels collectieve parkeervoorzieningen als garages en/of transferia gerealiseerd moeten worden.</p> <p>Het voornemen is om tot en met het jaar 2006 het totale areaal aan parkeerautomaten te vervangen. Nieuwe automaten zullen in principe worden uitgevoerd als “card-only” automaten.</p>
2003	Raadsbesluit Aanpassing APV Parkeerexcessen	Voorkomen van foutparkeren bij wijkcontainers voor huishoudelijk afval.
2004	Raadsbesluit Aanpassing APV ten behoeve van fietsenoverlast rondom station	Terugdringen van overlast door foutgeparkeerde fietsen rondom het station.

2004	Programmabegroting 2005	<p>Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
2004	Begroting 2005 – motie 32	<ul style="list-style-type: none"> • De bereikbaarheid van het centrum per fiets te dient verbeterd te worden. • De capaciteit van (bewaakte) parkeervoorzieningen voor fietsen in het centrum dient uitgebreid te worden. • De inpassing van de Rijn-Gouwelijn vereist dat beheersbaarheid van het fietsparkeren met name in de Breestraat noodzakelijk is.
2005	Fietsen parkeren in het centrum van Leiden	<p>Hoofddoel is het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Leiden. Voldoende capaciteit voor het comfortabel bewaakt stallen van fietsen is een randvoorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van de fiets.</p>
2005	Programmabegroting 2006	<p>Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.

2005/ 2006	Leiden, stad in beweging – gemeentelijk verkeers- en vervoersplan	Doelen autoparkeren: <ul style="list-style-type: none">• voldoende parkeergelegenheid Het aantal parkeerplaatsen in het parkeerrestrictiegebied is minimaal gelijk aan het aantal in september 1999. Vermindering van dit aantal wordt gecompenseerd, bij voorkeur in openbare, gebouwde voorzieningen. Het doel is om op een gemiddelde zaterdagmiddag een maximale bezettingsgraad (het percentage parkeerplaatsen dat gemiddeld wordt gebruikt) van 80% te hebben op parkeerlocaties voor de binnenstad. Ook in de wijken moeten voor bewoners en hun bezoek voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. In de wijkactieplannen wordt dit doel gebiedsgewijs concreet uitgewerkt.
-----------------------	---	--

- doelgroepgericht beleid
Het parkeerbeleid houdt rekening met de parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen onder de gebruikers. In hoofdlijnen vallen te onderscheiden: bewoners, bezoekers, werkers en zakelijk belanghebbenden.
- beperking onveiligheid, hinder en overlast
Een uitgekende parkeerstrategie draagt bij aan het beperken danwel wegnemen van hinder en overlast en onveiligheid van autoverkeer in daarvoor kwetsbare gebieden als de binnenstad, subcentra en overige gebieden met veel publiek in de openbare ruimte.
- verbetering kwaliteit openbare ruimte
Parkeeroplossingen leveren in belangrijke mate een bijdrage aan een kwalitatief betere invulling van de openbare ruimte en de beleving daarvan.
- optimaal benutten parkeervoorzieningen
Het parkeerbeleid richt zich uit oogpunt van ruimtegebruik en kosten op een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen. Voldoende aanbod is noodzakelijk voor de doorstroming op de parkeerterreinen en garages en beperking van het zoekverkeer. Spreiding van het parkeeraanbod is belangrijk om onnodig autoverkeer in de binnenstad zoveel mogelijk te voorkomen.
- verbeteren betalingsgraad
De betalingsgraad, de verhouding van het aantal betalende bezoekers tot het aantal betaalplichtigen, is van 85% in 2000 gegroeid naar 90% in 2010.

Visie autoparkeren:

- bezoekerscapaciteit aan de rand van de stad, parkeren aan de rand van de binnenstad voor kortparkeren
- werknemers en zakelijk bezoek parkeren zoveel mogelijk op afstand op de transferia/P&R-terreinen gekoppeld aan de RGL of op eigen terrein
- bewoners parkeren grotendeels op eigen terrein of in de openbare ruimte en op langere termijn in parkeergarages in de binnenstad
- extra parkeer capaciteit bezoekers (minimaal 1.250 plaatsen tot 2010 en extra afhankelijk van behoefte tot 2020)
- ruimtelijk parkeerplan, bestaande uit transferia/P&R-locaties, garages aan de rand van de binnenstad en ultrakortparkeerplaatsen, gekoppeld aan RGL en ruimtelijke ontwikkelingen
- tariefstelling afgestemd op ruimtelijk parkeerplan en doelgroepenbeleid
- optimalisering PRIS
- regulering parkeren is minimaal kostendekkend, afweging voor beheer en exploitatie openbare parkeergarages maken
- verbetering parkeren in de wijk meenemen in wijkactieplannen
- regeling parkeerplaatsverplichting en afkoop en mobiliteits-/parkeerfonds toepassen

Doelen ten aanzien van het thema fiets, die ook een relatie hebben met fietsparkeren:

- behoud fietsgebruik
- afname fietsendiefstal

Visie ten aanzien van het thema fiets met een relatie met fietsparkeren:

- voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op de juiste locaties
- fiets als voor- en natransport
- bewegwijzering naar fietsenstallingen en parkeervoorzieningen

2006	Collegeprogramma 2007-2010	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsgebruik stimuleren. • Autoluwe binnenstad (binnen de singels) met parkeermogelijkheden aan de rand. • Vreemdparkeeren in buitenwijken tegengaan.
2006	Programmabegroting 2007	<p>Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
2007	Voorstel voor Hoofdlijnenplan Parkeren	<p>Voorgesteld wordt een nieuwe stijl van besluitvormingsprocedure toe te passen om te komen tot een voldragen parkeerbeleid.</p> <p>Gebruikelijk is dat een volledig uitgewerkte nota door B en W in een inspraak-procedure wordt gebracht, en dat daarna commissie en Raad besluiten over het voorstel van B en W. Nu wordt voorgesteld dat B en W, na een consultatie van de stad, aan de Raad eerst een besluit vragen over de hoofdlijnen van een parkeerbeleid.</p> <p>Parkeren in Leiden heeft een slechte naam. Ook het gemeentebestuur vindt dat het parkeren in Leiden anders moet. Voorafgaand aan het besluit van het college over het parkeerscenario dat verder wordt uitgewerkt, wil de wethouder Verkeer met de stad in gesprek over het parkeren. Zo maakt het college de beloofde open bestuursstijl waar. Bovendien kan op deze manier draagvlak worden gecreëerd voor de nieuwe plannen.</p> <p>Het college van B&W wil laten zien dat het de inwoners van Leiden graag betreft bij het vormgeven van het nieuwe parkeerbeleid.</p>
2007	Kom in de stad – Hoofdlijnen herziening GVVP	<p>a. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de ambities als verwoord in “Stad van Ontdekkingen”.</p> <p>b. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de normen voor luchtkwaliteit.</p>

c.

1. Het aantal autokilometers in de stad moet worden teruggedrongen door de realisatie van meerdere P+R. Deze komen in eerste instantie langs de tracés voor hoogwaardig openbaar vervoer. Het streven is om dit aantal met 2400 plekken uit te breiden
2. Verder streven we medegebruik na op koopavonden en zaterdagmiddagen van de garages: Maliebaan, Kooiplein, LUMC en Achmea. Deze locaties zijn alleen haalbaar als pendelbusjes de verbinding met het centrum onthouden.
3. Behalve P+R is er ook uitbreiding nodig van het aantal parkeerplekken in de binnenstad met 25%.

d. De historische binnenstad moet verder autoluw worden gemaakt om zo de leefbaarheid, luchtkwaliteit en de aantrekkelijkheid voor bewoners en bezoekers te verbeteren. Dat betekent dat parkeren voor bewoners (en hun gasten) mogelijk blijft en zoekverkeer wordt verminderd.

e. Voor bezoekers en woon-werkverkeer komen voldoende en kwalitatief goede parkeermogelijkheden in P+R-voorzieningen aan de rand van de stad, en in parkeergarages aan de rand van het kernwinkelgebied beschikbaar. De stad wordt ingedeeld in sectoren, waarbinnen auto's, die de stad binnenrijden, zo mogelijk eerst worden opgevangen in een P+R-voorziening (met een laag parkeertarief en een hoogwaardig, milieuvriendelijk natransport naar het centrum), en aan het eind in een parkeergarage (met een hoog tarief, binnen een loopafstand van 500 meter naar het kernwinkelgebied). De hoogste tarieven gelden voor straatparkeerplaatsen in het centrum.

De sectoren worden onderling verbonden door een parkeerroute Willem de Zwijgerlaan – Schipholweg – Stationsplein – Plesmanlaan – Dr Lelylaan – Churchilllaan – Voorschoterweg – Ringweg Oost. De sectoren worden onderling gescheiden door verbindingen in en bij de binnenstad te knippen (Hooigracht, Turfmarkt, Morsweg, Witte Singel, Zijlsingel). Die scheidingen zullen worden doorgevoerd als de Ringweg Oost is gerealiseerd. De parkeerroute annex ringweg maakt het mogelijk de binnenstad autoluwer te maken en het openbaar vervoer beter te faciliteren. Doorgaand verkeer door de binnenstad wordt tegengegaan met de genoemde knippen.

f. Geschikte locaties voor nieuwe parkeergarages voor bezoekers van het centrum zijn bij de Morspoort, op het Haagwegterrein, en bij molen De Valk (ondergronds), in die volgorde van geschiktheid. Bij het Haagwegterrein zou het daarbij gaan om een garage met P+R-faciliteiten.

g. De verwachting is dat invoering van betaald parkeren in woonwijken resulteert in het verlichten van de parkeerdruk als gevolg van vreemdparkeerders, of in het voorkomen daarvan. Het verlichten van de parkeerdruk zal leiden tot meer parkeerplaatsen voor bewoners, tot het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte en tot minder verkeersbewegingen. Of er echter betaald parkeren wordt ingevoerd en onder welke condities is voorwerp van overleg met de wijken en buurten die het betreft en is altijd onderworpen aan brede consultatie vooraf.

h. Het gemeentelijk parkeerbeleid zal ten minste kostendekkend moeten zijn. Gestreefd wordt naar een volledige toedeling van de parkeeropbrengsten naar mobiliteitsdoeleinden. Daaronder vallen in eerste instantie de Stichting Stadsparkerplan Leiden, het beheer van P+R-voorzieningen en van medegebruik van particuliere garages, en handhaving van straatparkeren.

		<p>i. Er zijn aanvullende vormen van milieuvriendelijk (openbaar) vervoer nodig om een hoog frequente verbinding te vormen tussen de parkeerlocaties en de binnenstad.</p> <p>j. Er zijn aanvullende voorzieningen nodig om het fietsen nog aantrekkelijker te maken.</p>
2007	Programmabegroting 2008	<p>Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal plaatsen in bewaakte fietsenstallingen centrum. • Aantal plaatsen in bewaakte fietsenstallingen bij stations. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.

<p>2008</p>	<p>College uitvoeringsprogramma 2008 – 2010</p>	<p>Programma Binnenstad: Parkeergarages voor bezoekers van de binnenstad</p> <p>Zo snel mogelijk, maar in ieder geval in deze collegeperiode, nemen wij alle noodzakelijke besluiten inclusief de financiering om de realisatie van 900- 1000 parkeerplaatsen in parkeergarages mogelijk te maken. Dit betreft met name de parkeergarages aan de Haagweg en bij de Morspoort.</p> <p>Parkeerdruk veroorzaakt door nieuwe voorzieningen</p> <p>Bij nieuwe voorzieningen voor wonen, werken e.d. in een wijk moet vanaf het begin rekening gehouden worden met de gevolgen voor de parkeerdruk in het betreffende gebied. Het realiseren van deze voorzieningen heeft prioriteit. Uitgangspunt dient te zijn dat bij dergelijke nieuwe voorzieningen de parkeervoorzieningen tegelijkertijd mee gerealiseerd, verkocht of verhuurd worden.</p> <p>Omdat bezoekers altijd proberen in de nabijheid van parkeergarages gratis te parkeren, zal in de directe omgeving van deze garages (bijv. Kooiplein en Morspoort) een parkeerregulering gelden.</p> <p>Vreemdparkeerders in wijken</p> <p>Op verschillende locaties nabij de singels en in de buurt van bedrijvenlocaties is er sprake van veel parkeerders van buiten de wijk. Voor de bewoners zelf is er dan onvoldoende parkeergelegenheid. In deze collegeperiode zal in een drietal gebieden geëxperimenteerd worden met het instellen van blauwe zones in combinatie met ontheffingen voor bewoners. Deze experimenten starten pas na inwerkingtreding van de wetsvoorstellen over de bestuurlijke boetes zodat eventuele parkeerboetes in de gemeentelijke kas vloeien. De experimenten worden na 2 jaar geëvalueerd.</p> <p>Stadsparkerplan</p> <p>De Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL) heeft de afgelopen jaren een belangrijke rol vervuld bij het oplossen van Leidse bereikbaarheidsproblemen. Vanwege deze zinvolle bijdrage aan de stad en om de opgedane kennis en ervaring met Park + Ride niet verloren te laten gaan, spreken wij af te bekijken hoe de samenwerking met SSL ook na realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen kan worden voortgezet.</p>
--------------------	---	---

		<p>Gestreefd wordt naar een intentieovereenkomst met SSL, te sluiten voor eind 2008, om te komen tot zekerheid op lange termijn over de exploitatie van voorzieningen in beheer bij SSL. Daarin worden afspraken gemaakt over eventuele gemeentelijke bijdragen uit het parkeerfonds en de sociale portefeuille.</p> <p>Programma Binnenstad: Fietsparkeervoorziening Leiden kent in het centrum en in het stationsgebied een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. Wij onderschrijven de noodzaak om 1600 extra fietsparkeerplaatsen in het centrum te realiseren. Ook de stallingscapaciteit bij het Centraal Station moet op korte termijn uitgebreid worden. De in de nota Fietsparkeren opgenomen 700 nieuwe plaatsen op straat in het centrum worden op de zo snel mogelijk gerealiseerd, voor de overige plaatsen worden snel plannen ontwikkeld, zoals het openstellen van de fietsenkelder onder het stadhuis op donderdagavond en zaterdag. Wij zullen het college vragen om met plannen te komen voor een (tijdelijke) uitbreiding van de stallingscapaciteit aan de stadszijde van het Centraal Station. De plannen voor een fietsenstalling onder het Stadhuisplein zullen niet meer worden voortgezet. De budgetten die beschikbaar zijn voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in het centrum blijven onverminderd beschikbaar voor fietsparkeren. Zo nodig kunnen ze ook ingezet worden voor het realiseren van stallingsplaatsen bij de NS-stations.</p>
2008	Motie Straatparkeren binnenstad voor de fiets	Komen met voorstellen om het realiseren van fietsparkeerplakken op positief aanbevolen locaties uit de Nota "Fietsen parkeren in het centrum van Leiden" voortvarend ter hand te nemen.
2008	Programmabegroting 2009	<p>Voldoende parkeerplaatsen binnen randvoorwaarden van ruimte en leefbaarheid voor bewoners en bezoekers.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • % inwoners dat vaak parkeeroverlast ondervindt. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal parkeerplaatsen op straat voor bewoners/bezoekers in parkeerrestrictiegebied. • Aantal parkeerplaatsen in garages voor bewoners/bezoekers. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen.
2009	Programma Binnenstad	<p>5A Meer parkeergarages en parkeerlocaties. 5B Meer P+R voorzieningen. 5C Beter parkeren in de openbare ruimte. 5D Beter afgestemde parkeertarieven. 5E Betere informatie voorziening. 5F Meer fietsen stalplaatsen bij station. 5G Meer fiets stalplaatsen in kernwinkelgebied. 5H Meer Fiets natransport bij P+R voorziening. 5I Meer fiets stalplaatsen bij overige voorzieningen.</p>

2009	Kadernota Bereikbaarheid	<p>Op straat is in Leiden nauwelijks extra parkeerruimte te vinden. Daarom zal het parkeren een plaats moeten krijgen in garages, onder- of bovengronds. Dit kost veel geld. In de eerste plaats zullen eigenaren van auto's, die het probleem veroorzaken, dat geld moeten opbrengen. Maar ook zullen bedrijven en instellingen die zich vestigen in Leiden, moeten investeren in het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor hun werknemers en bezoekers. De gemeente heeft de ambitie te regisseren dat die parkeerplaatsen worden gebouwd, en dat tegelijk het milieu, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden gediend. Het ideale model gaat uit van twee parkeersystemen: transferia resp. P+R-voorzieningen aan de rand van de stad en parkeergarages aan de rand van de binnenstad.</p> <p>Verder worden in de Kadernota problemen gesignaleerd en oplossingen aangedragen. Er worden verder echter geen doelstellingen geformuleerd, afgezien van het noemen van een jaar waarin de oplossing moet zijn uitgevoerd.</p> <p>Ten aanzien van fietsparkeren is het volgende opgenomen: Binnen het fietsparkeerbeleid wordt ondermeer de integraliteit van alle maatregelen die de gemeente Leiden in relatie tot fietsparkeren gaat/wil nemen benadrukt, waarbij doelgroeponderscheid (kortparkeerders/langparkeerders) van belang is. Daarnaast dient er op hoofdlijnen een duidelijk kader te worden geformuleerd met een missie en doelstellingen om het integrale karakter tussen de maatregelen in het uitvoeringsprogramma duidelijker te maken. Mogelijke doelstellingen zijn daarbij:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanbieden voldoende kwantiteit/kwaliteit; • stimuleren fietsgebruik; • voorkomen fietsdiefstal; • tegengaan chaotisch/foutief stallen (uitstraling ruimtelijke kwaliteit). <p>(...)</p> <p>De verdere uitwerking van het fietsparkeerbeleid vindt plaats in een aparte nota met daaraan gekoppeld een concreet uitvoeringsprogramma. Dekking hiervan vindt plaats uit het krediet dat vrijgevallen is door het niet doorgaan van de fietsenstalling Stadhuisplein.</p>
2009	Aanpassing parkeertarieven 2009	<p>De verhoging van een deel van de parkeertarieven is nodig om een betere financiële situatie te scheppen met het oog op de verwezenlijking van de hoofdlijnen van parkeerbeleid. Daarnaast wil de gemeente met de voorgestelde tariefstructuur op een marktconforme manier tot uitdrukking brengen dat parkeren in of vlak bij het kernwinkelgebied duurder mag zijn dan parkeren op grotere afstand van het stadshart.</p>
2009	Uitvoeringskrediet Morspoortgarage	<p>Voldoende parkeercapaciteit voor de bezoekers van de Leidse binnenstad en haar directe omgeving door middel van een uitbreiding van het parkeerareaal, onder andere op de locatie Morspoort.</p>
2009	Voortgangsrapportage wijkontwikkelingsplan Zuidwest	<p>De bereikbaarheid van Zuidhoven te garanderen voor hulp- en calamiteitendiensten door foutief en hinderlijk parkeren te voorkomen. Bij de herinrichting zal tevens gekeken worden of het mogelijk is de parkeercapaciteit te vergroten.</p>

2009	Programmabegroting 2010	<p>Leiden heeft de ambitie te regisseren dat extra parkeerplaatsen worden gebouwd en dat tegelijkertijd het milieu, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden gediend.</p> <p>Uitgangspunt in de kadernota bereikbaarheid is dat parkeerinkomsten ingezet gaan worden voor parkeerdoeleinden en niet meer als algemeen dekkingsmiddel.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • % inwoners dat vaak parkeeroverlast ondervindt. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal parkeerplaatsen op straat voor bewoners/bezoekers in parkeerrestrictiegebied. • Aantal parkeerplaatsen in garages voor bewoners/bezoekers. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen.
2009	Initiatief-raadsvoorstel Fietsparkeren	<p>Hoofddoel is het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Leiden. Voldoende capaciteit voor het stallen van fietsen is een randvoorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van de fiets. Bovendien is momenteel de openbare ruimte in het centrum zwaar belast door losgeparkeerde fietsen. Tenslotte is het centrum naast het stationsgebied het grootste risicogebied met betrekking tot fietsdiefstal.</p>
2009	Uitvoeringsprogramma binnenstad 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Betere bereikbaarheid • Meer en betere parkeermogelijkheden

Bij veel van de geformuleerde doelstellingen wordt geen link gelegd met het probleem dat ze moeten oplossen. De problemen die in de beleidsstukken worden geconstateerd zijn dan ook zelden cijfermatig onderbouwd. Het ontbreekt derhalve aan een heldere probleemanalyse op basis waarvan de beleidsdoelen worden opgesteld.

Het ontbreekt meestal aan een heldere probleemanalyse; problemen worden wel geconstateerd, maar niet cijfermatig onderbouwd.

2.2 Ontwikkeling doelstellingen

In grote lijnen hebben de geformuleerde doelstellingen zich als volgt ontwikkeld.

In de Concernbegroting van 2002 staat als doelstelling *het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.*

Het parkeerbeleidsplan 2002 moest *een bijdrage leveren aan een betere afwikkeling van het autoverkeer en een betere invulling van de openbare ruimte en daardoor bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.* Daarnaast was als doelstelling voor de binnenstad opgenomen *het bieden een van evenwichtig aanbod van parkeervoorzieningen aan zowel bewoners, hun sociaal bezoek en het economisch bezoek van Leiden dat noodzakelijkerwijs met de auto komt.*

In 2003 wordt genoemd in de begroting dat **extra aandacht** moet worden besteed aan het opstellen van beleid met betrekking tot **fietsenstallingen**

In de Nota parkeren van 2003 wordt als doelstelling genoemd **het verbeteren van de parkeerstructuur: zo simpel en begrijpelijk als mogelijk, door het verbeteren van de verdeling en bereikbaarheid van parkeerplaatsen, het bevorderen van bezoekersparkeren op (P+R) terreinen, garages en langs de parkeerroute en het verbeteren van het parkeerimago.**

Vanaf 2005 wordt in de programmabegrotingen een aantal keer achter elkaar als doelstelling genoemd **het optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.**

In het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan van januari 2006 (Leiden, Stad in beweging) worden de volgende doelen gesteld: **voldoende parkeergelegenheid, doelgroepgericht beleid, beperking onveiligheid, hinder en overlast, verbetering kwaliteit openbare ruimte, optimaal benutten parkeervoorzieningen en verbeteren betalingsgraad.** Tevens wordt ten aanzien van fietsparkeren ingezet op **voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op de juiste locaties.**

In het collegeprogramma 2007-2010 wordt ingezet op het **stimuleren van het fietsgebruik en een autoluwe binnenstad (binnen de singels) met parkeermogelijkheden aan de rand, waarbij vreemdparkeren in buitenwijken tegengegaan wordt.**

In de Notitie Kom in de stad – Hoofdlijnen Herziening GVP uit 2007 is eveneens als doelstelling opgenomen **dat de historische binnenstad verder autoluw moet worden gemaakt om zo de leefbaarheid, luchtkwaliteit en de aantrekkelijkheid voor bewoners en bezoekers te verbeteren.** Daarnaast staat in deze notitie onder andere de doelstelling dat **het aantal autokilometers in de stad moet worden teruggedrongen, en het huidige aantal van 2950 parkeerplaatsen voor bezoekers moet met 25% toenemen in de periode tot 2013.**

In de programmabegroting 2009 staat **het bieden van voldoende parkeerplaatsen binnen randvoorwaarden van ruimte en leefbaarheid voor bewoners en bezoekers** als één van de doelstellingen en in de programmabegroting van 2010 staat dat **Leiden de ambitie heeft te regisseren dat extra parkeerplaatsen worden gebouwd en dat tegelijkertijd het milieu, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid wordt gediend.** Deze ambitie staat ook in de Kadernota Bereikbaarheid van 2009, waarin tevens is opgenomen dat **het ideale model uitgaat van twee parkeersystemen: transferia respectievelijk P+R-voorzieningen aan de rand van de stad en parkeergarages aan de rand van de binnenstad.**

Hiermee is niet echt een trend waarneembaar in de doelstellingen. Kwaliteit en leefbaarheid zijn (moeilijk te kwantificeren) begrippen die steeds terugkomen. Het stimuleren van de fiets en het bieden van goede voorzieningen voor de fiets keert ook steeds terug. Het creëren van een autoluwe binnenstad is slechts gedurende een korte periode een belangrijke doelstelling geweest.

Er is geen trend waarneembaar in de beleidsdoelstellingen. Wel zijn kwaliteit en leefbaarheid begrippen die vaak in de doelstellingen terugkomen.

Vergelijking Parkeerbeleidsplan met Kadernota Bereikbaarheid

Als het parkeerbeleidsplan 2002 – 2011 (uit 2002) naast de Kadernota Bereikbaarheid (uit 2009) wordt gelegd, blijkt dat de geformuleerde doelstellingen min of meer gelijk zijn. In beide nota's wordt aangegeven dat maatregelen moeten bijdragen aan de leefbaarheid en/of kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast worden transferia/P+R-terreinen in beide gevallen in de doelstellingen genoemd.

In het parkeerbeleidsplan is verder als doelstelling genoemd het bieden een van evenwichtig aanbod van parkeervoorzieningen (met als concrete uitwerking dat het aantal parkeerplaatsen in het centrum minimaal gelijk moet zijn aan het aantal van 1999). In de Kadernota Bereikbaarheid wordt in de doelstellingen gesproken over regisseren dat extra parkeerplaatsen worden gebouwd.

Tot slot is in beide gevallen een rol weggelegd voor bedrijven. In het parkeerbeleidsplan staat dat bedrijven waar mogelijk voldoende capaciteit op eigen terrein vrij dienen te houden voor zakelijk verkeer. In de Kadernota Bereikbaarheid staat dat bedrijven en instellingen die zich vestigen in Leiden, moeten investeren in het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor hun werknemers en bezoekers.

Geformuleerde doelstellingen in het Parkeerbeleidsplan uit 2002 en de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 zijn min of meer gelijk.

2.3 Bevindingen

Ten aanzien van de geformuleerde doelstellingen in de diverse beleidsstukken zijn de volgende bevindingen gedaan.

1. Veel beleidsdoelstellingen zijn weinig concreet.
2. Van de cijfermatige doelstellingen in de programmabegrotingen vanaf 2005 is niet duidelijk waarop ze zijn gebaseerd. Zijn deze doelstellingen gebaseerd op geplande maatregelen, of zijn maatregelen gepland vanwege de geformuleerde doelstellingen?
3. De wijze waarop cijfermatige doelstellingen tot stand zijn gekomen, de wijze waarop ze moeten worden gemeten en de wijze van interpretatie van behaalde resultaten is niet altijd duidelijk.
4. Soms worden in de programmabegrotingen jaren achtereen exact de dezelfde doelstellingen geformuleerd.
5. Beleidsdoelstellingen in programmabegrotingen verdwijnen van het ene op het andere jaar, zonder dat duidelijk is waarom deze doelen niet meer worden nagestreefd.

6. Het ontbreekt meestal aan een heldere probleemanalyse; problemen worden wel geconstateerd, maar niet cijfermatig onderbouwd.
7. Er is geen trend waarneembaar in de beleidsdoelstellingen. Wel zijn kwaliteit en leefbaarheid begrippen die vaak in de doelstellingen terugkomen.
8. Geformuleerde doelstellingen in het Parkeerbeleidsplan uit 2002 en de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 zijn min of meer gelijk.

3 Maatregelen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geformuleerde maatregelen in de diverse beleidsdocumenten.

3.1 Beoordeling maatregelen

In de tabel 3.1 zijn alle geformuleerde maatregelen in chronologische volgorde opgenomen. Veel van de genoemde maatregelen hebben betrekking op:

- ... het uitwerken van...
- ... het opstellen van een visie voor...
- ... het werken aan...
- ... het optimaliseren van...
- ... een voorstel maken voor...

Daarnaast zijn ook meer concrete maatregelen geformuleerd als:

- Invoering betaald parkeren in Vreewijk.
- Realiseren van stallingsgarages.
- Realiseren van P+R-voorzieningen.
- Realiseren van bezoekersgarages.

Op welke manier, op welke locatie en wanneer wordt niet altijd duidelijk.

Veel geformuleerde maatregelen zijn weinig concreet.

In enkele gevallen, zoals in de “Nota Fietsen Parkeren in het Centrum van Leiden” van 2009 zijn wel heel concreet aantallen en locaties van te realiseren fietsparkeervoorzieningen genoemd. Ook in de Kadernota Bereikbaarheid staat een heel concrete maatregel: in 2010 wordt een bovengrondse garage met 450 parkeerplaatsen gerealiseerd op het Morspoortterrein.

Enkele maatregelen zijn zeer concreet met bijvoorbeeld locatie, aantallen (fiets)parkeerplaatsen en jaartal.

De relatie tussen doelen en maatregelen is niet altijd helder. De doelstelling “optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen” (Programmabegroting 2008) is vertaald in een streefwaarde van de bezettingsgraad van 80%. Genoemde maatregelen zijn vervolgens het overleggen met wijken over invoering van parkeerrestrictie en overleggen met Parkeerstakeholders, uitvoering maatregelen uit parkeernota, diverse parkeer- en verkeerstellingen en het aanpakken van diverse parkeerlocaties, waarbij aantallen te realiseren en op te heffen parkeerplaatsen op verschillende locaties worden genoemd. Daarbij wordt overigens aangegeven “dit is een conceptplanning en aan wijzigingen onderhevig”. Vervolgens worden streefwaarden voor de komende jaren genoemd voor aantallen aanwezige parkeerplaatsen op straat, in garages en op P+R-terreinen. In het document wordt niet duidelijk gemaakt hoe de geformuleerde maatregelen gaan bijdragen aan het behalen van de doelstelling. Ook is niet duidelijk of de maatregelen zijn geformuleerd op basis van de streefwaarden, of dat de streefwaarden zijn geformuleerd op basis van de (al dan niet reeds in de planning zittende) maatregelen. Het feit dat bij de maatregelen een slag om de arm wordt gehouden omtrent de planning en realisatie geeft bovendien een bepaalde mate van vrijblijvendheid.

De relatie tussen doelen en maatregelen is vaak niet helder. De toelichting waaruit blijkt hoe een bepaalde maatregel gaat bijdragen aan het bereiken van een doel wordt meestal niet gegeven.

Onduidelijk is of aangegeven streefwaarden zijn geformuleerd op basis van de beschreven maatregelen, of dat de te nemen maatregelen zijn bepaald op basis van de streefwaarden.

Uit de gekozen formuleringen van maatregelen spreekt vaak een bepaalde mate van vrijblijvendheid.

In de jaren 2005 tot en met 2008 wordt in verschillende documenten verwezen naar een nieuw parkeerbeleidsplan. In eerste instantie als maatregel (“nieuwe parkeernotitie” en “opstellen van een beleidsnota parkeren), later als document waarin te nemen maatregelen staan (“uitvoering overige kortetermijnmaatregelen uit parkeernota” en “uitwerking ten behoeve van realisatie nieuwe parkeergarages volgens Parkeerbeleidsplan 2008”). Omdat dit parkeerbeleidsplan zelf niet in besluitvorming is gebracht, heeft het geen status en is het niet terug te vinden in BIS. Volgens het hoofd bestuursondersteuning van de gemeente Leiden is het document ook niet openbaar. Onbekend is derhalve wat er aan beleid en aan maatregelen is dit document is opgenomen. De programmabegrotingen van 2007 en 2008 verwijzen derhalve naar een document zonder status.

In sommige gevallen wordt verwezen naar maatregelen in document zonder status.

Maatregelen die zijn opgenomen in de programmabegrotingen worden verschillende jaren na elkaar één op één gekopieerd. Dat is bijvoorbeeld het geval in de begrotingen van 2005 en 2006; een deel van de daarin opgenomen maatregelen met betrekking tot parkeren is exact hetzelfde.

Soms worden jaren achtereen exact de dezelfde maatregelen geformuleerd.

Het komt ook voor dat bepaalde maatregelen in de programmabegrotingen wel worden overgenomen van de voorgaande jaren, maar dat, zonder verdere toelichting, andere maatregelen zijn verdwenen. Soms keren bepaalde maatregelen een jaar later wel weer terug; soms in aangepaste vorm. Zo staat in de programmabegroting 2005 “Realiseren bewaakte ondergrondse fietsenstalling station (zeezijde)”, maar in 2006 is hierover niets opgenomen. In 2007 staat vervolgens “Realiseren van bewaakte fietsenstalling zeezijde station” en in 2008 staat dat de besteksvoorbereiding wordt getroffen voor “Fietsenstalling station Zeezijde (2000 plaatsen)”. In 2009 staat tot slot “Realisatie bewaakte fietsenstalling zeezijde station NS; de fietsenstalling zal in 2009 in gebruik worden genomen”.

Maatregelen verdwijnen soms van het ene op het andere jaar uit de stukken, maar keren later toch weer terug, soms in aangepaste vorm.

In de tabel vanaf de volgende pagina zijn alle voorgestelde maatregelen in chronologische volgorde opgenomen.

tabel 3.1 Voorgestelde maatregelen

Jaar	Document	Voorgestelde maatregel
2001	Concernbegroting 2002/ Meerjarenraming 2003 – 2005	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerbeleidsplan eind 2001 vaststellen, 2002 uitvoeren. • Uitwerking actiepunten uit het parkeerbeleidsplan. • Opstellen GVVP. • Evaluatie van de maatregelen die naar aanleiding van de Evaluatienota Parkeren in 2000 zijn genomen. • Uitvoering van de voorgenomen maatregelen uit het project Binnenstebeter (2002). • Onderzoek naar de effectiviteit van de handhaving en efficiency van de personele inzet (najaar 2002).
2002	Parkeerbeleidsplan 2002 – 2011	<ul style="list-style-type: none"> • Het beschikbaar maken van de diverse typen parkeerplaatsen in het Restrictiegebied. • Het aanpassen van de parkeerroute in combinatie met het wijzigen van PRIS. • Maken van actieplannen per wijk voor verbeteren van de parkeersituatie. • De voorgestelde parkeernormen nader te onderzoeken en daarna vast te leggen in de bouwverordening. • Het vastleggen in nadere regels van het compenseren van niet gerealiseerde parkeerplaatsen bij bouwplannen inclusief compensatie-bedragen waarbij tevens bekeken wordt welke variatie naar locatie mogelijk is. • Na evaluatie van de parkeerverordening bezien of meer parkeervergunningen kunnen worden verstrekt. • Het opstellen van een uitwerkingsplan voor het realiseren van P+R voorzieningen. • Het uitwerken van de mogelijkheden voor een bezoekersidentificatiekaart voor sociaal bezoek. <p>Voorts is in het Raadsbesluit opgenomen: Voor de lange termijn wordt voorgesteld om meer parkeerplaatsen te gaan realiseren. Voor de centrumbewoners gaat het hierbij om minimaal 70, voor de bewoners in de wijken om het centrum heen om 200. Voor de centrumbezoekers wordt een aantal van 1200 extra parkeerplaatsen genoemd met een onderverdeling in garages (Aalmarkt, Haagwegterrein, Lammermarkt en Kaasmarkt). In de nota wordt voorgesteld de genoemde aantallen te realiseren parkeerplaatsen bij de uitwerking van de diverse ontwikkellocaties als leidend te nemen, waarbij gesteld wordt dat de uiteindelijke keuze voor een locatie mede op basis van de uitkomsten van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan en de te verwachte ontwikkelingen rond de Rijn Gouwelijn bekeken worden. Omdat voor de genoemde ontwikkellocaties op dit moment al plannen worden voorbereid of in de toekomst plannen zullen komen, leidt dit niet tot een apart actiepunt.</p>
2002	Raadsbesluit Invoering betaald parkeren in Vreewijk	<ul style="list-style-type: none"> • Invoering parkeerrestrictie in Vreewijk per 1 januari 2003.

2002	Concernbegroting 2003/ Meerjarenraming 2004 – 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerbeleidsplan: uitwerking actiepunten/ wijkactieplannen/ uitbreiding P+R. • GVVP: uitwerken actiepunten. • Realisatie hoofdfietsroutes en –stallingen: uitwerken actiepunten stallingsnota. • In 2003 wordt verder gewerkt aan de uitvoering van het parkeerbeleidsplan. • Invoering betaald parkeren in Vreewijk.
2003	Nota Parkeren 2003	<ul style="list-style-type: none"> • Herschikken van de plaatsen waar nu verschillende regimes worden toegepast. • Optimaliseren van de parkeerroute en het verwijssysteem. • Opstellen van actieplannen per wijk. • De structuur van de parkeertarieven aan te passen volgens de opbouw 1 : 1,5 : 2, waarbij 1 staat voor de tarieven in de publieksgerichte garages, 1,5 voor het gebied buiten de singels en 2 voor het gebied binnen de singels. • Het instellen van twee eenheidstarieven voor straatparkeren: binnen de singels en buiten de singels. • Het afschaffen van de parkeerduurbepijking bij automaten. • Het uitbreiden van betaald parkeren van 20.00 naar 21.00 in het hele restrictiegebied. • Het vaststellen van het tarief parkeergarages Breestraat en Haarlemmerstraat op de helft van het tarief binnen de singels. • Het aanpassen van het huidige tarief en de voorwaarden van de bezoekerskraskaart. • Het vaststellen van meerjarige periodes voor tariefstelling en aanpassen van uurtarieven betaald parkeren op straat. • Het aanpassen van de overige tarieven zoals opgenomen in de Verordening parkeerbelasting voor de periode 2003/2004. • Het opstellen en uitvoeren van een communicatie/promotieplan om het bezoekersparkeren in garages en op (P+R) terreinen te stimuleren en het parkeerimago van Leiden te verbeteren.
2003	Verharden Haagwegterrein	<ul style="list-style-type: none"> • Verharden Haagwegterrein met klinkerverharding; uitvoering gepland in 2005.
2003	Concernbegroting 2004/ Meerjarenraming 2005 – 2007	<ul style="list-style-type: none"> • In 2004 wordt verder gewerkt aan de uitvoering van het parkeerbeleidsplan beleid: <ul style="list-style-type: none"> • een wijkactieplan; • een plan voor de optimalisatie van PRIS; • het parkeerrestrictiegebied kan naar wens van de bewoners worden uitgebreid. Initiatieven vanuit de wijk worden daarvoor afgewacht; • er wordt verder nagedacht over de uitbreiding van de P+R faciliteiten in de stad. • Realisatie hoofdfietsroutes en stallingen: opstellen stallingsnota.
2003	Raadsbesluit Aanpassing APV Parkeerexcessen	<ul style="list-style-type: none"> • Toevoegen aan de APV: "Het is verboden een voertuig op de weg nabij een wijkcontainer te parkeren, indien als gevolg daarvan de lediging van die wijkcontainer op hinderlijke wijze wordt belemmerd".
2004	Raadsbesluit Aanpassing APV ten behoeve van fietsenoverlast rondom station	<ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiding van APV artikel 99 A met lid 2 (combinatie van preventieve en repressieve benadering), teneinde de overlast van foutgeparkeerde fietsen terug te dringen

2004	Programmabegroting 2005	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren van parkeerroute en parkeerverwijssysteem. • Opstellen van wijkactieplannen. • Vaststellen van parkeernormen. • Aanpassen van de berekeningswijze voor het verstrekken van vergunningen. • Realiseren van stallingsgarages. • Realiseren van P+R voorzieningen. • Realiseren van bezoekersgarages. • Uitbreiden en aanpassen van het parkeerrestrictiegebied. • Opstellen van een visie op parkeergarages. • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen (onder andere bezettingsgraad en betaalgedrag). • Opstellen van een parkeerparagraaf in het GVVP. • Intensiveren van toezicht en handhaving. • Realiseren bewaakte ondergrondse fietsenstalling Stadhuisplein. • Realiseren ondergrondse fietsenstalling station (zeezijde). • Op peil houden van kwaliteit en kwantiteit bestaande fietsenstallingsvoorzieningen. • Invoeren van parkeren op afstand, waarmee het verkeer daarheen gestuurd kan worden waar dat gewenst is.
2004	Begroting 2005 – motie 32	<ul style="list-style-type: none"> • een onderzoek verrichten naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften ten aanzien van het fietsparkeren in het centrumgebied, bij dit onderzoek decentrale en bovengrondse alternatieven te betrekken, de uitkomsten van het onderzoek te vertalen in een voorstel dat optimaal aan de geconstateerde behoeften tegemoet komt en dit voorstel te voorzien van een financiële paragraaf waarin de alternatieven vergelijkbaar gemaakt worden.
2005	Fietsen parkeren in het centrum van Leiden	<p>Bij de te realiseren stallingvoorzieningen neemt de gratis bewaakte stalling onder het Stadhuisplein een centrale plaats in. Naast de 1000 plaatsen die een bewaakte stalling onder het Stadhuisplein oplevert, zijn in het centrum nog ongeveer 600 extra onbewaakte plaatsen voor fietsparkeren te realiseren. Deze voorzieningen zijn cruciaal om zowel kwantitatief als kwalitatief (comfort en veiligheid, gunstige ligging) een substantiële verbetering te bewerkstelligen. Sleutelwoorden voor de stalling onder het Stadhuisplein zijn: bewaakt, veilig tegen vernieling en diefstal, sociaal veilig door bewaking, comfortabel (inclusief extra service) en in het hart van de stad. De extra onbewaakte plaatsen vormen daarop een aanvulling voor met name kortparkeerders.</p>
2005	Programmabegroting 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van wijkactieplannen. • Realiseren van stallingsgarages. • Realiseren van P+R voorzieningen. • Realiseren van bezoekersgarages. • Uitbreiden en aanpassen van het parkeerrestrictiegebied • Opstellen van een visie op parkeergarages. • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen (onder andere bezettingsgraad en betaalgedrag). • Intensiveren van toezicht en handhaving. • Realiseren van meer fietsenrekken en fietsenstallingen. • Realiseren bewaakte fietsenstalling Stadhuisplein. • Op peil houden en uitbreiden kwaliteit en kwantiteit bestaande fietsenstallingvoorzieningen. • Invoeren van parkeren op afstand, waarmee het verkeer daarheen gestuurd kan worden waar dat gewenst is.

2005/ 2006	Leiden, stad in beweging – gemeentelijk verkeers- en vervoersplan	<p>Maatregelen ten aanzien van autoparkeren</p> <p>Centrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evaluatie vergunningverlening • aanpassing parkeerroute en aanpassing PRIS • opstelling uitwerkingsplan P&R-voorzieningen en transferia • monitoring parkeerbehoefte bezoekers binnenstad • realisering bezoekersgarages aan de rand van de binnenstad/centrumgebied • heroverweging bezoekersfunctie binnenstadsgarages (geheel of gedeeltelijk) als supermarkt vrij komt • aanwijzen ultra-kortparkeerplaatsen in binnenstad • uitwerking tariefstelling • opstellen beheersvisie parkeergarages • opstellen van een visie op de mogelijkheid dmv publiek-private samenwerking ondergrondse parkeergarages te realiseren
		<p>Wijken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uitbreiding parkeerrestrictiegebied in schil, gekoppeld aan en dus gelijktijdig met het maken van meer bezoekersparkeerplaatsen in garages en op transferia. Op korte termijn moeten ernstige knelpunten worden opgelost • opstellen en uitvoering parkeeractieplannen in de wijken rondom het centrum (de schil) en periferie <p>Gemeentedeekkend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i.s.m. SSL opstellen van een plan voor realisatie, inrichting en exploitatie van een P+R- voorziening als permanent alternatief voor het Haagwegterrein • vaststellen Leidse normen, vrijstellingsmogelijkheden en hoogte en bestemming van compensatie in parkeereiscontracten • opstellen en invoeren regeling parkeerplaatsverplichting • bepalen nieuwe parkeertarieven • instellen mobiliteits-/parkeerfonds <p>Maatregelen ten aanzien van fietsparkeren</p> <ul style="list-style-type: none"> • mogelijke fietsenstalling Stadhuisplein • uitbreiding en diversificatie van het aantal fietsenstallingsvoorzieningen • realisatie fietsenstallingen/fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten • realisatie fietsparkeervoorzieningen nabij Breestraat • ontwikkeling buurtstallingen in oude wijken <p>Maatregelen ten aanzien van monitoring en evaluatie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadere uitwerking monitoringprogramma met uitvoeringsplanning in overleg met betrokken partijen. • Periodieke uitvoering en rapportering (waarbij een aantal hoofdindicatoren jaarlijks te meten en te rapporteren: vervoerswijzeverdeling, fietsdiefstal, vrachtauto-ontheffingen, parkeerbezetting, verkeersslachtoffers)
2006	Collegeprogramma 2007-2010	<ul style="list-style-type: none"> • Proef van één jaar met gratis bewaakte fietsenstallingen. • Nader onderzoek naar wat op korte termijn de mogelijkheden zijn voor ontmoediging doorgaand autoverkeer. • Nieuwe parkeernotitie. • Morspoortgarage. • Betaald parkeren uitbreiden in overleg met buurtbewoners.

2006	Programmabegroting 2007	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van een beleidsnota parkeren, waarin opgenomen: een visie op het uitbreiden en aanpassen van het parkeerrestrictiegebied, een visie op parkeergarages, -voorzieningen, P+R, en bezoekersparkeren. • Opstellen van wijkactieplannen Bockhorst (2007) en Merenwijk (2008/2009). • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen om inzicht in bezettingsgraad en betaalgedrag te verkrijgen en op tijd bijsturen mogelijk te maken. • Intensiveren van toezicht en handhaving. • Proef met een jaar gratis fietsenstallen. • Realiseren van bewaakte fietsenstalling zeezijde station. • Realiseren bewaakte fietsenstalling Stadhuisplein. • Op peil houden en uitbreiden kwaliteit en kwantiteit bestaande fietsenstallingvoorzieningen. • Invoeren van parkeren op afstand, waarmee niet-noodzakelijk verkeer zo vroeg mogelijk van het wegennet kan worden gehaald.
2007	Voorstel voor Hoofdlijnenplan Parkeren	<p>Voorgesteld wordt een nieuwe stijl van besluitvormingsprocedure toe te passen om te komen tot een voldragen parkeerbeleid. Gebruikelijk is dat een volledig uitgewerkte nota door B en W in een inspraakprocedure wordt gebracht, en dat daarna commissie en Raad besluiten over het voorstel van B en W. Nu wordt voorgesteld dat B en W, na een consultatie van de stad, aan de Raad eerst een besluit vragen over de hoofdlijnen van een parkeerbeleid.</p> <p>Alle inwoners van Leiden + belangengroeperingen worden uitgenodigd om mee te praten over dit onderwerp tijdens een stadsbrede bijeenkomst en twee atelierbijeenkomsten.</p>
2007	Fietsafhandelcentrale en weesfietsen	<ul style="list-style-type: none"> • In het restrictiegebied bij het Centraal Station wordt de stallingduur beperkt tot 14 dagen. • Een 'fietsafhandelcentrale' wordt ingericht voor de afhandeling en opslag van verwijderde fietsen, fietswrakken en weesfietsen. • Een fietsopslagsysteem wordt aangeschaft voor het stallen van 1.250 fietsen.
2007	Overeenkomst GSM-parkeren Yellowbrick	De gemeente gaat een overeenkomst aan met 'Taxameter Centrale B.V.' inzake GSM-parkeren.
2007	Programmabegroting 2008	<ul style="list-style-type: none"> • Overleg met de wijken in de schil over invoering parkeerrestrictie en bij gebleken draagvlak invoering voorbereiden. • Overleg Parkeerstakeholders starten. • Uitvoering overige kortetermijnmaatregelen uit parkeernota. • Diverse parkeer- en verkeerstellingen. • Aanpak parkeerlocaties (voorbereiding 2008, uitvoering 2009): P+R Achmea en Maliebaan, opheffen P+R Groenoord. • Aanpak parkeerlocaties (voorbereiding 2009-2011, uitvoering 2010-2013): Morspoort, Haagweg, Molen de Valk, Lammenschans, Leeuwenhoek, Kooplein, opheffen deel straatparkeren centrum. • (Besteks)voorbereiding diverse fietsparkeervoorzieningen.

2008	College uitvoeringsprogramma 2008 – 2010	<p>Opstarten van project Parkeergarages Morspoort en Haagweg. Verlening van de benodigde vergunningen is gepland voor medio 2010, de bouw van de Morspoortgarage voor de periode september 2010 – februari 2011, en aansluitend de bouw van de Haagweggarage voor de periode maart 2011 – januari 2012.</p> <p>Aan de hand van CROW-kencijfers wordt ontwikkelaars van bouwplannen middels de bouwverordening aangegeven dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar dienen te komen. Dit is conform de bestaande praktijk. In het kader van het in voorbereiding zijnde parkeerbeleidsplan zal een geactualiseerd voorstel voor parkeernormen worden gedaan.</p> <p>In de Stevenshof zijn goede ervaringen opgedaan met het realiseren van extra parkeerplaatsen door de openbare ruimte slimmer in te richten; wij zullen nagaan waar slimmer inrichten ook in andere wijken tot meer parkeerplaatsen kan leiden; vanzelfsprekend mag dit niet ten koste gaan van het groen in de wijken en speelmogelijkheden voor kinderen. Parkeeractieplannen, gericht op vergroting van de parkeercapaciteit, zullen worden opgesteld voor de Bockhorst en delen van de Merenwijk. Gereed in 2010.</p> <p>Het college realiseert 700 plaatsen op straat in het centrum binnen twee jaar. Daarnaast wordt een locatiestudie uitgevoerd voor een extra parkeervoorziening (900 plaatsen) van exploitereerbare omvang in het hart van de stad.</p> <p>Integraal actieplan met de partners in de stad om de stallingcapaciteit bij Centraal Station in evenwicht te brengen en te houden met de (groeierende) behoefte, waarbij handhaving en bezetting een aandachtspunt zijn. Bij station Lammenschans worden binnen twee jaar 600 nieuwe, kwalitatief hoogwaardige fietsklemmen gerealiseerd.</p>
2008	Motie Straatparkeren binnenstad voor de fiets	<ul style="list-style-type: none"> • Voorstel maken voor realisatie fietsparkeerplekken op in de “Nota Fietsen parkeren in het centrum van Leiden” positief aanbevolen locaties.
2008	Programmabegroting 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking ten behoeve van realisatie parkeergarages volgens Parkeerbeleidsplan 2008. • Uitwerking medegebruik parkeergarages van derden. • In overleg met wijken invoeren van parkeerregulering. • Kortetermijnmaatregelen parkeerbeleid. • Wijkactieplan parkeren Merenwijk. • Plaatsen van 600 extra fietsenrekken in de binnenstad. • Locatiestudie extra fietsparkeervoorziening van circa 1000 plaatsen. • Plaatsen van extra fietsklemmen en kluizen bij station Lammenschans. • Realisatie bewaakte fietsenstalling zeezijde station NS. • Realisatie van fietsenstalling onder Alphens Perron en tijdelijke stalling Club 70. • Toekomstvisie op fietsparkeren stationsgebied met partners.

2009

Kadernota Bereikbaarheid

- a. In 2010 wordt een bovengrondse garage met 450 parkeerplaatsen gerealiseerd op het Morspoortterrein (nettowinst 370 plaatsen), te exploiteren tot 2020;
het parkeerterrein achter het voormalige belastingkantoor met een capaciteit van 80 plaatsen wordt in 2009 opengesteld voor openbaar gebruik (tot 2020, nettowinst 80 plaatsen); daarna kan deze locatie in combinatie met het aanliggende, voormalige belastingkantoor, worden herontwikkeld, onder meer ten behoeve van een parkeergarage (circa 1000 plaatsen, nettowinst ten opzichte van voorgaande situatie 470 plaatsen), kantoren, woningen en commerciële ruimten.
- b. Handhaving van het P+R-terrein aan de Haagweg (circa 450 plaatsen) tot rond 2022, inclusief het natransport met de shuttlebusjes; daarna kan dat deel van het Haagwegterrein worden ontwikkeld voor woningbouw.
- c. Met de eigenaren van particuliere garages wordt in overleg getreden met als doel te bereiken dat die garages openbaar gebruikt kunnen worden voor een P+R-functie op ten minste zaterdagmiddag.
- d. De 419 openbare plaatsen van de in 2015 te openen Kooipleingarage worden voor tien jaar tegen nultarief geëxploiteerd en tot die tijd wordt geen parkeerregulering op straat in de omgeving ingevoerd; een besluit over de vorm van parkeerregulering na de genoemde tien jaar is dan aan de orde in 2020.
- e. In overleg met de wijkorganisaties wordt een voorstel voorbereid voor een experiment met parkeerregulering door middel van een blauwe zone gedurende twee jaar in de volgende vier gebieden:
- Lammenschansweg en omgeving;
 - Bockhorst, Muiderkring, Jan Luijkenlaan en Cruquiuslaan;
 - Houtkwartier (tussen Boerhaavelaan en Houtlaan);
 - Groenord-Zuid en Noorderkwartier-West (tussen Haarlemmerweg en Marnixstraat).
- f. In overleg met de wijkorganisaties wordt een voorstel voorbereid voor parkeerregulering door middel van betaald parkeren (parkeerautomaten) – in te voeren met ingang van de ingebruikneming van de tijdelijke Morspoortgarage – en belanghebbendenparkeren (parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven) in Transvaal I (tussen Morssingel en spoor).
- g. Rekening houdend met het initiatiefvoorstel van de gemeenteraad, wordt onderzocht in welke vorm de voordelen van de activiteiten van de SSL behouden kunnen worden voor de stad.
- h. In 2009 wordt parkeeractieplannen voor Bockhorst en Merenwijk opgesteld om de parkeercapaciteit voor bewoners te vergroten. Deze plannen worden in 2009 en 2010 uitgevoerd.
- i. Zodra de mogelijkheid zich voordoet zal de gemeente Leiden deelnemen aan een pilotproject van het ministerie van VROM, waarmee ervaring kan worden opgedaan met differentiatie van parkeertarieven naar de mate van milieuvulling van auto's.

		<p>j. In 2009 wordt een voorstel voor Leidse parkeernormen uitgewerkt met als uitgangspunten het maximum parkeerkencijfer dat vermeld staat in de meest recente uitgave van de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden; als een bouwplan binnen een straal van 500 meter rond het NS-station Leiden Centraal (een knooppunt van openbaar vervoer en fietsverkeer) wordt gerealiseerd, geldt als parkeernorm niet het maximum, maar het minimum parkeerkencijfer uit de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden. Dat betekent dat voor dure woningen de parkeernorm in de binnenstad 1,5 parkeerplek per woning is, in de schil 1,7 en in de rest van de bebouwde kom 2,0. Voor middeldure woningen is dat respectievelijk 1,4 – 1,6 – 1,8 (met een mogelijkheid als het om sociale huurwoningen gaat, mits goed gemotiveerd ten genoegen van de gemeente), voor goedkope woningen 1,2 – 1,4 – 1,5. Voor kamerverhuur wordt nu de parkeernorm bepaald op 0,15 – 0,15 – 0,15; afwijkmogelijkheid als het om sociale huurwoningen gaat, mits goed gemotiveerd ten genoegen van de gemeente, voor goedkope woningen 1,2 – 1,4 – 1,5. Voor kamerverhuur wordt nu de parkeernorm bepaald op 0,15 – 0,15 – 0,15.</p> <p>k. Een helder inzicht wordt verschaft in het Leidse parkeerareaal en de ontwikkelingen daarin in de vorm van een parkeermonitor; driejaarlijks zal een telling van het aantal parkeerplaatsen en een bepaling van de bezettingsgraad plaatsvinden; het opheffen van parkeerplaatsen of het toevoegen daarvan in de openbare ruimte gaat gepaard met een te publiceren verkeersbesluit door B&W waarin wordt aangegeven welke gevolgen de wijziging heeft voor het totale parkeerareaal in de openbare ruimte (parkeerboekhouding).</p> <p>l. Vooruitlopend op landelijke wetgeving, wordt het door aanpassing van de parkeerverordening mogelijk gemaakt dat houders van een parkeerkaart voor gehandicapten gratis kunnen parkeren op parkeerplaatsen met een parkeerautomaat (niet op plaatsen voor vergunninghouders).</p> <p>m. Ter ondersteuning van een heldere geleiding van de parkeerder wordt de verwijzing en het Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) waar nodig verbeterd en goed beheerd.</p> <p>n. Het college wordt opgedragen te zorgen voor een verbetering van de coördinatie van de gemeentelijke organisatie op het gebied van parkeren en de uitvoering van het parkeerbeleid effectiever en efficiënter te maken.</p> <p>o. De communicatie over de Leidse parkeersituatie wordt verbeterd.</p> <p>Met betrekking tot fietsparkeren: f. realiseren van fietsparkeervoorzieningen in het centrum, de stationsomgevingen en de woonwijken.</p>
2009	Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2009	<p>1 Resultaat: Kaderbesluit ontwikkeling Morspoortterrein als tijdelijke parkeervoorziening / Projectopdracht Morspoortlocatie. Inspanning: Het formuleren en laten vaststellen (raad) van een kaderbesluit voor de ontwikkeling van het Morspoortterrein als tijdelijke parkeervoorziening (2010 - 2020). Start: Gereed: Kaderbesluit april 2009 / PMB 1 juni 2009</p>

2

Resultaat: Medegebruik private parkeergarages voor bewoners/bezoekers
Inspanning: Stimuleren van medegebruik van private parkeervoorzieningen (Achmea, Maliebaan, et cetera) aan de rand van de Binnenstad op piekmomenten (donderdagavond, zaterdagen en koopzondagen).

Start: januari 2009

Gereed: december 2009

3

Resultaat: Een in samenwerking met Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL)

opgesteld en door de gemeente geaccordeerd Bedrijfsplan SSL voor de periode 2010-2020.

Inspanning: Onderzoek naar optimale bedrijfskansen voor SSL, waarbij diverse scenario's van samenwerking met overheid en/of private partijen worden onderzocht op hun voordelen voor bedrijfsvoering en optimalisatie van inkomsten, waarbij het onderzoek dient uit te monden in een voorstel tot een meerjarig bedrijfsplan.

Start: eerste helft 2009

Gereed: tweede helft 2009

4

Resultaat: Voorstel tot aanpassing parkeertarieven in en vanaf 2009 voor openbare parkeervoorzieningen op straat en in garages, waarbij de tariefsaanpassing in 2009 met ingang van 1 juli 2009 van kracht wordt.

Inspanning: Maken van een voorstel voor gedifferentieerde parkeertarieven voor parkeren in de openbare ruimte en voor de bebouwde voorzieningen, met onder andere als doel een sturingsinstrument te creëren voor optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen.

Start: eerste helft 2009

Gereed: juli 2009

5

Resultaat: Functionerend PRIS

Inspanning: Op zo kort mogelijke termijn het huidige Parkeer Route Informatie Systeem laten functioneren.

Start: "as soon as possible"

Gereed: "as soon as possible"

6

Resultaat: Fietsparkeerbeleid

Inspanning: Ontwikkelen fietsparkeerbeleid als basis voor besluitvorming en uitvoering van fietsparkeeroplossingen (extra rekken in stegen, extra stallingen, gebruik bestaande kelders, mobiele stallingen) en ook verplichting tot inpandig oplossen bij "grotere" aantallen (voorbeeld: studentenhuisvesting).

Start: januari 2009

Gereed: december 2009

7

Resultaat: Extra fietsenrekken stegen kernwinkelgebied.

Inspanning: Na onderzoek naar de capaciteitsbehoefte en mogelijkheden, het toevoegen van extra fietsstalplaatsen in de geschikte stegen in het kernwinkelgebied.

Start:

Gereed: oktober 2009

		<p>8 Resultaat: Extra fietsenstallingen kernwinkelgebied. Inspanning: Onderzoek, besluitvorming en realisatie van gebouwde (beheerde) fietsenstallingen dichtbij of in het kernwinkelgebied (ondergrondse of inpandige). Start: Gereed: december 2009</p> <p>9 Resultaat: Kelders als fietsenstallingen. Inspanning: Onderzoek naar mogelijkheden en fysieke aanpassingen voor publiek gebruik van reeds bestaande (fietsen)kelders, onder andere stadhuis kelder, V&D, Vögele, Hema, et cetera. Start: Gereed: december 2009</p> <p>10 Resultaat: Extra fietsstalplaatsen openbare ruimte. Inspanning: Onderzoek naar toevoegen van (eventueel op piektijden beschikbare) fietsstalplaatsen in de openbare ruimte (voorbeeld: kop van de Breestraat op de markt zaterdag, maar ook op evenementendagen). Start: Gereed: december 2009</p> <p>11 Resultaat: Inpandig oplossen fietsparkeren bij bouwprojecten. Inspanning: Onderzoek wenselijkheid en mogelijkheden om bij nieuw te bouwen voorzieningen – en wellicht reeds bestaande voorzieningen – fietsparkeren op straat / stoep te voorkomen (bouwbesluit -> aanpassing verordening; fietsparkeren inpandig oplossen in kantorenlocaties, studentenhuizen). Start: 2^e kwartaal 2009 Gereed: 2^e kwartaal 2009</p>
2009	Aanpassing parkeertarieven 2009	<p>Parkeren in en nabij het kernwinkelgebied wordt duurder dan parkeren op andere plaatsen. Het voorstel is om het tarief in de 'beker' voor (het restant van) het jaar 2009 en 2010 te bepalen op € 2,40 per uur. Deze verhoging komt neer op compensatie van de uitgestelde indexaties van de jaren 2004 - 2008. De tarieven voor een dag-, week-, maand- of jaarkaart, waarmee overal geparkeerd kan worden waar betaald parkeren van kracht is, worden dienovereenkomstig aangepast. De uurtarieven buiten het 'bekergebied' worden op het huidige niveau gehandhaafd. Ook de prijs voor een parkeervergunning wordt in deze periode niet gewijzigd.</p>
2009	Uitvoeringskrediet Morspoortgarage	<p>Het ter beschikking stellen van een uitvoeringskrediet voor de realisatie van de garage en het herinrichten van de direct aangrenzende openbare ruimte.</p>
2009	Exploitatie fietsenstalling station Zeezijde	<ul style="list-style-type: none"> • Met de DZB per 15 mei 2009 een overeenkomst voor twee jaar aangaan voor het beheer van de nieuwe, ondergrondse fietsenstalling aan de Bargelaan onder het voorplein Zeezijde. • Openingstijden stalling: van maandag tot en met zondag van 06.00 uur tot 21.00 uur. • De stalling zal gratis toegankelijk zijn. • Als het langdurig gebruik toeneemt, wordt de service voor het langdurig stallen uitgebreid naar een vorm van betaald stallen.

2009	Programmabegroting 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking ten behoeve van realisatie parkeergarages: Morspoort en Haagwegterrein worden verder onderzocht. • Uitwerking medegebruik parkeergarages van derden. • In overleg met wijken invoeren van parkeerregulering. • Kortetermijnmaatregelen parkeerbeleid: opstellen parkeernormen, aanpassen parkeertarieven, verbeteren parkeermogelijkheid voor gehandicapten. • Plaatsen van circa 600 extra fietsenrekken in de binnenstad. • Realisatie van tijdelijke fietsenstalling in de Breestraat. • Locatiestudie extra fietsparkeervoorziening van circa 1000 plaatsen in stadshart. • Toekomstvisie op fietsparkeren stationsgebied met partners.
2009	Initiatiefraadsvoorstel fietsparkeren	<p>Het college wordt opgedragen extra fietsvoorzieningen te realiseren voor de lente van 2010, waarbij indicatief gedacht kan worden aan de volgende voorzieningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garenmarkt (50); • kruispunt Breestraat Hogewoerd – Korevaarstraat – Steenschuur (100); • Pieterskerk Choorsteeg (15); • Mooi Japiksteeg (50); • Haarlemmerstraat en zijstegen (200); • diverse locaties (200). <p>Voorgesteld wordt als volgt te werk te gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een eerste fase van plaatsing uit te werken voor locaties waarop hiertoe gemakkelijk kan worden overgegaan, waarna met in achtneming van de gebruikelijk procedures snel tot plaatsing wordt overgegaan. • Vervolgens uitwerking te geven aan locaties die procedureel lastiger zijn, bijvoorbeeld vanwege eisen die de hulpverleningsdiensten stellen of die overleg met en medezeggenschap van derden vereisen. <p>Gestreefd wordt naar een optimale uitbreiding van het aantal klemmen, dat pas na uitwerking exact kan worden vastgesteld.</p>
2010	Samen Leiden – Bestuursovereenkomst 2010-2013	<ul style="list-style-type: none"> • Het College geeft voortvarend uitvoering aan het vastgestelde Programma Binnenstad en zoekt daarbij indien noodzakelijk de extra benodigde middelen. Het College realiseert mede daartoe 1000 extra parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages in de binnenstad (Garenmarkt, Lammermarkt en Kaasmarkt) te beginnen op de Garenmarkt en de Lammermarkt. • In het kader van duurzame mobiliteit worden de plannen voor een Duurzaam MobiliteitsCentrum (DMC) op het Haagwegterrein actief ondersteund. • Het College bevriest de werkzaamheden voor de Morspoortgarage voor drie maanden. In samenwerking met de wijk Transvaal wordt gezocht naar aanpassing van het plan, waarbij op basis van het bestemmingsplan, minimaal 65% van de geplande capaciteit gerealiseerd wordt. Het schrappen van één verdieping is daarbij één van de opties.

2010	Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Medegebruik private parkeergarages Gestimuleerd wordt dat derden private parkeergarages aan de rand van de binnenstad op piekmomenten gebruiken (LUMC, Maliebaan, et cetera). Verdere inspanningen zijn gericht op de uitwerking van afspraken, parkeerverwijzing en communicatie. Begin 2010 wordt een kredietvoorstel gedaan aan de Raad. • Nieuwe organisatie Stadsparkerplan Leiden Na onderzoek naar de bedrijfskansen is een business case opgesteld voor de Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL). De Raad besluit hier begin 2010 over. Implementatie van de nieuwe organisatie volgt in de zomer van 2010. Dit is tevens de aanzet tot de start van een duurzaam mobiliteitscentrum. • Optimaal Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) In 2010 controleren en corrigeren we het PRIS. Extra aandacht is nodig voor een goede registratie op de Garenmarkt (paaltjes/detectielussen) en voor interne afstemming bij de uitvoering van werkzaamheden en tijdelijke acties/evenementen. • Extra fietsenrekken en fietsstalplaatsen in de binnenstad Ongeveer 600 extra fietsenrekken worden geplaatst in de binnenstad. Onderzocht wordt of (eventueel op piektijden) het aantal fietsenrekken en stallingsplekken in de openbare ruimte kan worden uitgebreid.
------	--------------------------------------	--

3.2 Ontwikkeling maatregelen

Zoals blijkt uit voorgaande tabel, komen veel maatregelen verschillende malen terug. In het Parkeerbeleidsplan 2002 – 2011 (uit 2002) staan onder andere het wijzigen van PRIS, het maken van actieplannen per wijk, het nader onderzoeken van voorgestelde parkeernormen en het opstellen van een uitwerkingsplan voor het realiseren van P+R voorzieningen als belangrijke maatregelen. In de Kadernota Bereikbaarheid (uit 2009) zijn vrijwel dezelfde maatregelen opgenomen: de verwijzing en het PRIS worden waar nodig verbeterd, er zijn diverse wijkgerichte acties opgenomen, er wordt een voorstel gemaakt voor Leidse parkeernormen en er is een tweetal P+R-gerelateerde maatregelen opgenomen. Het belangrijkste verschil is dat in het Parkeerbeleidsplan geen aandacht wordt besteed aan fietsparkeren en in de Kadernota bereikbaarheid wel.

Geformuleerde maatregelen in het Parkeerbeleidsplan uit 2002 en de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 zijn met elkaar vergelijkbaar.

In de tussenliggende periode zijn PRIS, P+R, wijkactieplannen, het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen en het realiseren van parkeergarages de belangrijkste, steeds terugkerende maatregelen die in de beleidsstukken worden genoemd.

Maatregelen ten aanzien van PRIS, P+R, wijkactieplannen, het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen en het realiseren van parkeergarages zijn de belangrijkste, steeds

terugkerende maatregelen in de diverse beleidsstukken.

3.3 Uitvoering maatregelen

Van veel maatregelen is wel bekend dat het besluit is genomen om ze uit te voeren, maar of zo ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd en op welke manier, is vaak niet terug te vinden in de beleidsstukken. De enige (beschikbare) stukken waarin wordt teruggekeken, zijn de jaarrekeningen. Hierin wordt teruggekeken op het voorgaande jaar. Tabel 3.2 geeft een overzicht van maatregelen en acties die in de jaarrekeningen zijn genoemd.

tabel 3.2 Getroffen maatregelen en acties

Jaar	Document	Getroffen maatregelen
2003	Jaarverslag en Jaarrekening 2002	<ul style="list-style-type: none">• Parkeerbeleidsplan vastgesteld.• Voorbereiding en invoering betaald parkeren in Vreewijk (1 januari 2003).• Vereenvoudiging van de tarievenstructuur en reguleringstijden (1 januari 2003) .
2004	Jaarverslag en Jaarrekening 2003	(Bevat geen terugblik ten aanzien van getroffen maatregelen).
2005	Jaarverslag en Jaarrekening 2004	(Bevat geen terugblik ten aanzien van getroffen maatregelen).

2006	Jaarstukken 2005	<ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren parkeerroute/verwijssysteem Collegevoorstel Optimalisatie Parkeerroute Informatiesysteem goedgekeurd; voorbereiding uitvoering gestart. • Opstellen van wijkactieplannen Wijkactieplan Stevenshof opgesteld en goedgekeurd door de gemeenteraad. Uitvoering in 2006. • Vaststellen parkeernormen Er is gewerkt aan een voorstel voor parkeernormen. Vaststelling naar verwachting in 2006. • Aanpassen berekeningswijze verstrekken vergunningen De uitgifte van vergunningen is verhoogd van 85% naar 100%. Wachtlijsten zijn weggewerkt of verkleind voor een eerste vergunning. • Realiseren P+R voorzieningen P+R-terrein GroeNoord (circa 500 parkeerplaatsen) is in februari 2005 geopend. • Realiseren van bezoekersgarages Geen bezoekersgarages gerealiseerd. De geplande Boommarktgarage is uit het Aalmarktproject gehaald. Deze plekken worden in de Morspoortgarage (te bouwen in 2009) worden gecompenseerd. • Uitbreiden en aanpassen parkeerrestrictiegebied Nog niet gerealiseerd. • Opstellen visie op parkeergarages Gestart met het maken van een visie; in 2006 gereed. • Opstellen parkeerparagraaf GVVP In het op hoofdlijnen vastgestelde GVVP is een parkeerparagraaf opgenomen. • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen (onder andere bezettingsgraad en betaalgedrag) Wordt één keer per 3 jaar gedaan; nieuwe tellingen worden in 2006 uitgevoerd.
		<ul style="list-style-type: none"> • Intensiveren toezicht en handhaving De GOA's hebben meer taken gekregen, waardoor ze minder Wet Mulder overtredingen hebben geconstateerd. Extra capaciteit is ingezet door inhuur van Parconmedewerkers. Zij mogen echter alleen naheffingsaanslagen uitvoeren. • Realiseren bewaakte ondergrondse fietsenstalling Stadhuisplein en Zeezijde Door een motie van de raad is nader onderzoek gedaan naar Fietsparkeren in het centrum. Er worden nu zeven mogelijke locaties aan de raad voorgesteld. • Op peil houden kwantiteit en kwaliteit van de bestaande fietsenstallingsvoorzieningen Op de stationsweg zijn circa 25 extra fietsbeugels geplaatst; op de Steenschuur zijn de voorzieningen vervangen en circa 9 bijgeplaatst; op de Hogewoerd zijn nieuwe en extra voorzieningen geplaatst. <p>Verder wordt melding gemaakt van een niet geplande imagocampagne "Leiden, Plaats voor U!", die moet leiden tot een positievere beoordeling van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p>

2007	Jaarstukken 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Verplaatsingsplan SSL aan de Haagweg; uiteindelijk besloten tot behoud van het terrein (voorlopig, met een maximum van 4 jaar). • Gewerkt aan nieuwe visie op parkeren. • Parkeerscenario's gepresenteerd in college. • Het aantal gemeentelijk (bezoekers)parkeerplaatsen in betaald parkeergebied op straat is iets afgenomen.
2008	Jaarstukken 2007	<ul style="list-style-type: none"> • Er is gewerkt aan een nieuwe Parkeernota. • Een aantal ateliers met belangenvertegenwoordigers heeft in juli 2007 geleid tot een aantal uitgangspunten. Deze zijn opgenomen in de notitie van 'Kom in de stad', hoofdlijnen voor de herziening van het GVVP. • Voorbereidingen voor enquêtes in de wijken met een hoge parkeerdruk zijn getroffen. • Door de val van het college, en als gevolg daarvan het opstellen van een nieuw college-akkoord, is in de periode oktober-december het werken aan de Parkeernota stilgelegd. Op basis van het nieuwe akkoord is een en ander weer opgepakt. • In 2007 is gewerkt aan het wijkactieplan Bockhorst. Nu er een nieuw collegeakkoord voorligt, wordt de uitvoering weer ter hand genomen.
2009	Jaarstukken 2008	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid vormt het realiseren van een tijdelijke parkeergarage met circa 450 plaatsen op het Morspoortterrein. In 2008 zijn daarvoor de eerste voorbereidingen getroffen. Er wordt onderhandeld over de noodzakelijke verwerving van het Marechaussee-terrein. • Met de eigenaar van het Haagwegterrein werd onderhandeld zodat het P+R-terrein aan de Haagweg kan worden gehandhaafd tot rond 2022, inclusief het natransport met shuttlebusjes. • Eind 2008 zijn maatregelen getroffen om de werking van het PRIS te verbeteren en zodoende de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de aanwezige parkeervoorzieningen te vergroten.
		<ul style="list-style-type: none"> • Doordat in de kadernota op parkeergebied een voorkeur wordt uitgesproken voor een aantal locaties heeft de planvorming voor een parkeergarage Lammermarkt niet plaatsgevonden in 2008. Deze garage heeft geen prioriteit gekregen. Andere parkeermaatregelen uit de begroting 2008 hebben een plek gekregen in de concept-kadernota Bereikbaarheid, wat de reden is dat deze maatregelen nog niet zijn uitgevoerd. • De parkeer capaciteit van de Achmea-garage die wel was voorzien is nog niet in gebruik genomen. De bouwwerkzaamheden zijn nog in volle gang.

Zoals in bovenstaande tabel is te zien, is de terugblik het ene jaar uitgebreider dan het andere jaar. Over het algemeen worden de getroffen maatregelen niet concreet beschreven. Veelal wordt aangegeven dat "gewerkt is aan" of "maatregelen zijn getroffen om". Welke maatregelen concreet zijn getroffen, blijft vaak onduidelijk. Bovendien is het aantal geformuleerde maatregelen in de diverse beleidsstukken veel groter dan waarop in de jaarrekeningen wordt ingegaan.

Van veel maatregelen is niet duidelijk of en, zo ja, op welke manier ze zijn uitgevoerd.

Het ontbreekt volledig aan onderzoeksgegevens over de effecten van getroffen maatregelen. Er zijn niet of nauwelijks evaluatiestudies beschikbaar waarin wordt ingegaan op de effectiviteit van het gevoerde beleid en de getroffen maatregelen. Elke drie jaar wordt weliswaar door de ambtelijke organisatie een parkeeronderzoek uitgevoerd in het parkeerrestrictiegebied. Daarin worden onder andere de parkeercapaciteit en de parkeerbezetting op een aantal verschillende onderzoeksmomenten in beeld gebracht. De rapportage bestaat uit een groot aantal tabellen en kaartbeelden, maar een conclusie wordt niet getrokken.

Het ontbreekt aan zicht op de effectiviteit van het gevoerde beleid en de getroffen maatregelen.

3.4 Bevindingen

Ten aanzien van de geformuleerde maatregelen in de diverse beleidsstukken zijn de volgende bevindingen gedaan.

1. Veel geformuleerde maatregelen zijn weinig concreet.
2. Enkele maatregelen zijn zeer concreet met bijvoorbeeld locatie, aantallen (fiets)parkeerplaatsen en jaartal.
3. De relatie tussen doelen en maatregelen is vaak niet helder. De toelichting waaruit blijkt hoe een bepaalde maatregel gaat bijdragen aan het bereiken van een doel wordt meestal niet gegeven.
4. Onduidelijk is of aangegeven streefwaarden zijn geformuleerd op basis van de beschreven maatregelen, of dat de te nemen maatregelen zijn bepaald op basis van de streefwaarden.
5. Uit de gekozen formuleringen van maatregelen spreekt vaak een bepaalde mate van vrijblijvendheid.
6. In sommige gevallen wordt verwezen naar maatregelen in document zonder status.
7. Soms worden jaren achtereenvolgend exact de dezelfde maatregelen geformuleerd.
8. Maatregelen verdwijnen soms van het ene op het andere jaar uit de stukken, maar keren later toch weer terug, soms in aangepaste vorm.
9. Geformuleerde maatregelen in het Parkeerbeleidsplan uit 2002 en de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 zijn met elkaar vergelijkbaar.
10. Maatregelen ten aanzien van PRIS, P+R, wijkactieplannen, het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen en het realiseren van parkeergarages zijn de belangrijkste, steeds terugkerende maatregelen in de diverse beleidsstukken.
11. Van veel maatregelen is niet duidelijk of en, zo ja, op welke manier ze zijn uitgevoerd.
12. Het ontbreekt aan zicht op de effectiviteit van het gevoerde beleid en de getroffen maatregelen.

4 Verandering parkeerorganisatie

Uit de twee gesprekken die zijn gevoerd met ambtenaren van de gemeente Leiden is naar voren gekomen dat de parkeerorganisatie binnen de gemeente Leiden is, of wordt, aangepast. In dit hoofdstuk wordt de nieuwe organisatie geschetst.

Regievoerend parkeerbedrijf

In de Kadernota Bereikbaarheid is opgenomen dat de coördinatie van de gemeentelijke organisatie op het gebied van parkeren en de uitvoering van het parkeerbeleid effectiever en efficiënter zullen worden. In dit kader zijn drie modellen opgesteld voor de parkeerorganisatie, waarbij uiteindelijk is gekozen voor het opzetten van een “regievoerend parkeerbedrijf”. Het Parkeermanagement, zoals het parkeerbedrijf wordt genoemd, zorg voor een “dwarsverband” tussen de uitvoerende afdelingen, waardoor de coördinatie verbetert.

De gemeente Leiden heeft gekozen voor het opzetten van een “regievoerend parkeerbedrijf”.

Uit de gevoerde gesprekken is naar voren gekomen dat de nieuwe manier van werken zal moeten leiden tot verbetering op tal van punten. Het verbeteren van de parkeerorganisatie valt onder het mandaat van de algemeen directeur. Deze zal een besluit nemen na advies van de OR.

Beleid, exploitatie en beheer

Binnen het beleidsterrein parkeren in de gemeente Leiden kan onderscheid worden gemaakt tussen beleidsontwikkeling (aantallen parkeerplaatsen, locaties, tarieven), exploitatie (de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk laten functioneren) en beheer (alle uitvoerende taken). In het verleden waren taken en verantwoordelijkheden onderverdeeld bij verschillende afdelingen. Uit de gevoerde gesprekken is gebleken dat in het verleden niemand het overzicht had over het geheel van lasten en baten en niemand stuurde op het (financiële) resultaat. Daarnaast ontbrak het aan zicht op de effectiviteit van het gevoerde beleid en de genomen maatregelen. Ook informatie over aantallen parkeerplaatsen, het gebruik en de opbrengsten was slechts beperkt aanwezig en moeilijk toegankelijk. Tot slot lagen uitvoerende taken bij verschillende afdelingen en ontbrak het aan een goede regie, waardoor de uitvoering meer geld kost dan nodig is en bovendien niet altijd het gewenste resultaat is bereikt.

Informatie over aantallen beschikbare parkeerplaatsen, het gebruik en de opbrengsten was in het verleden slechts beperkt beschikbaar en moeilijk toegankelijk.

Uitvoerende taken hebben in de afgelopen periode bij verschillende afdelingen gelegen en het ontbrak aan een goede regie, waardoor de uitvoering vaak meer geld heeft gekost dan nodig is en bovendien niet altijd het gewenste resultaat is bereikt.

Parkeermanagement

Het nieuwe Parkeermanagement, met aan het hoofd een parkeermanager, is organisatorisch ondergebracht bij Vastgoedontwikkeling en Grondzaken (VAG). De parkeermanager is het gezicht van de parkeerorganisatie in de gemeente.

Parkeermanagement voert de regie over de exploitatie en draagt verantwoording voor het operationaliseren en uitvoeren van het parkeerbeleid (dat bij de afdeling RMB wordt geformuleerd) en voor de kosten en opbrengsten. Daarnaast fungeert Parkeermanagement als opdrachtgever voor de uitvoerende afdelingen, bewaakt Parkeermanagement de resultaten en zorgt langs deze weg voor een optimaal resultaat. Tot slot heeft Parkeermanagement als taak om uitgevoerde maatregelen te monitoren en te evalueren. Parkeermanagement is derhalve verantwoordelijk voor de inhoudelijke en procesmatige kwaliteit, de dagelijkse coördinatie en aansturing van de parkeerexploitatie van de gemeente en heeft een adviserende en ondersteunende functie richting het gemeentebestuur.

Parkeermanagement moet de regie voeren over de exploitatie, verantwoording dragen voor het operationaliseren van parkeerbeleid en voor de kosten en opbrengsten.

Parkeermanagement moet gaan fungeren als opdrachtgever voor de uitvoerende afdelingen en moet de uitvoering bewaken.

De afdeling Ruimte- en Milieubeleid (RMB) blijft verantwoordelijk voor het formuleren van beleid.

Parkeermanagement heeft als taak om uitgevoerde maatregelen te monitoren en te evalueren.

5 Factsheets onderzochte documenten

5.1 Concernbegroting 2002/ Meerjarenraming 2003-2005

Naam document	Concernbegroting 2002 / Meerjarenraming 2003-2005
Datum vastgesteld	Oktober 2001
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2002, welke investeringen moeten worden gedaan.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>p86: Klantgericht werken aan een visie over en vormgeving van het verkeers- en vervoersbeleid in Leiden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none">— Ontwikkelen, adviseren en uitvoeren van het lokaal en regionaal verkeers- vervoers- en parkeerbeleid;— (...). <p>Doen van onderzoek en het verzamelen van statistische gegevens (onder andere (...) parkeertellingen (...)).</p> <p>p108: Het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.</p> <p>p109: Extra aandacht voor het parkeren door invaliden.</p>
Voorgestelde maatregelen	<p>p86: Parkeerbeleidsplan eind 2001 vaststellen, 2002 uitvoeren. Uitwerking actiepunten uit het parkeerbeleidsplan. Opstellen GVVP.</p> <p>p108: Evaluatie van de maatregelen die naar aanleiding van de Evaluatienota Parkeren in 2000 zijn genomen.</p> <p>Uitvoering van de voorgenomen maatregelen uit het project Binnenstebeter (2002) Onderzoek naar de effectiviteit van de handhaving en efficiency van de personele inzet (najaar 2002).</p>

5.2 Parkeerbeleidsplan 2002 - 2011

Naam document	Parkeerbeleidsplan 2002 - 2011
Datum vastgesteld	College: 18 december 2001 Raad: 22 januari 2002
Auteur/contactpersoon	J. Huijts
Samenvatting	<p>Het plan geeft de visie op het parkeerbeleid in Leiden voor de komende jaren. In de nota wordt een aantal uitgangspunten verwoord. Uitgangspunten die gaan over onder meer waar bepaalde doelgroepen – zoals bewoners – bij voorkeur zouden moeten parkeren, welk aantal parkeerplaatsen bepalend zal zijn en bij welke parkeerdruk de parkeercapaciteit als onvoldoende ervaren wordt. In de nota wordt vervolgens ingegaan op de situatie in Leiden en de verwachting voor de toekomst. Waar zijn in 2011 problemen te verwachten en waar manifesteren zij zich nu al.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat op dit moment er in het centrum niet echt sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. Lokaal kan de situatie uiteraard wel verschillen, maar over het geheel genomen zijn er voldoende plaatsen. Dit geldt in mindere mate voor een paar wijken rondom het centrum zoals het Noorderkwartier en wijken meer aan de rand zoals de Stevenshof, waar nu wel een capaciteitsprobleem is.</p> <p>Voor de toekomst is de verwachting dat er wel vaker sprake zal zijn van een tekort aan parkeerplaatsen. Dit tekort geldt zowel voor bewoners van het centrum als voor bezoekers. De verwachting is dat voor bewoners minimaal 70 parkeerplaatsen extra nodig zijn in 2011 en voor bezoekers 1200. In de wijken rondom het centrum wordt met name in de wijken Noorderkwartier en de Kooi een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners verwacht. Ingeschat wordt dat hiervoor in 2011 ongeveer 200 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Naast aantallen parkeerplaatsen wordt ook geconstateerd dat er in Leiden sprake is van een imago probleem als het om parkeren gaat. Veel mensen hebben het idee dat je in Leiden niet kunt parkeren terwijl de feitelijke situatie anders is. Ook wordt nog aangegeven dat het huidige Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) niet optimaal functioneert, dat de parkeerroute niet altijd als helder wordt ervaren, dat de verdeling van vergunningplaatsen en plaatsen voor bezoekers niet voor iedereen altijd even duidelijk is en dat de kwaliteit van de parkeergarages te wensen over laat.</p> <p>Vanuit de analyse van de huidige situatie en de verwachting voor de toekomst, wordt een aantal maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Naar aanleiding van de voorgestelde maatregelen zijn actiepunten geformuleerd.</p>
Doelstelling	Het doel van dit beleidsplan is om richting te geven aan het parkeerbeleid voor de komende jaren. Het plan heeft daarbij een planhorizon van 10 jaar. Het plan moet een bijdrage leveren aan een betere afwikkeling van het autoverkeer en een betere invulling van de openbare ruimte en daardoor bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

De uitgangspunten en randvoorwaarden voor het parkeerbeleid in Leiden zijn:

Met betrekking tot het parkeerprofiel:

- De parkeerruimte op de openbare weg is met name bedoeld is voor bewoners, hun bezoek en overige, kort parkerende bezoekers die daarvoor willen betalen.
- Lang parkerend bezoek dient te parkeren in parkeergarages of op afstand in de te ontwikkelen P+R terreinen en transferia.
- Woon-werkverkeer dient zoveel mogelijk op afstand te parkeren, zoals op de te ontwikkelen P+R terreinen en transferia.
- Zakelijk verkeer dient zo veel mogelijk op eigen terrein te parkeren. Bedrijven dienen hiervoor waar mogelijk voldoende parkeercapaciteit vrij te houden.

Met betrekking tot de aantallen parkeerplaatsen:

- Het aantal parkeerplaatsen in het centrum is minimaal gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals deze in september 1999 beschikbaar waren. Vermindering van dit aantal wordt gecompenseerd in, bij voorkeur, openbare gebouwde voorzieningen.
- Voor alle (vervangende) nieuwbouw, ingrijpende renovatie en in een aantal nader te bepalen gevallen ook bij functiewijziging van een gebouw, geldt als uitgangspunt dat voldoende parkeerruimte binnen het project dient te worden gerealiseerd. Het betreft hier parkeerruimte voor de voertuigen die tot het betreffende pand kunnen worden gerekend en voor het bezoek aan het pand. Nadere uitwerking zal bepalen hoe de normering naar gebied gedifferentieerd kan worden.

Met betrekking tot de regelgeving en instrumenten voor de parkeerrestrictie:

- Eenduidige regelgeving.
- Eenduidige tarifiering.
- Gebiedsgewijze maatregelen.
- Handhaafbaar beleid.

Met betrekking tot de financiële aspecten van het parkeerbeleid:

- De regulering van het parkeerbeleid op de openbare weg dient, voor zover dit door de gemeente wordt uitgevoerd, minimaal kostendekkend te zijn. Overige opbrengsten dragen bij in de exploitatiekosten van de rest van het parkeerbeleid.
- De kwaliteit van de handhaving op de openbare weg dient te leiden tot een gemiddelde betalingsgraad van 85% (gemeten over alle parkeerdere op fiscale plaatsen, met uitzondering van vergunninghouders).
- De gemeente zal ernaar streven om de tarieven tussen garages en straatparkeren zo te organiseren dat het parkeertarief in de garages per uur in de regel substantieel goedkoper is dan op straat.
- Indien niet in voldoende mate parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden bij nieuwbouw, ingrijpende renovatie of in een aantal nader te bepalen gevallen ook bij functiewijziging van een gebouw, dan zal een bedrag per niet te realiseren parkeerplaats in het parkeerfonds ter compensatie worden gestort. Nadere uitwerking zal bepalen hoe het compensatiebedrag naar gebied gedifferentieerd kan worden.

Voorgestelde maatregelen

Korte termijn

Actiepunt 1: het herschikken van de diverse typen parkeerplaatsen in het Restrictiegebied.

In sommige straten zijn er parkeerplaatsen voor vergunninghouders, andere voor invaliden, een enkele met een rode kopmeter en weer andere zijn 'gewoon' betaald parkeren. Zeker voor de niet reguliere bezoeker van het centrum van Leiden een onduidelijke situatie. Voorgesteld wordt nu om de verschillende parkeerregimes te herschikken en te zorgen voor een zo groot mogelijk aaneengesloten gebied met één type parkeerplaats. Het parkeren voor bezoekers van Leiden zou zich dan moeten concentreren langs de parkeerroute en op de parkeerterreinen en in de garages.

Actiepunt 2: het aanpassen van de parkeerroute in combinatie met het wijzigen van PRIS.

Voorgesteld wordt de bezoeker met PRIS vanaf de grotere invalswegen in Leiden op te vangen zodat hij daar al een afgewogen keuze voor een bepaald parkeerterrein kan maken.

Ook wordt voorgesteld de huidige parkeerroute aan te passen.

Actiepunt 3: maken van actieplannen per wijk voor verbeteren van de parkeersituatie.

Geconstateerd wordt dat in een aantal wijken in de periferie de parkeerdruk boven de norm

van 95% uitkomt of dreigt te komen. Het gaat hierbij met name om wijken in de Stevenshof, Merenwijk en bij de Haagweg. De vraag is echter hoe groot de groei van het autobezit in deze wijken moet worden geschat. Voorgesteld wordt nader onderzoek te doen naar de feitelijke situatie. Een aantal factoren zoals het bezettingspercentage overdag, is hier nog onzeker om uitspraken te kunnen doen voor de parkeerbehoefte. Per wijk zal een actieplan opgesteld gaan worden. In dit actieplan moet aangegeven worden wat de feitelijke situatie overdag en in de nacht is, welke mogelijkheden er zijn om op maaiveld iets aan de geconstateerde problemen te doen, wie daarvoor nodig zijn en binnen welke termijn het gerealiseerd kan worden.

Middellange termijn

Actiepunt 4: de voorgestelde parkeernormen nader te onderzoeken en daarna vast te leggen in de bouwverordening.

Het invoeren van parkeernormen bij nieuwbouw en grootschalige renovatie. Aan de hand van deze parkeernormen kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij bijvoorbeeld de bouw van een appartementencomplex, waarbij dan ook rekening gehouden wordt met gemengde functies en medegebruik van parkeerplaatsen.

Deze voorgestelde maatregel heeft, zeker tezamen met de volgende maatregel, grote consequenties voor een aantal bouwprojecten. Nader intern onderzoek naar die consequenties is nodig om tot een definitief besluit te komen.

Actiepunt 5: het vastleggen in nadere regels van het compenseren van niet gerealiseerde parkeerplaatsen bij bouwplannen inclusief compensatie-bedragen waarbij tevens bekeken wordt welke variatie naar locatie mogelijk is.

De parkeernormen zullen gebruikt worden bij bouwaanvragen. In principe moet een bouwplan voldoen aan de parkeernorm die gesteld wordt. Is deze norm in het uiterste geval niet haalbaar, dan moet een bedrag per niet te realiseren parkeerplaats in het parkeerfonds gestort worden. Dit zal in nadere regels worden uitgewerkt. Daarbij zal ook bekeken worden welke compensatiebedragen voor welke locaties moeten worden vastgesteld.

Actiepunt 6: na evaluatie van de parkeerverordening bezien of meer parkeervergunningen kunnen worden verstrekt.

Er is een berekening gemaakt op basis waarvan er meer parkeervergunningen zouden kunnen worden verstrekt dan op dit moment het geval is. Of dit haalbaar is zal mede afhangen van de evaluatie van het instellen van de wachtlijsten die op dit moment gehouden wordt.

Lange termijn

Actiepunt 7: het opstellen van een uitwerkingsplan voor het realiseren van P+R voorzieningen.

Voor de lange termijn wordt voorgesteld om meer parkeerplaatsen te gaan realiseren. Voor de *centrumbewoners* gaat het hierbij om minimaal 70, voor de bewoners in de wijken om het centrum heen om 200. Voor de *centrumbezoekers* wordt een aantal van 1200 extra

parkeerplaatsen genoemd met een onderverdeling in garages (Aalmarkt, Haagwegterrein,

Lammermarkt en Kaasmarkt). In de nota wordt voorgesteld de genoemde aantallen te realiseren parkeerplaatsen bij de uitwerking van de diverse ontwikkellocaties als leidend te nemen, waarbij gesteld wordt dat de uiteindelijke keuze voor een locatie mede op basis van de uitkomsten van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan en de te verwachte ontwikkelingen rond de Rijn Gouwelijn bekeken worden. Omdat voor de genoemde ontwikkellocaties op dit moment al plannen worden voorbereid of in de toekomst plannen zullen komen, leidt dit niet tot een apart actiepunt.

Daarnaast wordt voorgesteld de P+R voorzieningen uit te breiden en deze meer te spreiden

langs de grotere invalsroutes naar het centrum. Ook de aanleg van de Rijn Gouwelijn vanaf

2007 heeft effect op potentiële P+R locaties. Locaties waar aan gedacht wordt zijn de Lammenschansweg, de Groenordhallen en de huidige (A44) en toekomstige (A4) transferia. Voor het kunnen realiseren van de verschillende P+R voorzieningen zal een uitwerkingsplan opgesteld worden. Bij dit uitwerkingsplan zullen de huidige initiatiefnemers aan het Haagwegterrein – de Stichting Stadsparkerplan Leiden – nadrukkelijk betrokken worden. In het plan moet duidelijk worden welke voorziening wanneer en op welke wijze het best gerealiseerd kan worden. Het plan moet resulteren in concrete afspraken over de verdere uitvoering.

Actiepunt 8: het uitwerken van de mogelijkheden voor een bezoekersidentificatiekaart voor sociaal bezoek.

Mocht in de toekomst besloten worden parkeerrestrictie uit te breiden (voorlopig is dit alleen in Vreewijk aan de orde) dan zal in beginsel alleen automatisch parkeren worden toegepast. De huidige systematiek van vergunningen voor bewoners en bedrijven zal ook in de toekomst gehandhaafd blijven, waarbij er voor bedrijven buiten de Singels meer ruimte komt om parkeervergunningen voor werknemers aan te schaffen. Met heterschikken van de verschillende parkeerregimes ontstaan er aaneengesloten gebieden waar bewoners kunnen parkeren. Sociaal bezoek is daarbij echter ook van belang. Op dit moment is dat mogelijk door middel van kraskaarten. De gedachte is om deze kraskaarten te gaan vervangen door een bezoekers identifi catiekaart. Dit zal verder worden uitgewerkt. De evaluatie van het gebruik van de huidige kraskaart, die op 1 juli 2000 is ingevoerd, zal daarbij meegenomen worden.

5.3 Stelen – stal – gestald

Naam document	Stelen, stal, gestald – onderzoek naar de capaciteitsbehoefte en invulling van de ondergrondse fietsenstalling Stadhuisplein.
Datum vastgesteld	Onbekend, rapport is van 7 maart 2002
Auteur – contactpersoon	I. Spapé
Samenvatting	Het rapport omvat het samenstellen van enkele stallingsscenario's. Onderscheidende criteria zijn onder meer: prijsstelling, afstanden, kwaliteitsverschillen, beheersystemen, mate van integraliteit van derden en communicatieaanpak. Dominante criteria zijn onderzocht met behulp van enquête en bureau-expertise. Uit de scenario's is een keuze gemaakt in de vorm van een voorkeursadvies. Het voorstel was te kiezen voor een combinatie van gratis stallen en een hoge kwaliteit fietsenrekken.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	Het betreft geen beleidsdocument maar een (verkennend) onderzoek.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.4 Raadsbesluit invoering betaald parkeren Vreewijk

Naam document	Invoering betaald parkeren Vreewijk, aanbiedingsformulier
Datum besluit	Raadsbesluit: 1 juli 2002
Auteur – contactpersoon	R.J. van Beek
Samenvatting	<p>In 2001 is besloten om parkeerrestrictie in te voeren in de wijk Vreewijk. Dit besluit is gebaseerd op de resultaten van de enquête waarin een behoeftepeiling is gehouden over uitbreiding van parkeerrestrictie in de elf wijken grenzend aan het huidig parkeerrestrictiegebied, de voor die enquête vooraf vastgelegde uitgangspunten en het raadsbesluit van 22 februari 2000 waarin besloten werd Vreewijk toe te voegen aan het parkeerrestrictiegebied. Vreewijk is de enige van de 11 wijken waar een meerderheid van de respondenten op de enquête gekozen heeft voor invoering van parkeerrestrictie.</p> <p>Deze notitie bevat het voorstel voor het toe te passen parkeerregime en het tijdstip van invoering, de parkeerverbodszone, de gevolgen voor de personele sterkte van de sector Stadstoezicht en de financiële onderbouwing inclusief de begrotingsconsequenties.</p> <p>Met dit voorstel wordt voor wat betreft de tijdregeling en tarieven aangesloten bij de regeling die thans ook al geldt in de aansluitende wijken in het centrum. Daarnaast geldt ook voor dit gebied de vigerende parkeerverordeningen.</p> <p>Er wordt naar gestreefd om het systeem per 1 januari 2003 in te voeren.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	Invoeren parkeerrestrictie in Vreewijk

5.5 Concernbegroting 2003/ Meerjarenraming 2004-2006

Naam document	Concernbegroting 2003 / Meerjarenraming 2004-2006
Datum vastgesteld	Oktober 2002
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2003, welke investeringen moeten worden gedaan.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>p83: Klantgericht werken aan een visie over en vormgeving van het verkeers- en vervoersbeleid in Leiden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen, adviseren en uitvoeren van het lokaal en regionaal verkeers- vervoers- en parkeerbeleid. • (...) <p>Doen van onderzoek en het verzamelen van statistische gegevens (onder andere (...) parkeertellingen (...)).</p> <p>p84: In 2003 wordt verder gewerkt aan de uitvoering van het parkeerbeleidsplan. In 2003 wordt extra aandacht besteed aan het opstellen van beleid met betrekking tot fietsenstallingen.</p> <p>p108: Het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.</p> <p>Stadstoezicht streeft er naar om op middellange termijn (5-7 jaar) uitsluitend elektronisch betalen voor parkeren toe te staan. Dit zal mede uitgangspunt zijn voor het investerings- en vervangingsbeleid van de komende jaren.</p> <p>Op basis van het parkeerbeleidsplan zal verder gewerkt worden aan het verbeteren van de parkeerstructuur: zo simpel en begrijpelijk als mogelijk (...) heldere tariefzones en parkeertijden. Parkeerplaatsen voor bezoekers concentreren langs logische en samenhangende parkeerroutes, daarbuiten voorrang geven aan bewoners en hun bezoekers.</p> <p>Om parkeren in bestaande garages te stimuleren zullen de tarieven van parkeren op straat aanmerkelijk moeten afwijken van de garagetarieven.</p> <p>p109: Faciliteren van systemen om de betaling voor het parkeren vanuit het eigen voertuig te regelen.</p> <p>Ontwikkeling van integrale handhaving, waarbinnen ook het werk van de parkeercontroleurs een plaats zal moeten krijgen.</p>
Voorgestelde maatregelen	<p>p83: Parkeerbeleidsplan: uitwerking actiepunten/wijkactieplannen/uitbreiding P+R. Uitbreiding parkeerrestrictie: Vreewijk. GVVP: uitwerken actiepunten. Realisatie hoofd fietsroutes en –stallingen: uitwerken actiepunten stallingsnota.</p> <p>Betaald parkeren invoeren in Vreewijk.</p>

5.6 Verordening parkeerbelastingen 2003

Naam document	Verordening parkeerbelastingen 2003
Datum vastgesteld	17-12-2002
Auteur – contactpersoon	R.J. van Beek
Samenvatting	<p>Op 28 oktober 2002 heeft het College van burgemeester en wethouders van Leiden de nota Parkeren 2003 vastgesteld. In aansluiting daarop heeft de Gemeenteraad op 13 november 2002 reeds ingestemd met de 'Tarieven- en kostentabel, behorende bij de Verordening parkeerbelastingen 2003', die gebaseerd is op de nota 'Parkeren 2003'. Met deze besluiten zijn de diverse parkeertarieven voor de jaren 2003 en 2004 vastgesteld.</p> <p>Als laatste element in de serie besluiten rond het thema parkeren in 2003 en verder dient de Verordening parkeerbelastingen 2003 (C. 53) formeel vastgesteld te worden.</p> <p>De voorgenomen gewijzigde (eind)tijden van betaald parkeren waren ook opgenomen in de nota 'Parkeren 2003'. Deze tijden zijn geregeld in aanwijzingsbesluit K.31.1 (aanwijzing terreinen, weggedeelten en tijdstippen van betaald parkeren).</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Communicatie van de wijzigingen als gevolg van nota Parkeren 2003 en tariefsaanpassingen naar de verschillende doelgroepen.</p> <p>Opstellen van een promotie/communicatieplan om de parkeermogelijkheden in Leiden beter bekend te maken en door promotieacties te stimuleren.</p>
Voorgestelde maatregelen	

5.7 Nota Parkeren 2003

Naam document	Nota Parkeren 2003
Datum vastgesteld	2002/2003, raad geïnformeerd middels brief van 1 oktober 2002
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	Deze notitie gaat in op maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden om de parkeerregeling in Leiden eenvoudiger en duidelijker te maken, in de verwachting dat dit mede bijdraagt aan een positiever imago van Leiden als parkeerstad.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>De nadruk in deze notitie ligt op aanpassingen in de parkeerregeling die op korte termijn ingevoerd kunnen worden. Met betrekking tot herijking van het parkeerbeleid op korte termijn worden drie hoofddoelstellingen onderscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van de verdeling en bereikbaarheid van parkeerplaatsen. • Bevorderen van bezoekersparkeren op (P+R) terreinen, garages en langs de parkeerroute. • Verbeteren van het parkeerimago.
Voorgestelde maatregelen	<p>In het parkeerbeleidsplan wordt op korte termijn een aantal maatregelen voorgesteld.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herschikken van de plaatsen waar nu verschillende regimes worden toegepast. • Optimaliseren van de parkeerroute en het verwijssysteem. • Opstellen van actieplannen per wijk. • De structuur van de parkeertarieven aan te passen volgens de opbouw 1 : 1,5 : 2, waarbij 1 staat voor de tarieven in de publieksgerichte garages, 1,5 voor het gebied buiten de singels en 2 voor het gebied binnen de singels. • Het instellen van twee eenheidstarieven voor straatparkeren: binnen de singels en buiten de singels. • Het afschaffen van de parkeerduurbeperking bij automaten. • Het uitbreiden van betaald parkeren van 20.00 naar 21.00 in het hele restrictiegebied. • Het vaststellen van het tarief parkeergarages Breesstraat en Haarlemmerstraat op de helft van het tarief binnen de singels. • Het aanpassen van het huidige tarief en de voorwaarden van de bezoekerskraskaart. • Het vaststellen van meerjarige periodes voor tariefstelling en aanpassen van uurtarieven betaald parkeren op straat. • Het aanpassen van de overige tarieven zoals opgenomen in de Verordening parkeerbelasting voor de periode 2003/2004. • Het opstellen en uitvoeren van een communicatie/promotieplan om het bezoekersparkeren in garages en op (P+R) terreinen te stimuleren en het parkeerimago van Leiden te verbeteren.

5.8 Jaarverslag en jaarrekening 2002

Naam document	Ontwerp jaarverslag en jaarrekening 2002
Datum vastgesteld	Ontwerpversie, dus niet vastgesteld. Versie is van 3 april 2003
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2002.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is:</p> <p>p13: In januari 2002 is na een lange periode van voorbereiding en inspraak het parkeerbeleidsplan vastgesteld. Dit plan vormt een kader voor het parkeerbeleid voor de komende jaren. Op grond van dit parkeerbeleidsplan en naar aanleiding van een grote enquête onder de bewoners, is in 2002 gewerkt aan de voorbereiding voor de invoering van betaald parkeren in Vreewijk. Met ingang van 1 januari 2003 is dit ingevoerd. Gedurende dit traject is steeds aangegeven dat dit voor de andere wijken ook tot de mogelijkheden behoort. Per 1 januari 2003 is tegelijkertijd een vereenvoudiging van de tarievenstructuur vastgesteld en zijn de tijden voor betaald parkeren in de hele stad voortaan overal hetzelfde. Hiermee is invulling gegeven aan een belangrijk onderdeel van het collegeprogramma; het eenduidiger en helderder inrichten van het parkeerbeleid.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.9 Verharden Haagwegterrein

Naam document	Verharden Haagwegterrein
Datum vastgesteld	September 2003
Auteur – contactpersoon	J. Huijts
Samenvatting	<p>Het huidige terrein aan de Haagweg dat gebruikt wordt door de Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL), is voor een deel onverhard. In droge periodes zorgt dit voor overlast van omwonenden door stof dat in hun tuinen komt. In natte periodes zijn het vooral de gebruikers van het parkeerterrein die er hinder van ondervinden.</p> <p>De SSL wil daarom graag 4000m² van het terrein verharden met klinkers. Naast het tegengaan van overlast zoals hierboven beschreven, heeft dit tevens als voordeel dat duidelijk wordt waar geparkeerd mag worden en kan de ecologische strook van 3 meter vanaf de slootkant vrij gehouden worden.</p> <p>(...)</p> <p>Vanwege het feit dat het hier gaat om een investering in een parkeervoorziening, ligt een bijdrage uit het parkeerfonds voor de hand. In het fonds zit voldoende ruimte om deze investering te kunnen bekostigen. Uw raad zal later dit jaar nog een bestedingsprogramma voor het totale parkeerfonds voorgelegd worden.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	Tegengaan van overlast en verduidelijken van de parkeersituatie.
Voorgestelde maatregelen	4000 m ² parkeerterrein verharden, uitvoering gepland in 2005.

5.10 Concernbegroting 2004/ Meerjarenraming 2005-2007

Naam document	Concernbegroting 2004 / Meerjarenraming 2005-2007
Datum vastgesteld	Oktober 2003
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2004, welke investeringen moeten worden gedaan.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>p106: Het verbeteren van de verkeersinfrastructuur, de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid en de leefbaarheid van de stad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen, adviseren en uitvoeren van het lokaal en regionaal verkeers-, vervoers- en parkeerbeleid. • (...). • Doen van onderzoek en het verzamelen van statistische gegevens (o.a. parkeertellingen). <p>p129: Het voornemen is om (...) tot en met het jaar 2006 het totale areaal aan parkeerautomaten te vervangen. (...) Nieuwe automaten zullen in principe worden uitgevoerd als “card-only” automaten, zodat inzamelen, vervoeren en afstorten van contant geld tot het verleden behoort.</p> <p>p129: Het bevorderen van de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad door het reguleren van de beschikbare parkeerruimte.</p> <p>p131: Op basis van het in 2002 vastgestelde parkeerbeleidsplan wordt op langere termijn een extra behoefte aan circa 1200 parkeerplaatsen voorzien. (...) Omdat er nauwelijks uitbreidingsmogelijkheden op straat mogelijk zijn in het centrum, zullen die plaatsen vooral middels collectieve parkeervoorzieningen als garages en/of transferia gerealiseerd moeten worden.</p>
Voorgestelde maatregelen	<p>p106: Op het gebied van beleidsadviesing is het in 2002 vastgestelde parkeerbeleidsplan belangrijk. In 2004 wordt verder gewerkt aan de uitvoering van dit beleid. Dit zal gaan resulteren in een wijkactieplan en een plan voor de optimalisatie van PRIS. Het parkeerrestrictiegebied kan naar wens van de bewoners worden uitgebreid. Initiatieven vanuit de wijk worden daarvoor afgewacht. Ook wordt verder nagedacht over de uitbreiding van de P+R faciliteiten in de stad.</p> <p>p106: Parkeerbeleidsplan: opstellen en uitvoeren wijkactieplannen, opstellen plan voor optimalisatie PRIS. Realisatie hoofd fietsroutes en stallingen: opstellen stallingsnota.</p>

5.11 Aanpassing APV Parkeerexcessen

Naam document	Aanpassing APV, hoofdstuk IVa, Afdeling 1, Parkeerexcessen
Datum besluit	Raad: 11 november 2003
Auteur – contactpersoon	W.M. van der Vlugt
Samenvatting	<p>In voorkomende gevallen kunnen wijkcontainers voor huishoudelijk afval niet geleegd worden doordat de locatie niet bereikbaar is door verkeerd geparkeerde auto's. Dit levert overlast en vervuiling op en in voorkomende situaties risico's voor de volksgezondheid en het belemmert de voortgang van de werkzaamheden. Burgers klagen regelmatig dat wijkcontainers niet zijn geleegd, waaraan genoemde oorzaken ten grondslag liggen.</p> <p>De meest adequate wijze om dit probleem op te lossen is een verbodsbepaling op te nemen in de Algemene Plaatselijke Verordening bij de afdeling Parkeerexcessen. Met de handhaving van deze bepaling kunnen de opsporingsambtenaren van de sector Stadstoezicht worden belast.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen	Voorkomen van foutparkeren bij wijkcontainers voor huishoudelijk afval.
Voorgestelde maatregelen	Toe te voegen aan de APV: "Het is verboden een voertuig op de weg nabij een wijkcontainer te parkeren, indien als gevolg daarvan de lediging van die wijkcontainer op hinderlijke wijze wordt belemmerd."

5.12 Aanpassing APV ten behoeve van fietsenoverlast rondom station

Naam document	Aanpassing APV in het kader van de aanpak fietsenoverlast in de fietsenstalling en rondom het Centraal Station.
Datum vastgesteld	College: 11 november 2003 Raad: 17 februari 2004
Auteur – contactpersoon	Hans de Graaff
Samenvatting	<p>Het College wil dat fietsers en bromfietsers die hun (brom)fiets in het stationsgebied buiten de stalling plaatsen, beboet kunnen worden. Daardoor wordt een verbodsbepaling opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Op grond van deze bepaling kunnen opsporingsambtenaren van de sector Stadstoezicht overtreders beboeten. Met de nieuwe aanpak kan eind januari 2004, na aanpassing van de APV, gestart worden. Aan deze aanpak zal een intensieve en gerichte voorlichtingscampagne vooraf gaan.</p> <p>De strengere aanpak is nodig omdat het project Fiets Fout = Fiets Weg onvoldoende resultaat oplevert.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen	Foutgeparkeerde fietsen en fietswrakken ontsieren het straatbeeld en zijn hinderlijk voor voetgangers en andere weggebruikers. Fietswrakken nemen ook bestaande stallingsplaatsen in beslag. Om adequaat de overlast te kunnen bestrijden waardoor ook het aanzicht van het gebied verbeterd is een wijziging in de APV noodzakelijk. Verwacht mag worden dat binnen afzienbare tijd de fietsenoverlast zal worden teruggedrongen.
Voorgestelde maatregelen	Uitbreiding van APV artikel 99 A met lid 2 (combinatie van preventieve en repressieve benadering).

5.13 Jaarverslag en jaarrekening 2003

Naam document	Jaarverslag en jaarrekening 2003
Datum vastgesteld	17 juni 2004
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2003.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is. In tegenstelling tot het jaarverslag van 2002 bevat het jaarverslag van 2003 geen specifieke terugblik op parkeren.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.14 Programmabegroting 2005

Naam document	Programmabegroting 2005
Datum vastgesteld	Oktober 2004
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2005, welke investeringen moeten worden gedaan.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>p82: Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>p83: Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>De doelstellingen zijn opgenomen in de hierboven genoemde beleidspunten</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	<p>p83:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimaliseren van parkeerroute en parkeerverwijssysteem. • Opstellen van wijkactieplannen. • Vaststellen van parkeernormen. • Aanpassen van de berekeningswijze voor het verstrekken van vergunningen. • Realiseren van stallingsgarages. • Realiseren van P+R voorzieningen. • Realiseren van bezoekersgarages. • Uitbreiden en aanpassen van het parkeerrestrictiegebied. • Opstellen van een visie op parkeergarages. • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen (onder andere bezettingsgraad en betaalgedrag). • Opstellen van een parkeerparagraaf in het GVVP. • Intensiveren van toezicht en handhaving. • Realiseren bewaakte ondergrondse fietsenstalling Stadhuisplein. • Realiseren ondergrondse fietsenstalling station (zezijde). • Op peil houden van kwaliteit en kwantiteit bestaande fietsenstallingsvoorzieningen. • Invoeren van parkeren op afstand, waarmee het verkeer daarheen gestuurd kan worden waar dat gewenst is.

5.15 Jaarverslag en jaarrekening 2004

Naam document	Jaarverslag en jaarrekening 2004
Datum vastgesteld	
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2004.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is. Het jaarverslag van 2004 bevat geen specifieke terugblik op parkeren.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.16 Begroting 2005 – motie 32

Naam document	
Datum vastgesteld	Onbekend – in 2005
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<ul style="list-style-type: none">• De bereikbaarheid van het centrum per fiets te dient verbeterd te worden.• De capaciteit van (bewaakte) parkeervoorzieningen voor fietsen in het centrum dient uitgebreid te worden.• De inpassing van de Rijn-Gouwelijn vereist dat beheersbaarheid van het fietsparkeren met name in de Breestraat noodzakelijk is.
Voorgestelde maatregelen	<ul style="list-style-type: none">• Een onderzoek verrichten naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften ten aanzien van het fietsparkeren in het centrumgebied, bij dit onderzoek decentrale en bovengrondse alternatieven te betrekken, de uitkomsten van het onderzoek te vertalen in een voorstel dat optimaal aan de geconstateerde behoeften tegemoet komt en dit voorstel te voorzien van een financiële paragraaf waarin de alternatieven vergelijkbaar gemaakt worden.

5.17 Fietsen parkeren in het centrum van Leiden

Naam document	Nota "Fietsen parkeren in het centrum van Leiden"
Datum vastgesteld	Onbekend – nota is van 2005
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>De nota is de resultante van de vragen van de raadscommissie EV en de aangenomen motie 32 van de leden Van Meenen, Bootsma en Van As met betrekking tot het fietsparkeren in het centrum. Hierin wordt het College verzocht een onderzoek te verrichten naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften ten aanzien van het fietsparkeren in het centrum. In dit onderzoek zouden "decentrale en bovengrondse alternatieven" moeten worden betrokken.</p> <p>Kern van de nota "Fietsen Parkeren in het centrum van Leiden" is daarom het in kaart brengen van een serie alternatieven voor het fietsparkeren in het centrum en het beantwoorden van de raadvragen uit 2005.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Hoofddoel is het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Leiden. Voldoende capaciteit voor het comfortabel bewaakte stallingen van fietsen is een randvoorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van de fiets.</p>
Voorgestelde maatregelen	<p>Bij de te realiseren stallingvoorzieningen neemt de gratis bewaakte stalling onder het Stadhuisplein een centrale plaats in. Naast de 1000 plaatsen die een bewaakte stalling onder het Stadhuisplein oplevert, zijn in het centrum nog ongeveer 600 extra onbewaakte plaatsen voor fietsparkeren te realiseren. Deze voorzieningen zijn cruciaal om zowel kwantitatief als kwalitatief (comfort en veiligheid, gunstige ligging) een substantiële verbetering te bewerkstelligen. Sleutelwoorden voor de stalling onder het Stadhuisplein zijn: bewaakt, veilig tegen vernieling en diefstal, sociaal veilig door bewaking, comfortabel (inclusief extra service) en in het hart van de stad. De extra onbewaakte plaatsen vormen daarop een aanvulling voor met name kortparkeerders.</p>

5.18 Programmabegroting 2006

Naam document	Programmabegroting 2006
Datum vastgesteld	Oktober 2005
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2006, welke investeringen moeten worden gedaan.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>p74: Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>p75: Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>De doelstellingen zijn opgenomen in de hierboven genoemde beleidspunten</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	<p>p74:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van wijkactieplannen. • Realiseren van stallingsgarages. • Realiseren van P+R voorzieningen. • Realiseren van bezoekersgarages. • Uitbreiden en aanpassen van het parkeerrestrictiegebied. • Opstellen van een visie op parkeergarages. • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen (onder andere bezettingsgraad en betaalgedrag). • Intensiveren van toezicht en handhaving. • Realiseren van meer fietsenrekken en fietsenstallingen. • Realiseren bewaakte fietsenstalling Stadhuisplein. • Op peil houden en uitbreiden kwaliteit en kwantiteit bestaande fietsenstallingvoorzieningen. • Invoeren van parkeren op afstand, waarmee het verkeer daarheen gestuurd kan worden waar dat gewenst is.

5.19 Leiden, stad in beweging – gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Naam document	Leiden, stad in beweging – gemeentelijk verkeers- en vervoersplan
Datum vastgesteld	Gemeenteraad: 29 november 2005, definitief eindrapport is van januari 2006
Auteur – contactpersoon	Opgesteld door BRO, contactpersoon gemeente Leiden: Henriëtte Noordhof
Samenvatting	<p>Integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersplan waarin langs een vijftal basisthema's het verkeers- en vervoersbeleid voor kortere (2010) en langere (2020) termijn is opgenomen. De centrale ambitie van het plan is: <i>Het op een zo duurzaam mogelijke wijze faciliteren van de mobiliteitsvraag in Leiden en tegelijkertijd het verbeteren van leefbaarheid.</i></p> <p>Elk thema is beschreven aan de hand van de volgende opbouw: doelen – knelpunten – visie – acties/maatregelen – samenhang met andere thema's</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>In de huidige situatie zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De capaciteit is echter versnipperd en moeilijk vindbaar. Het parkeerregiem en de routing zijn minder duidelijk en Leiden kampt met een negatief parkeerimago.</p> <p>De parkeerstrategie zet in op ontlasting van de (binnen)stad en opvang aan de stadsrand (P&R, transferia), gekoppeld aan de RijnGouweLijn.</p> <p>In Leiden wordt veel gefietst. Het hoge fietsaandeel binnen Leiden is een groot goed. De fiets is op kortere afstanden vlot, flexibel, stil, schoon, heeft een gering ruimtebeslag (zowel rijdend als geparkeerd) en is goedkoop. Bovendien wordt de verkeersveiligheid bevorderd als er meer gefietst wordt. Het blijven stimuleren van de fiets is daarom van groot belang.</p> <p>Om het fietsgebruik te stimuleren is het van essentieel belang dat de hele fietsketen goed gefaciliteerd is. De angst dat de fiets beschadigd of gestolen kan worden, weerhoudt mensen ervan om de fiets te gebruiken. Dat betekent dat de fietser zijn fiets ook veilig en comfortabel moet kunnen parkeren of stallen.</p> <p>Om te bezien of dat de uitvoering van het beleid ook daadwerkelijk bijdraagt aan de gestelde doelen is monitoring nodig.</p>

Doelstellingen met betrekking tot parkeren

Doelen autoparkeren:

- voldoende parkeergelegenheid
Het aantal parkeerplaatsen in het parkeerrestrictiegebied is minimaal gelijk aan het aantal in september 1999. Vermindering van dit aantal wordt gecompenseerd, bij voorkeur in openbare, gebouwde voorzieningen. Het doel is om op een gemiddelde zaterdagmiddag een maximale bezettingsgraad (het percentage parkeerplaatsen dat gemiddeld wordt gebruikt) van 80% te hebben op parkeerlocaties voor de binnenstad. Ook in de wijken moeten voor bewoners en hun bezoek voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. In de wijkactieplannen wordt dit doel gebiedsgewijs concreet uitgewerkt.
- doelgroepgericht beleid
Het parkeerbeleid houdt rekening met de parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen onder de gebruikers. In hoofdlijnen vallen te onderscheiden: bewoners, bezoekers, werkers en zakelijk belanghebbenden.
- beperking onveiligheid, hinder en overlast
Een uitgekiende parkeerstrategie draagt bij aan het beperken danwel wegnemen van hinder en overlast en onveiligheid van autoverkeer in daarvoor kwetsbare gebieden als de binnenstad, subcentra en overige gebieden met veel publiek in de openbare ruimte.

Doelstellingen met betrekking tot parkeren (vervolg)

- verbetering kwaliteit openbare ruimte
Parkeeroplossingen leveren in belangrijke mate een bijdrage aan een kwalitatief betere invulling van de openbare ruimte en de beleving daarvan.
- optimaal benutten parkeervoorzieningen
Het parkeerbeleid richt zich uit oogpunt van ruimtegebruik en kosten op een efficient gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen. Voldoende aanbod is noodzakelijk voor de doorstroming op de parkeerterreinen en garages en beperking van het zoekverkeer. Spreiding van het parkeeraanbod is belangrijk om onnodig autoverkeer in de binnenstad zoveel mogelijk te voorkomen.
- verbeteren betalingsgraad
De betalingsgraad, de verhouding van het aantal betalende bezoekers tot het aantal betaalplichtigen, is van 85% in 2000 gegroeid naar 90% in 2010.

Visie autoparkeren:

- bezoekerscapaciteit aan de rand van de stad, parkeren aan de rand van de binnenstad voor kortparkeren
- werknemers en zakelijk bezoek parkeren zoveel mogelijk op afstand op de transferia/P&R-terreinen gekoppeld aan de RGL of op eigen terrein
- bewoners parkeren grotendeels op eigen terrein of in de openbare ruimte en op langere termijn in parkeergarages in de binnenstad
- extra parkeer capaciteit bezoekers (minimaal 1.250 plaatsen tot 2010 en extra afhankelijk van behoefte tot 2020)
- ruimtelijk parkeerplan, bestaande uit transferia/P&R-locaties, garages aan de rand van de binnenstad en ultrakortparkeerplaatsen, gekoppeld aan RGL en ruimtelijke ontwikkelingen
- tariefstelling afgestemd op ruimtelijk parkeerplan en doelgroepenbeleid
- optimalisering PRIS
- regulering parkeren is minimaal kostendekkend, afweging voor beheer en exploitatie openbare parkeergarages maken
- verbetering parkeren in de wijk meenemen in wijkactieplannen
- regeling parkeerplaatsverplichting en afkoop en mobiliteits-/parkeerbonds toepassen

Doelen ten aanzien van het thema fiets, die ook een relatie hebben met fietsparkeren:

- behoud fietsgebruik
- afname fietsendiefstal

Visie ten aanzien van het thema fiets met een relatie met fietsparkeren:

- voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op de juiste locaties
- fiets als voor- en natransport
- bewegwijzering naar fietsenstallingen en parkeervoorzieningen

<p>Voorgestelde maatregelen</p>	<p>Maatregelen ten aanzien van autoparkeren</p> <p>Centrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evaluatie vergunningverlening • aanpassing parkeerroute en aanpassing PRIS • opstelling uitwerkingsplan P&R-voorzieningen en transferia • monitoring parkeerbehoefte bezoekers binnenstad • realisering bezoekersgarages aan de rand van de binnenstad/centrumgebied • heroverweging bezoekersfunctie binnenstadsgarages (geheel of gedeeltelijk) als supermarkt vrij komt • aanwijzen ultra-kortparkeerplaatsen in binnenstad • uitwerking tariefstelling • opstellen beheersvisie parkeergarages • opstellen van een visie op de mogelijkheid dmv publiek-private samenwerking ondergrondse parkeergarages te realiseren
<p>Voorgestelde maatregelen (vervolg)</p>	<p>Wijken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uitbreiding parkeerrestrictiegebied in schil, gekoppeld aan en dus gelijktijdig met het maken van meer bezoekersparkeerplaatsen in garages en op transferia. Op korte termijn moeten ernstige knelpunten worden opgelost • opstellen en uitvoering parkeeractieplannen in de wijken rondom het centrum (de schil) en periferie <p>Gemeentedeckend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i.s.m. SSL opstellen van een plan voor realisatie, inrichting en exploitatie van een P+R- voorziening als permanent alternatief voor het Haagwegterrein • vaststellen Leidse normen, vrijstellingsmogelijkheden en hoogte en bestemming van compensatie in parkeereiscontracten • opstellen en invoeren regeling parkeerplaatsverplichting • bepalen nieuwe parkeertarieven • instellen mobiliteits-/parkeerfonds <p>Maatregelen ten aanzien van fietsparkeren</p> <ul style="list-style-type: none"> • mogelijke fietsenstalling Stadhuisplein • uitbreiding en diversificatie van het aantal fietsenstallingsvoorzieningen • realisatie fietsenstallingen/fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten • realisatie fietsparkeervoorzieningen nabij Breestraat • ontwikkeling buurtstallingen in oude wijken <p>Maatregelen ten aanzien van monitoring en evaluatie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadere uitwerking monitoringprogramma met uitvoeringsplanning in overleg met betrokken partijen. • Periodieke uitvoering en rapportering (waarbij een aantal hoofdindicatoren jaarlijks te meten en te rapporteren: vervoerswijzeverdeling, fietsdiefstal, vrachtauto-ontheffingen, parkeerbezetting, verkeersslachtoffers)

5.20 Jaarstukken 2005

Naam document	Jaarstukken 2005
Datum vastgesteld	
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2005.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is. Het jaarverslag van 2005 bevat een uitgebreide terugblik op het afgelopen jaar. Aan de hand van de in de begroting gestelde doelen wordt vermeld wat gedaan is om de doelen te bereiken:</p> <p>p82:</p> <p>Doel 5.1 Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen Het parkeerbeleidsplan is de basis voor het behalen van dit doel. Een aantal maatregelen uit het parkeerbeleidsplan is uitgevoerd. De effecten van deze maatregelen zullen vooral op langere termijn op moeten treden, na realisatie van de voorgenomen parkeervoorzieningen en uitbreiden van parkeerregulering. Het parkeeronderzoek wordt één keer in de drie jaar gehouden. Er zijn daarom geen realisatiecijfers voor 2004 en 2005 bekend. Vervolgens wordt op pagina 83 een opsomming van de uitgevoerde maatregelen gegeven:</p> <ul style="list-style-type: none">• Optimaliseren parkeerroute/verwijssysteem.• Opstellen van wijkactieplannen.• Vaststellen parkeernormen.• Aanpassen berekeningswijze verstrekken vergunningen.• Realiseren P+R voorzieningen.• Opstellen visie op parkeergarages.• Opstellen parkeerparagraaf GVVP.• Intensiveren toezicht en handhaving.• Op peil houden kwantiteit en kwaliteit van de bestaande fietsenstallingsvoorzieningen. <p>p84:</p> <p>Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte. Wat dit doel betreft wordt terugverwezen naar de prestaties die aan doel 5.1 hebben bijgedragen. Verder wordt melding gemaakt van een niet geplande imagocampagne "Leiden, Plaats voor U!".</p>

Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Concrete cijfers worden weergegeven over het al dan niet behalen van de volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaalde parkeerplaatsen. • Betalingsgraad betaalde parkeerplaatsen. • Aantal Wetmulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald parkergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	

5.21 Parkeeronderzoek gemeente Leiden

Naam document	Parkeeronderzoek gemeente Leiden – Parkeerrestrictiegebied
Datum vastgesteld	Niet vastgesteld, onderzoek is uitgevoerd in september 2006
Auteur – contactpersoon	Afdeling Realisatie, Team Stadsontwerp
Samenvatting	<p>In september 2006 heeft de afdeling verkeer en vervoer een parkeeronderzoek gehouden in de restrictiegebieden en een aantal gebieden rond het parkeerrestrictiegebied.</p> <p>In het onderzoek zijn de volgende aspecten onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none">• Parkeercapaciteit.• Parkeerbezetting op verschillende onderzoeksmomenten.• Verdeling tussen vergunninghouders en bezoekers.• Aantal foutparkeerders.• Parkeercapaciteit en bezetting op verschillende onderzoeksmomenten van parkeergarages en parkeerterreinen. <p>In de onderzoeksrapporten worden de resultaten gepresenteerd; er worden geen conclusies getrokken of aanbevelingen gedaan.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.22 Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2005/2006

Naam document	Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2005/2006
Datum vastgesteld	september 2006
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	Op 28 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Leiden het Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 'Mozaïek Zuidwest, wijk vol kansen' vastgesteld. Jaarlijks wordt middels een voortgangsrapportage gemeld wat de stand van zaken is van de verschillende projecten. Dit is de derde voortgangsrapportage.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Er is een aantal verkeersprojecten in het Wijkontwikkelingsplan dat uit budgetten van de gemeentebegroting wordt gefinancierd, waaronder "Herinrichting Hoven".</p> <p>Doel: De bereikbaarheid van Zuidhoven te garanderen voor hulp- en calamiteitendiensten door foutief en hinderlijk parkeren te voorkomen. Bij de herinrichting zal tevens gekeken worden of het mogelijk is de parkeercapaciteit te vergroten.</p> <p>Achtergrond: Er zijn veel klachten over bereikbaarheid en parkeeroverlast in Zuidhoven. Deze klachten kunnen worden verholpen door op een aantal plaatsen in Zuidhoven de openbare ruimte aan te passen. Deze herinrichting gaat gepaard met een parkeerverbodzone. Hierdoor zal een juridische basis ontstaan om te kunnen handhaven op foutief parkeren.</p> <p>Beoogd resultaat: Na realisatie van de herinrichting van de straten in Zuidhoven zal duidelijk zijn waar geparkeerd mag worden en waar niet en neemt de parkeercapaciteit toe.</p> <p>Stand van zaken: Een ontwerp is gemaakt en een raadsvoorstel is in de maak.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.23 Collegeprogramma 2007 - 2010

Naam document	Uitvoeringsprogramma/meerjarenbeeld college 2007-2010
Datum vastgesteld	2006
Auteur – contactpersoon	B&W
Samenvatting	<p>Het Uitvoeringsprogramma is een eenmalig document, gebaseerd op het Collegeprogramma en opgezet volgens de indeling van de Programmabegroting. De rapportage en verantwoording van de voornemens uit het Uitvoeringsprogramma gaan onderdeel uitmaken van de reguliere planning- & controlcyclus. Dit betekent, dat de voornemens uit het Collegeprogramma en de concretisering van het Uitvoeringsprogramma een plek in de reguliere begroting van de gemeente Leiden krijgen. In de begroting van 2007 krijgt dit een plaats. Voor bestaand beleid zal dit geen wijzigingen betekenen; voor uitbreidingen van bestaand beleid of voor nieuw beleid betekent dit een aanpassing van de begroting.</p> <p>Hiermee wordt gewaarborgd, dat in de reguliere planning- & controlcyclus de zaken uit het Uitvoeringsprogramma opgenomen worden. Tevens wordt hierdoor gewaarborgd, dat het Uitvoeringsprogramma een koppeling heeft met inhoudelijke doelen (outcome) en prestaties (output), die in de begroting zijn opgenomen en vertaald in concrete indicatoren.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsgebruik stimuleren. • Autoluwe binnenstad (binnen de singels) met parkeermogelijkheden aan de rand. • Vreemparkeren in buitenwijken tegengaan.
Voorgestelde maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> • Proef van één jaar met gratis bewaakte fietsenstallingen. • Nader onderzoek naar wat op korte termijn de mogelijkheden zijn voor ontmoediging doorgaand autoverkeer. • Nieuwe parkeernotitie. • Toekomst Stadsparkeerplan meenemen in parkeernotitie, waarbij geldt 'gooi geen oude schoenen weg, voordat je nieuwe hebt'. • Morspoortgarage. • Betaald parkeren uitbreiden in overleg met buurtbewoners.

5.24 Programmabegroting 2007

Naam document	Programmabegroting 2007
Datum vastgesteld	Oktober 2006
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2006, welke investeringen moeten worden gedaan.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>p89: Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	<p>p89:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van een beleidsnota parkeren, waarin opgenomen: een visie op het uitbreiden en aanpassen van het parkeerrestrictiegebied, een visie op parkeergarages, -voorzieningen, P+R, en bezoekersparkeren. • Opstellen van wijkactieplannen Bockhorst (2007) en Merenwijk (2008/2009). • Uitvoeren van periodieke parkeertellingen om inzicht in bezettingsgraad en betaalgedrag te verkrijgen en op tijd bijsturen mogelijk te maken. • Intensiveren van toezicht en handhaving. • Proef met een jaar gratis fietsenstallen. • Realiseren van bewaakte fietsenstalling zeezijde station. • Realiseren bewaakte fietsenstalling Stadhuisplein. • Op peil houden en uitbreiden kwaliteit en kwantiteit bestaande fietsenstallingvoorzieningen. • Invoeren van parkeren op afstand, waarmee niet-noodzakelijk verkeer zo vroeg mogelijk van het wegennet kan worden gehaald.

5.25 Jaarstukken 2006

Naam document	Jaarstukken 2006
Datum vastgesteld	2007
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2006.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is. Het jaarverslag van 2006 bevat een uitgebreide terugblik op het afgelopen jaar. Aan de hand van de in de begroting gestelde doelen wordt vermeld wat gedaan is om de doelen te bereiken:</p> <p>p57: Het jaar 2006 heeft in het teken gestaan van het verplaatsingsplan SSL aan de Haagweg, in verband met de geplande woningbouw aldaar. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor een alternatieve parkeerlocatie naast Naturalis, maar uiteindelijk in een behoud van het parkeerterrein Haagweg (voorlopig, met een maximum van vier jaar). Daarnaast is gewerkt aan een nieuwe visie op parkeren. De opdracht was in eerste instantie een visie op parkeergarages, maar dit is breder getrokken tot de nieuwe parkeernota. Eind 2006 zijn de parkeerscenario's gepresenteerd in het college. Het Centrummanagement heeft een eigen parkeerscenario opgesteld. De prestatie-indicatoren 'aantal WM-overtredingen' en 'aantal naheffingsaanslagen' liggen weer op koers. In 2006 was er meer balans tussen de twee soorten handhaving, doordat de personele samenstelling is aangepast. Daarnaast zijn de bevoegdheden van het personeel gewijzigd.</p> <p>p58: Het aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaaldparkerengebied is iets afgenomen omdat in het kader van Binnenste Beter plaatsen op straat zijn verdwenen (...). De afdeling Stadstoezicht heeft geen meting verricht voor de betalingsgraad betaald parkeerplaatsen.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Concrete cijfers worden weergegeven over het al dan niet behalen van de volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkerengebied • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsenstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	

5.26 Voorstel voor Hoofdlijnenplan parkeren

Naam document	Voorstel voor hoofdlijnenplan parkeren
Datum vastgesteld	College: 13-3-2007
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	B en W zullen, na consultatie van de stad, aan de Raad eerst een besluit vragen over de hoofdlijnen van een parkeerbeleid. Dit besluit zal volgens het tijdschema voor het zomerreces genomen kunnen worden. Die politieke hoofdlijnen dienen vervolgens als kader voor de uitwerking in een concept-parkeernota, waarover de klassieke inspraakprocedure wordt gehouden en besluitvorming plaatsvindt.
Beleids punten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Voorgesteld wordt een nieuwe stijl van besluitvormingsprocedure toe te passen om te komen tot een voldragen parkeerbeleid.</p> <p>Gebruikelijk is dat een volledig uitgewerkte nota door B en W in een inspraakprocedure wordt gebracht, en dat daarna commissie en Raad besluiten over het voorstel van B en W. Nu wordt voorgesteld dat B en W, na een consultatie van de stad, aan de Raad eerst een besluit vragen over de hoofdlijnen van een parkeerbeleid.</p> <p>Parkeren in Leiden heeft een slechte naam. Ook het gemeentebestuur vindt dat het parkeren in Leiden anders moet. Voorafgaand aan het besluit van het college over het parkeerscenario dat verder wordt uitgewerkt, wil de wethouder Verkeer met de stad in gesprek over het parkeren. Zo maakt het college de beloofde open bestuursstijl waar. Bovendien kan op deze manier draagvlak worden gecreëerd voor de nieuwe plannen.</p> <p>Het college van B&W wil laten zien dat het de inwoners van Leiden graag betreft bij het vormgeven van het nieuwe parkeerbeleid.</p>
Voorgestelde maatregelen	Alle inwoners van Leiden + belangengroeperingen worden uitgenodigd om mee te praten over dit onderwerp tijdens een stadsbrede bijeenkomst en twee atelierbijeenkomsten.

5.27 Fietsafhandelcentrale en weesfietsen

Naam document	Fietsafhandelcentrale en weesfietsen
Datum vastgesteld	College: 28 augustus 2007 Raad: 16 oktober 2007
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>In de omgeving van het Centraal Station worden fietsen die niet in de rekken staan verwijderd. Uit een onderzoek is gebleken dat bijna een derde van de gestalde fietsen hier langer dan vier weken onafgebroken staat. Deze fietsen nemen veel van de beschikbare capaciteit in beslag. Daarom is besloten om de stallingduur in het gebied rond het Centraal Station te beperken tot maximaal 2 weken (onafgebroken).</p> <p>Aan de Willem Barentszstraat 20, naast kringloopbedrijf Het Warenhuis, worden door de gemeente verwijderde fietsen geregistreerd en opgeslagen. Deze opslagruimte wordt opnieuw ingericht zodat hier nog meer fietsen opgeslagen kunnen worden.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	<ul style="list-style-type: none">• In het restrictiegebied bij het Centraal Station wordt de stallingduur beperkt tot 14 dagen.• Een 'fietsafhandelcentrale' wordt ingericht voor de afhandeling en opslag van verwijderde fietsen, fietswrakken en weesfietsen.• Een fietsopslagsysteem wordt aangeschaft voor het stallen van 1.250 fietsen.

5.28 Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2006/2007

Naam document	Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2006/2007
Datum vastgesteld	College: 2 oktober 2007
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	Op 28 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Leiden het Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 'Mozaïek Zuidwest, wijk vol kansen' vastgesteld. Jaarlijks wordt middels een voortgangsrapportage gemeld wat de stand van zaken is van de verschillende projecten. Dit is de derde voortgangsrapportage.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Er is een aantal verkeersprojecten in het Wijkontwikkelingsplan dat uit budgetten van de gemeentebegroting wordt gefinancierd, waaronder "Herinrichting Hoven".</p> <p>Doel: De bereikbaarheid van Zuidhoven te garanderen voor hulp- en calamiteitendiensten door foutief en hinderlijk parkeren te voorkomen. Bij de herinrichting zal tevens gekeken worden of het mogelijk is de parkeercapaciteit te vergroten.</p> <p>Achtergrond: Er zijn veel klachten over bereikbaarheid en parkeeroverlast in Zuidhoven. Deze klachten kunnen worden verholpen door op een aantal plaatsen in Zuidhoven de openbare ruimte aan te passen. Deze herinrichting gaat gepaard met een parkeerverbodzone. Hierdoor zal een juridische basis ontstaan om te kunnen handhaven op foutief parkeren.</p> <p>Beoogd resultaat: Na realisatie van de herinrichting van de straten in Zuidhoven - waarbij parkeervakken aangeven zullen worden - zal duidelijk zijn waar geparkeerd mag worden en waar niet en neemt de parkeercapaciteit toe.</p> <p>Stand van zaken: De herinrichting wordt aanbesteed.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.29 Overeenkomst GSM Parkeren Taxameter/Yellowbrick

Naam document	Overeenkomst GSM Parkeren Taxameter/Yellowbrick
Datum vastgesteld	College: 30 oktober 2007
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	De gemeente Leiden sluit een overeenkomst met het bedrijf 'Yellowbrick'. Dit bedrijf gaat in navolging van 'Park-line' – dat al enige jaren op dit gebied actief is in Leiden – vanaf 1 november 2007 ook GSM parkeren aanbieden. Klanten van Yellowbrick kunnen zich, zodra zij parkeren op plaatsen bij parkeerautomaten, met hun mobiele telefoon aan- en afmelden op een speciaal telefoonnummer, waarna het verschuldigde tarief voor de parkeerbelasting achteraf in rekening wordt gebracht.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	Een overeenkomst aangaan met 'Taxameter Centrale B.V.' inzake GSM-parkeren

5.30 Kom in de stad – Hoofdlijnen herziening GVVP

Naam document	Kom in de stad – Hoofdlijnen voor de herziening van het GVVP
Datum vastgesteld	Onbekend (in ieder geval in 2007: RV07.0088 / BW 07.0664)
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>De aanleiding tot het herijken van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is de uitkomst van het op 7 maart 2007 gehouden referendum over de wenselijkheid van medewerking van de gemeente Leiden aan de totstandkoming van een Rijn-Gouwelijn over Leids grondgebied.</p> <p>Aangezien die door de bevolking van Leiden 'weggestemde' Rijn-Gouwelijn een wezenlijke bouwsteen vormde voor het in 2005 vastgestelde GVVP, is een complete herijking van het plan noodzakelijk.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	Ten gunste van een leefbare en economisch sterke stad in fasen te komen tot een autoluwe en tegelijk goed bereikbare binnenstad om de leefbaarheid, luchtkwaliteit en aantrekkelijkheid te verbeteren.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>a. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de ambities als verwoord in "Stad van Ontdekkingen".</p> <p>b. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de normen voor luchtkwaliteit.</p> <p>c.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het aantal autokilometers in de stad moet worden teruggedrongen door de realisatie van meerdere P+R. Deze komen in eerste instantie langs de tracés voor hoogwaardig openbaar vervoer. Het streven is om dit aantal met 2400 plekken uit te breiden 2. Verder streven we medegebruik na op koopavonden en zaterdagen van de garages: Maliebaan, Kooiplein, LUMC en Achmea. Deze locaties zijn alleen haalbaar als pendelbusjes de verbinding met het centrum onthouden. 3. Behalve P+R is er ook uitbreiding nodig van het aantal parkeerplekken in de binnenstad met 25%. <p>d. De historische binnenstad moet verder autoluw worden gemaakt om zo de leefbaarheid, luchtkwaliteit en de aantrekkelijkheid voor bewoners en bezoekers te verbeteren. Dat betekent dat parkeren voor bewoners (en hun gasten) mogelijk blijft en zoekverkeer wordt verminderd.</p> <p>e. Voor bezoekers en woon-werkverkeer komen voldoende en kwalitatief goede parkeermogelijkheden in P+R-voorzieningen aan de rand van de stad, en in parkeergarages aan de rand van het kernwinkelgebied beschikbaar. De stad wordt ingedeeld in sectoren, waarbinnen auto's, die de stad binnenrijden, zo mogelijk eerst worden opgevangen in een P+R-voorziening (met een laag parkeertarief en een hoogwaardig, milieuvriendelijk natransport naar het centrum), en aan het eind in een parkeergarage (met een hoog tarief, binnen een loopafstand van 500 meter naar het kernwinkelgebied). De hoogste tarieven gelden voor straatparkeerplaatsen in het centrum.</p>

De sectoren worden onderling verbonden door een parkeerroute Willem de Zwijgerlaan – Schipholweg – Stationsplein – Plesmanlaan – Dr Lelylaan – Churchilllaan – Voorschoterweg – Ringweg Oost. De sectoren worden onderling gescheiden door verbindingen in en bij de binnenstad te knippen (Hooigracht, Turfmarkt, Morsweg, Witte Singel, Zijlsingel). Die scheidingen zullen worden doorgevoerd als de Ringweg Oost is gerealiseerd. De parkeerroute annex ringweg maakt het mogelijk de binnenstad autoluwter te maken en het openbaar vervoer beter te faciliteren. Doorgaand verkeer door de binnenstad wordt tegengegaan met de genoemde knippen.

f. Geschikte locaties voor nieuwe parkeergarages voor bezoekers van het centrum zijn bij de Morspoort, op het Haagwegterrein, en bij molen De Valk (ondergronds), in die volgorde van geschiktheid. Bij het Haagwegterrein zou het daarbij gaan om een garage met P+R-faciliteiten.

g. De verwachting is dat invoering van betaald parkeren in woonwijken resulteert in het verlichten van de parkeerdruk als gevolg van vreemdparkerders, of in het voorkomen daarvan. Het verlichten van de parkeerdruk zal leiden tot meer parkeerplaatsen voor bewoners, tot het aantrekkelijker inrichten van de openbare ruimte en tot minder verkeersbewegingen. Of er echter betaald parkeren wordt ingevoerd en onder welke condities is voorwerp van overleg met de wijken en buurten die het betreft en is altijd onderworpen aan brede consultatie vooraf.

h. Het gemeentelijk parkeerbeleid zal ten minste kostendekkend moeten zijn. Gestreefd wordt naar een volledige toedeling van de parkeeropbrengsten naar mobiliteitsdoeleinden. Daaronder vallen in eerste instantie de Stichting Stadsparkerplan Leiden, het beheer van P+R-voorzieningen en van medegebruik van particuliere garages, en handhaving van straatparkeren.

i. Er zijn aanvullende vormen van milieuvriendelijk (openbaar) vervoer nodig om een hoogfrequente verbinding te vormen tussen de parkeerlocaties en de binnenstad.

j. Er zijn aanvullende voorzieningen nodig om het fietsen nog aantrekkelijker te maken.

Voorgestelde maatregelen

5.31 Variantenonderzoek Ringweg Oost

Naam document	Variantenonderzoek Ringweg Oost
Datum vastgesteld	Onbekend – in 2007
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>Aan de oostkant van Leiden ontbreekt een schakel in het hoofdwegennet. Veel automobilisten maken daardoor noodgedwongen gebruik van wegen door het centrum van Leiden, zoals de Hooigracht en de Zijlsingel, of wijken uit naar het toch al zwaarbelaste wegennet van Leiderdorp.</p> <p>De colleges van Burgemeester en Wethouders van beide gemeenten hebben daarom besloten een gezamenlijk onderzoek te starten naar nut en noodzaak van en mogelijke oplossingen voor deze verbinding. Omdat er meer mogelijkheden zijn dan een route langs de Zijl in het verlengde van de Kanaalweg, is als naam voor het project gekozen: Variantenonderzoek Ringweg Oost. Het onderzoek wordt uitgevoerd in nauw overleg met organisaties van belanghebbenden, die een adviserende stem hebben.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>In bijlage 7, “Beoordelingskader”, wordt parkeren genoemd als een van de criteria voor de selectie van varianten.</p> <p>Criterion 2: Bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer Bij dit criterium gaat het om de bereikbaarheid, ofwel hoe lastig of gemakkelijk het is voor bestuurders van motorvoertuigen om ergens te komen en daar te parkeren. Dat wordt enerzijds bepaald door de beschikbare routes, anderzijds door de doorstroming op die routes en de parkeermogelijkheden. In dit onderzoek beperken we ons tot de woon-, werk- en winkel/centrumgebieden aan de oostkant van Leiden en in Leiderdorp. De doorstroming op Ringweg Oost wordt o.a. bepaald door de hoeveelheid verkeer (ten opzichte van de capaciteit), de vormgeving van de kruispunten en het aantal “barrières” (brug, spoorwegovergang, et cetera).</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.32 Programmabegroting 2008

Naam document	Programmabegroting 2008
Datum vastgesteld	Raad: 13 november 2007
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2008, welke investeringen moeten worden gedaan.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>p78: Optimaal benutten van bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen.</p> <p>p79: Het parkeerbeleid moet bijdragen aan een positievere beoordeling van de bereikbaarheid van Leiden en de kwaliteit van de openbare ruimte.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>De doelstellingen zijn opgenomen in de hierboven genoemde beleidspunten.</p> <p>Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal plaatsen in bewaakte fietsenstallingen centrum. • Aantal plaatsen in bewaakte fietsenstallingen bij stations. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	<p>p78:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Overleg met de wijken in de schil (...) over invoering parkeerrestrictie en bij gebleken draagvlak invoering voorbereiden. • Overleg Parkeerstakeholders starten. • Uitvoering overige kortetermijnmaatregelen uit parkeernota. • Diverse parkeer- en verkeersstellingen. • Aanpak parkeerlocaties (voorbereiding 2008, uitvoering 2009): P+R Achmea en Maliebaan, opheffen P+R Groenord. • Aanpak parkeerlocaties (voorbereiding 2009-2011, uitvoering 2010-2013): Morspoort, Haagweg, Molen de Valk, Lammenschans, Leeuwenhoek, Kooiplein, opheffen deel straatparkeren centrum. • (Besteks)voorbereiding diverse fietsparkeervoorzieningen.

5.33 Jaarstukken 2007

Naam document	Jaarstukken 2007
Datum vastgesteld	2008
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2007.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is. Het jaarverslag van 2007 bevat een uitgebreide terugblik op het afgelopen jaar. Aan de hand van de in de begroting gestelde doelen wordt vermeld wat gedaan is om de doelen te bereiken:</p> <p>p64:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is voortvarend gewerkt aan een nieuwe Parkeernota. Een aantal ateliers met belangenvetegenwoordigers heeft in juli 2007 geleid tot een aantal uitgangspunten. Deze zijn ook als zodanig opgenomen in de notitie van 'Kom in de stad', hoofdlijnen voor de herziening van het GVVP. Voorbereidingen voor enquêtes in de wijken met een hoge parkeerdruk zijn getroffen. Door de val van het college, en als gevolg daarvan het opstellen van een nieuwe college-akkoord, is in de periode oktober-december het werken aan de Parkeernota stilgelegd. Op basis van het nieuwe akkoord is een en ander weer opgepakt. • In 2007 is gewerkt aan het wijkactieplan Bockhorst. Nu er een nieuw collegeakkoord voorligt wordt de uitvoering weer ter hand genomen. • In december is op basis van het nieuwe collegeakkoord besloten dat de ondergrondse stalling aan het Stadhuisplein niet zal worden gerealiseerd. De middelen blijven wel beschikbaar voor fietsparkeervoorzieningen elders in het centrum van de stad. Eind 2007 is gestart met de realisatie van de fietsstalling zeezijde station Leiden Centraal.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Concrete cijfers zijn weergegeven over het al dan niet behalen van de volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Betalingsgraad betaald parkeren. • Aantal Wet-Mulder overtredingen. • Aantal naheffingsaanslagen. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • Beoordeling burgers met betrekking tot parkeercapaciteit, -kwaliteit en vindbaarheid. • Aantal plaatsen in fietsstallingen. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	

5.34 Parkeren in Leiden

Naam document	Parkeren in Leiden, Financieel perspectief bezoekersparkeren binnenstad
Datum vastgesteld	Niet vastgesteld, rapport is van 18 februari 2008
Auteur – contactpersoon	Fakton Financiële vastgoedregisseurs
Samenvatting	<p>De gemeenteraad van Leiden heeft zich in 2007 uitgesproken over geschikte locaties voor nieuwe parkeergarages voor bezoekers. In volgorde van geschiktheid zijn respectievelijk de Morspoortlocatie, het Haagwegterrein (P+R) en de Lammermarkt-/Molen de Valklocatie als geschikte ontwikkelingslocaties aangeduid. In deze studie worden die politieke keuzes financieel vertaald. Het basisscenario dat doorgerekend is, gaat ervan uit dat in 2011, 2012 en in 2018 parkeergarages op respectievelijk de locaties Haagweg (400 plaatsen), Morspoort (500 plaatsen) en Molen de Valk (500 plaatsen) opengesteld worden.</p> <p>Onze conclusie is dat de businesscase voor de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in beginsel sluitend is. Zowel de Morspoort-garage (500 parkeerplaatsen) en de Molen de Valk-garage (500 parkeerplaatsen) zijn rendabel. Dat betekent, dat de investeringskosten gedurende de looptijd terugverdiend kunnen worden. De Haagweg-garage daarentegen is niet rendabel. Het tekort op deze garage bedraagt naar verwachting zo'n € 6 miljoen (prijsspeil 2008). Indien de kosten van natransport in de analyse worden betrokken, neemt deze onrendabele top nog aanzienlijk toe. Door verevening tussen winstgevende en verliesgevende parkeergarages wordt per saldo wel een sluitende business case bereikt.</p> <p>Wanneer de Haagweg-garage niet gebouwd wordt, levert dat financiële voordelen op. Om toch de gewenste toename van het aantal bezoekersparkeerplaatsen te bereiken, zou kunnen worden overgegaan tot het vrijgeven van thans exclusief voor vergunninghouders gereserveerde plaatsen ten behoeve van dubbelgebruik. Dit heeft het nadeel dat inbreuk gemaakt wordt op de leefbaarheid in het centrum. Daar staat als voordeel tegenover dat minder gebouwde parkeerplaatsen benodigd zijn en efficiënter gebruik gemaakt wordt van bestaande parkeerplaatsen.</p> <p>De realisatie en exploitatie van parkeergarages gaan gepaard met aanzienlijke risico's. Wij adviseren u om de ontwikkeling stapsgewijs uit te voeren en te starten met de realisatie van de Morspoort-garage. Daarna kan opnieuw worden beoordeeld of op basis van de actuele parkeerbehoefte verdere uitbreiding van de capaciteit nodig is.</p> <p>De investeringsopgave in nieuwe Leidse parkeergarages is alleen (op termijn) rendabel als de gemeente zelf investeert en daarbij gebruik maakt van haar mogelijkheid goedkoop te financieren (4,5% op jaarbasis). Indien wordt gekozen voor een parkeerfonds met vreemd, risicodragend kapitaal, is het aannemelijk dat een hogere rente van toepassing is. De rentabiliteit van de investeringen wordt daardoor nadelig beïnvloed.</p> <p>Voor het optimaliseren van de parkeerexploitatie op Leids schaalniveau is het voor de gemeente Leiden aanbevelenswaardig, ook financieel gezien, om een vorm van samenwerking met bestaande eigenaren en professionele parkeerexploitanten te zoeken. Gedacht kan worden aan het veilen van exploitatieconcessies.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	

Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.35 College uitvoeringsprogramma 2008 – 2010

Naam document	College uitvoeringsprogramma 2008 – 2010
Datum vastgesteld	maart 2008
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>Op 18 december 2007 hebben de partijen PvdA, VVD, CDA en GroenLinks in Leiden hun Coalitieakkoord 2008-2010 gepresenteerd.</p> <p>Het college is verzocht om een en ander verder uit te werken en met voorstellen te komen voor wijziging van de begroting 2008 inclusief het meerjarenbeeld. Daartoe zijn de in het coalitieakkoord genoemde afspraken gegroepeerd per programma van de begroting en verwerkt tot een College Uitvoeringsprogramma 2008-2010.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Programma Binnenstad: Parkeergarages voor bezoekers van de binnenstad</p> <p>Zo snel mogelijk, maar in ieder geval in deze collegeperiode, nemen wij alle noodzakelijke besluiten inclusief de financiering om de realisatie van 900- 1000 parkeerplaatsen in parkeergarages mogelijk te maken. Dit betreft met name de parkeergarages aan de Haagweg en bij de Morspoort.</p> <p>Parkeerdruk veroorzaakt door nieuwe voorzieningen</p> <p>Bij nieuwe voorzieningen voor wonen, werken e.d. in een wijk moet vanaf het begin rekening gehouden worden met de gevolgen voor de parkeerdruk in het betreffende gebied. Het realiseren van deze voorzieningen heeft prioriteit. Uitgangspunt dient te zijn dat bij dergelijke nieuwe voorzieningen de parkeervoorzieningen tegelijkertijd mee gerealiseerd, verkocht of verhuurd worden.</p> <p>Omdat bezoekers altijd proberen in de nabijheid van parkeergarages gratis te parkeren, zal in de directe omgeving van deze garages (bijv. Kooiplein en Morspoort) een parkeerregulering gelden.</p> <p>Vreemdparkeeders in wijken</p> <p>Op verschillende locaties nabij de singels en in de buurt van bedrijvenlocaties is er sprake van veel parkeeders van buiten de wijk. Voor de bewoners zelf is er dan onvoldoende parkeergelegenheid. In deze collegeperiode zal in een drietal gebieden geëxperimenteerd worden met het instellen van blauwe zones in combinatie met ontheffingen voor bewoners. Deze experimenten starten pas na inwerkingtreding van de wetsvoorstellen over de bestuurlijke boetes zodat eventuele parkeerboetes in de gemeentelijke kas vloeien. De experimenten worden na 2 jaar geëvalueerd.</p> <p>Stadsparkeerplan</p> <p>De Stichting Stadsparkeerplan Leiden (SSL) heeft de afgelopen jaren een belangrijke rol vervuld bij het oplossen van Leidse bereikbaarheidsproblemen. Vanwege deze zinnige bijdrage aan de stad en om de opgedane kennis en ervaring met Park + Ride niet verloren te laten gaan, spreken wij af te bekijken hoe de samenwerking met SSL ook na realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen kan worden voortgezet.</p> <p>Gestreefd wordt naar een intentieovereenkomst met SSL, te sluiten voor eind 2008, om te komen tot zekerheid op lange termijn over de exploitatie van voorzieningen in beheer bij SSL. Daarin worden afspraken gemaakt over eventuele gemeentelijke bijdragen uit het parkeerfonds en de sociale portefeuille.</p>

	<p>Programma Binnenstad: Fietsparkeervoorziening</p> <p>Leiden kent in het centrum en in het stationsgebied een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen. Wij onderschrijven de noodzaak om 1600 extra fietsparkeerplaatsen in het centrum te realiseren. Ook de stallingscapaciteit bij het Centraal Station moet op korte termijn uitgebreid worden.</p> <p>De in de nota Fietsparkeren opgenomen 700 nieuwe plaatsen op straat in het centrum worden op de zo snel mogelijk gerealiseerd, voor de overige plaatsen worden snel plannen ontwikkeld, zoals het openstellen van de fietsenkelder onder het stadhuis op donderdagavond en zaterdag.</p> <p>Wij zullen het college vragen om met plannen te komen voor een (tijdelijke) uitbreiding van de stallingscapaciteit aan de stadszijde van het Centraal Station.</p> <p>De plannen voor een fietsenstalling onder het Stadhuisplein zullen niet meer worden voortgezet.</p> <p>De budgetten die beschikbaar zijn voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in het centrum blijven onverminderd beschikbaar voor fietsparkeren. Zo nodig kunnen ze ook ingezet worden voor het realiseren van stallingsplaatsen bij de NS-stations.</p>
<p>Voorgestelde maatregelen</p>	<p>Opstarten van project Parkeergarages Morspoort en Haagweg.</p> <p>Verlening van de benodigde vergunningen is gepland voor medio 2010, de bouw van de Morspoortgarage voor de periode september 2010 – februari 2011, en aansluitend de bouw van de Haagweggarage voor de periode maart 2011 – januari 2012.</p> <p>Aan de hand van CROW-kencijfers wordt ontwikkelaars van bouwplannen middels de bouwverordening aangegeven dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar dienen te komen. Dit is conform de bestaande praktijk. In het kader van het in voorbereiding zijnde parkeerbeleidsplan zal een geactualiseerd voorstel voor parkeernormen worden gedaan.</p> <p>In de Stevenshof zijn goede ervaringen opgedaan met het realiseren van extra parkeerplaatsen door de openbare ruimte slimmer in te richten; wij zullen nagaan waar slimmer inrichten ook in andere wijken tot meer parkeerplaatsen kan leiden; vanzelfsprekend mag dit niet ten koste gaan van het groen in de wijken en speelmogelijkheden voor kinderen.</p> <p>Parkeeractieplannen, gericht op vergroting van de parkeercapaciteit, zullen worden opgesteld voor de Bockhorst en delen van de Merenwijk. Gereed in 2010.</p> <p>Het college realiseert 700 plaatsen op straat in het centrum binnen twee jaar. Daarnaast wordt een locatiestudie uitgevoerd voor een extra parkeervoorziening (900 plaatsen) van exploitierbare omvang in het hart van de stad.</p> <p>Integraal actieplan met de partners in de stad om de stallingcapaciteit bij Centraal Station in evenwicht te brengen en te houden met de (groeierende) behoefte, waarbij handhaving en bezetting een aandachtspunt zijn.</p> <p>Bij station Lammenschans worden binnen twee jaar 600 nieuwe, kwalitatief hoogwaardige fietsklemmen gerealiseerd.</p>

5.36 Motie Straatparkeren binnenstad voor de fiets

Naam document	Motie Straatparkeren binnenstad voor de fiets
Datum vastgesteld	19 juni 2008
Auteur – contactpersoon	Raadsleden van diverse partijen
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	Omdat de fietsenstalling onder het stadhuisplein conform het coalitieakkoord niet doorgaat en de Nota Fietsen parkeren in het centrum van Leiden hierdoor vertraagd is, blijft het tekort aan fietsenstallingen in de binnenstad bestaan.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	Komen met voorstellen om het realiseren van fietsparkeerplakken op positief aanbevolen locaties uit de Nota “Fietsen parkeren in het centrum van Leiden” voortvarend ter hand te nemen.
Voorgestelde maatregelen	

5.37 Programmabegroting 2009

Naam document	Programmabegroting 2009
Datum vastgesteld	College: 30 september 2008 Raad: 11 november 2008
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2009, welke investeringen moeten worden gedaan
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	p78: Voldoende parkeerplaatsen binnen randvoorwaarden van ruimte en leefbaarheid voor bewoners en bezoekers
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	De doelstellingen zijn opgenomen in de hierboven genoemde beleidspunten Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor: <ul style="list-style-type: none"> • % inwoners dat vaak parkeeroverlast ondervindt. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal parkeerplaatsen op straat voor bewoners/bezoekers in parkeerrestrictiegebied. • Aantal parkeerplaatsen in garages voor bewoners/bezoekers. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen.
Voorgestelde maatregelen	p78: <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking ten behoeve van realisatie parkeergarages volgens Parkeerbeleidsplan 2008. • Uitwerking medegebruik parkeergarages van derden. • In overleg met wijken invoeren van parkeerregulering. • Korte termijn maatregelen parkeerbeleid. • Wijkactieplan parkeren Merenwijk. • Plaatsen van 600 extra fietsenrekken in de binnenstad. • Locatiestudie extra fietsparkeervoorziening van circa 1000 plaatsen. • Plaatsen van extra fietsklemmen en kluizen bij station Lammenschans. • Realisatie bewaakte fietsstalling zeezijde station NS. • Realisatie van fietsstalling onder Alphens Perron en tijdelijke stalling Club 70. • Toekomstvisie op fietsparkeren stationsgebied met partners.

5.38 Uitvoeringsbesluit Haagwegterrein

Naam document	Uitvoeringsbesluit Haagwegterrein
Datum vastgesteld	College: 3 maart 2009 Raad: 31 maart 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>Met de CV La Linea, de voor de ontwikkeling van het project Haagwegterrein opgerichte ontwikkelaarscombinatie van Strukton/Blauwhoed, is overeenstemming bereikt over de ontwikkeling van het Haagwegterrein. De aanvankelijke overeenkomst van 13 juni 2007 die, ten gevolge van breed gedragen wensen in de raad, nu aangepast kan worden voorgelegd, biedt La Linea de mogelijkheid in drie tranches ca. 182 woningen te bouwen.</p> <p>Daarnaast stemt ze in met verkoop van dat deel van het terrein dat nu als parkeerterrein in gebruik is bij de Stichting Stadsparkerplan Leiden. Daarmee blijft het parkeerterrein zolang de raad dat nodig oordeelt in de huidige omvang van ongeveer 400 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad. Zodra besloten wordt de parkeerfunctie hier op te heffen kunnen nog tenminste 36 woningen worden gebouwd. In dat geval zullen totaal 218 in plaats van de in het voorontwerp bestemmingsplan Haagwegterrein van juni 2005 voorziene aantal van ca 300 woningen worden gebouwd.</p>
Beleids punten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	Tenminste het huidige aantal van 458 plekken op het Haagwegterrein dient gehandhaafd te blijven.
Voorgestelde maatregelen	

5.39 Motie parkeren

Naam document	Motie parkeren (Motie Bonestroo)
Datum vastgesteld	31 maart 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>de Raad verzoekt het College:</p> <ul style="list-style-type: none">• Voor uiterlijk 1 oktober a.s. een onderzoek uit te voeren naar de behoefte aan extra parkeerplaatsen naast de parkeervoorziening Haagweg en de geplande Morspoortgarage. Het onderzoek moet inzicht geven in de noodzaak en haalbaarheid (financieel en verkeerstechnisch) van een extra garage op één van de volgende locaties: Garenmarkt, Kaasmarkt en/of Lammermarkt, waarbij ook rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het thans al lopende onderzoek van het college om tot oplossingen te komen voor de zogenaamde piekbelasting op de donderdagavond en de zaterdag.• op korte termijn gesprekken aan te gaan met externe partijen in de stad (Achmea, ROC en de universiteit) over het beschikbaar stellen van parkeercapaciteit ten behoeve van de Leidse Binnenstad om voornoemde piekbelasting zoveel mogelijk of geheel op te lossen en de resultaten van deze gesprekken voor 1 oktober te melden aan de Raad.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.40 Jaarstukken 2008

Naam document	Jaarstukken 2008
Datum vastgesteld	2009
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Het jaarverslag is een verantwoordingsdocument en vormt het sluitstuk van de jaarlijkse planning en controlcyclus. Het jaarverslag bevat de kerninformatie over het begrotingsjaar 2008.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Het jaarverslag bevat geen nieuwe beleidspunten. Wel bevat het jaarverslag een terugblik op wat afgelopen jaar gerealiseerd is. Het jaarverslag van 2008 bevat een uitgebreide terugblik op het afgelopen jaar. Aan de hand van de in de begroting gestelde doelen wordt vermeld wat gedaan is om de doelen te bereiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een belangrijk middel voor de beide bij het beleidsthema parkeren geformuleerde doelen is de concept-kadernota Bereikbaarheid, die in 2008 is opgesteld en op 9 december 2008 voor inspraak is vastgesteld door het college van B&W. • In de concept-kadernota worden onder meer de kaders voor het parkeerbeleid vermeld. Belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid vormt het realiseren van een tijdelijke parkeergarage met circa 450 plaatsen op het Morspoortterrein. In 2008 zijn daarvoor de eerste voorbereidingen getroffen. Er wordt onderhandeld over de noodzakelijke verwerving van het Marechaussee-terrein. • Met de eigenaar van het Haagwegterrein werd onderhandeld zodat het P+R-terrein aan de Haagweg kan worden gehandhaafd tot rond 2022, inclusief het natransport met shuttlebusjes. • Eind 2008 zijn maatregelen getroffen om de werking van het PRIS te verbeteren en zodoende de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de aanwezige parkeervoorzieningen te vergroten. • Doordat in de kadernota op parkeergebied een voorkeur wordt uitgesproken voor een aantal locaties heeft de planvorming voor een parkeergarage Lammemarkt niet plaatsgevonden in 2008. Deze garage heeft geen prioriteit gekregen. Andere parkeermaatregelen uit de begroting 2008 hebben een plek gekregen in de concept-kadernota Bereikbaarheid, wat de reden is dat deze maatregelen nog niet zijn uitgevoerd. • De parkeercapaciteit van de Achmea-garage die wel was voorzien is nog niet in gebruik genomen. De bouwwerkzaamheden zijn nog in volle gang. • In december 2008 is de bouwvergunning verleend die het grootste gedeelte van de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen voor NS-station Lammenschans mogelijk maakt. In november is de fietsenstalling Club 70 geopend. Fietsenstalling Zeezijde Leiden Centraal is in uitvoering.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Concrete cijfers zijn weergegeven over het al dan niet behalen van de volgende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezettingsgraad betaald parkeren. • Aantal gemeentelijke (bezoekers)parkeerplaatsen op straat in betaald-parkeergebied. • Aantal (bezoekers)parkeerplaatsen in openbare garages. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal plaatsen in bewaakte fietsenstallingen centrum. • Aantal plaatsen in bewaakte fietsenstallingen bij stations. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen en transferia.
Voorgestelde maatregelen	

5.41 Programma Binnenstad

Naam document	Visienota Programma Binnenstad
Datum vastgesteld	College: 12 mei 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>In het coalitieakkoord 2008-2010 heeft de Leidse binnenstad een prominente plek gekregen. De aanleiding hiervoor waren gesprekken in 2007 tussen het College van B&W van de gemeente Leiden en het Centrummanagement over de ontwikkeling van de binnenstad. Hieraan vooraf gingen afspraken om te komen tot verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De ontstane situatie rond bereikbaarheid maakte de gesprekken wenselijk. De kwaliteit van de binnenstad is een van de ambities van het stadsbestuur, die is vastgelegd in het coalitieakkoord.</p> <p>(...)</p> <p>Dit heeft ertoe geleid, dat de tijd rijp is voor een integraal programma binnenstad.</p> <p>(...)</p> <p>Met dit vertrekpunt heeft in februari 2008 de gemeenteraad van Leiden het college van B&W opdracht gegeven een meerjarig en integraal programma Binnenstad op te stellen, waarbij externe partijen nadrukkelijk worden betrokken. Het programma geeft invulling aan de thema's kennis en kwaliteit uit de toekomstvisie 'Leiden Stad van Ontdekkingen'. Partners leveren niet alleen een bijdrage aan het ontstaan van een sterke binnenstad. Zij plukken er ook de vruchten van. Zo vormt de sterke historische binnenstad voor de kennisinstelling Universiteit van Leiden een unique selling point in haar (internationale) concurrentie positie.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>p35: Wensbeeld:</p> <p>De automobilist parkeert graag in de comfortabele en ruime Morspoort en Garenmarkt garages. Ze liggen immers aan het begin van aantrekkelijke looproutes naar het kernwinkelgebied. En ook op drukke winkeldagen is er nog een plek te vinden. Deze vormen dus de belangrijkste parkeerbronpunten voor de binnenstad. Ook maakt de automobilist gebruik van de diverse andere parkeervoorzieningen (de Kaasmarktgarage, Lammermarktgarage). De P+R voorzieningen aan west en oostzijde van de stad (aan de A44 en de A4) en ook de P+R voorzieningen bij ROC-Lammenschans en in de Leeuwenhoek faciliteren de bezoeker van de binnenstad. De RijnGouwelijn zorgt voor het hoogfrequente natransport. Mede gebruik van private parkeergarages (bijvoorbeeld Achmea) biedt extra parkeerruimte. Vanuit de centrumparkeergarages wordt de bezoeker via duidelijke bewegwijzering naar de binnenstad geleid. De bezoekers per auto nemen een groot deel van de omzet in de binnenstad voor hun rekening. De toevoeging van de parkeerplaatsen heeft daarmee ook een (in)direct effect op de vergroting van de bestedingen in de binnenstad gehad. Door de parkeergarages Morspoort, Garenmarkt en eventueel de Kaasmarkt te combineren met winkel-, woon- en kantoorfuncties is ook de stichting en de exploitatie van de garages rendabel gemaakt. De verschillende parkeergarages krijgen in combinatie met het programma (een keuze uit combinaties van retail, kantoor, wonen en andere voorzieningen) een eigen signatuur. De verschillende voorzieningen zijn via een goede routing en informatie over beschikbare parkeerplaatsen aan elkaar verbonden, zodat de bezoeker goed wordt bediend.</p>

	<p>Het aantal parkeerplaatsen op straat voor bezoekers is afgenomen ten gunste van een beter leef- en verblijfsklimaat. Parkeren op straat in het centrum is onaantrekkelijker gemaakt met een hoger parkeertarief in vergelijking tot de garages en op straat buiten het centrum. De slordig gestalde fietsen in de binnenstad en in het stationsgebied zijn uit het straatbeeld verdwenen. Het stallen van fietsen, maar zeker ook het fietsen zelf - gedurende de winkelopeningstijden - in de winkelstraten is geheel verdwenen door de intensieve handhaving. De plaatsing van de vele fietsparkeerrekken in de stegen rond het kernwinkelgebied heeft daar aan bijgedragen. De capaciteit voor het fietsparkeren is flink toegenomen door het gebruik van gebouwde (bewaakte) fietsstallingen. De reeds bestaande fietsstallingen (fietsenkelder onder het stadhuis, V&D et cetera) zijn in openbaar gebruik genomen en er zijn voldoende nieuwe stallingen aan toegevoegd.</p>
<p>Doelstellingen met betrekking tot parkeren</p>	<p>Globale inspanningen richten zich op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5A Meer parkeergarages en parkeerlocaties. • 5B Meer P+R voorzieningen. • 5C Beter parkeren in de openbare ruimte. • 5D Beter afgestemde parkeertarieven. • 5E Betere informatie voorziening. • 5F Meer fietsen stalplaatsen bij station. • 5G Meer fiets stalplaatsen in kernwinkelgebied. • 5H Meer Fiets natransport bij P+R voorziening. • 5I Meer fiets stalplaatsen bij overige voorzieningen.
<p>Voorgestelde maatregelen</p>	<p>De doelstellingen zijn niet uitgewerkt in concrete maatregelen.</p>

5.42 Kadernota Bereikbaarheid

Naam document	Kadernota Bereikbaarheid
Datum vastgesteld	Raad: 26 mei 2009
Auteur – contactpersoon	Wieger Savenije, Henriëtte Noordhof en Reinout van Gulick.
Samenvatting	<p>p7 "Samenvatting kadernota Bereikbaarheid":</p> <p>Goede parkeergelegenheid is een voorwaarde voor een goede bereikbaarheid van de stad, en een goede bereikbaarheid van de stad is van groot belang voor de economie, de cultuur en het woonklimaat.</p> <p>Daarom stelt het college in de Kadernota maatregelen voor om de parkeervoorzieningen in en rond de stad uit te breiden. Zo wordt op het parkeerterrein bij de Morspoort in 2010 een tijdelijke parkeergarage gebouwd met zo'n 450 plaatsen. Het parkeerterrein aan de Haagweg met de pendelbusjes zal nog minstens tien jaar in stand blijven. Om te voorkomen dat woonwijken overlast ondervinden van geparkeerde auto's worden blauwe zones ingezet. Daarbij denkt het college aan Transvaal, de Bockhorst en Tuinstad-Staalwijk. Het parkeerverwijssysteem PRIS wordt verbeterd.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	

Doelstellingen met betrekking tot parkeren

Op straat is in Leiden nauwelijks extra parkeerruimte te vinden. Daarom zal het parkeren een plaats moeten krijgen in garages, onder- of bovengronds. Dit kost veel geld. In de eerste plaats zullen eigenaren van auto's, die het probleem veroorzaken, dat geld moeten opbrengen. Maar ook zullen bedrijven en instellingen die zich vestigen in Leiden, moeten investeren in het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor hun werknemers en bezoekers. De gemeente heeft de ambitie te regisseren dat die parkeerplaatsen worden gebouwd, en dat tegelijk het milieu, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden gediend. Het ideale model gaat uit van twee parkeersystemen: transferia resp. P+R-voorzieningen aan de rand van de stad en parkeergarages aan de rand van de binnenstad.

Verder worden in de Kadernota problemen gesignaleerd en oplossingen aangedragen. Er worden verder echter geen doelstellingen geformuleerd, afgezien van het noemen van een jaar waarin de oplossing moet zijn uitgevoerd.

Ten aanzien van fietsparkeren is het volgende opgenomen:

Binnen het fietsparkeerbeleid wordt ondermeer de integraliteit van alle maatregelen die de gemeente Leiden in relatie tot fietsparkeren gaat/wil nemen benadrukt, waarbij doelgroeponderscheid (kortparkeerders/langparkeerders) van belang is.

Daarnaast dient er op hoofdlijnen een duidelijk kader te worden geformuleerd met een missie en doelstellingen om het integrale karakter tussen de maatregelen in het uitvoeringsprogramma duidelijker te maken. Mogelijke doelstellingen zijn daarbij:

- aanbieden voldoende kwantiteit/kwaliteit;
- stimuleren fietsgebruik;
- voorkomen fietsdiefstal;
- tegengaan chaotisch/foutief stallen (uitstraling ruimtelijke kwaliteit).

(...)

De verdere uitwerking van het fietsparkeerbeleid vindt plaats in een aparte nota met daaraan gekoppeld een concreet uitvoeringsprogramma. Dekking hiervan vindt plaats uit het krediet dat vrijgevallen is door het niet doorgaan van de fietsenstalling Stadhuisplein.

Voorgestelde maatregelen

- a. In 2010 wordt een bovengrondse garage met 450 parkeerplaatsen gerealiseerd op het Morspoortterrein (nettowinst 370 plaatsen), te exploiteren tot 2020; het parkeerterrein achter het voormalige belastingkantoor met een capaciteit van 80 plaatsen wordt in 2009 opengesteld voor openbaar gebruik (tot 2020, nettowinst 80 plaatsen); daarna kan deze locatie in combinatie met het aanliggende, voormalige belastingkantoor, worden herontwikkeld, onder meer ten behoeve van een parkeergarage (circa 1000 plaatsen, nettowinst ten opzichte van voorgaande situatie 470 plaatsen), kantoren, woningen en commerciële ruimten.
- b. Handhaving van het P+R-terrein aan de Haagweg (circa 450 plaatsen) tot rond 2022, inclusief het natransport met de shuttlebusjes; daarna kan dat deel van het Haagwegterrein worden ontwikkeld voor woningbouw.
- c. Met de eigenaren van particuliere garages wordt in overleg getreden met als doel te bereiken dat die garages openbaar gebruikt kunnen worden voor een P+R-functie op ten minste zaterdagmiddag.
- d. De 419 openbare plaatsen van de in 2015 te openen Kooipleingarage worden voor tien jaar tegen nultarief geëxploiteerd en tot die tijd wordt geen parkeerregulering op straat in de omgeving ingevoerd; een besluit over de vorm van parkeerregulering na de genoemde tien jaar is dan aan de orde in 2020.
- e. In overleg met de wijkorganisaties wordt een voorstel voorbereid voor een experiment met parkeerregulering door middel van een blauwe zone gedurende twee jaar in de volgende vier gebieden:
- Lammenschansweg en omgeving;
 - Bockhorst, Muiderkring, Jan Luijkenlaan en Cruquiuslaan;
 - Houtkwartier (tussen Boerhaavelaan en Houtlaan);
 - Groenord-Zuid en Noorderkwartier-West (tussen Haarlemmerweg en Marnixstraat).
- f. In overleg met de wijkorganisaties wordt een voorstel voorbereid voor parkeerregulering door middel van betaald parkeren (parkeerautomaten) – in te voeren met ingang van de ingebruikneming van de tijdelijke Morspoortgarage – en belanghebbendenparkeren (parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven) in Transvaal I (tussen Morssingel en spoor).
- g. Rekening houdend met het initiatiefvoorstel van de gemeenteraad, wordt onderzocht in welke vorm de voordelen van de activiteiten van de SSL behouden kunnen worden voor de stad.
- h. In 2009 wordt parkeeractieplannen voor Bockhorst en Merenwijk opgesteld om de parkeercapaciteit voor bewoners te vergroten. Deze plannen worden in 2009 en 2010 uitgevoerd.
- i. Zodra de mogelijkheid zich voordoet zal de gemeente Leiden deelnemen aan een pilotproject van het ministerie van VROM, waarmee ervaring kan worden opgedaan met differentiatie van parkeertarieven naar de mate van milieuvuiling van auto's.

j. In 2009 wordt een voorstel voor Leidse parkeernormen uitgewerkt met als uitgangspunten het maximum parkeercijfer dat vermeld staat in de meest recente uitgave van de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden; als een bouwplan binnen een straal van 500 meter rond het NS-station Leiden Centraal (een knooppunt van openbaar vervoer en fietsverkeer) wordt gerealiseerd, geldt als parkeernorm niet het maximum, maar het minimum parkeercijfer uit de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden. Dat betekent dat voor dure woningen de parkeernorm in de binnenstad 1,5 parkeerplek per woning is, in de schil 1,7 en in de rest van de bebouwde kom 2,0. Voor middeldure woningen is dat respectievelijk 1,4 – 1,6 – 1,8 (met een mogelijkheid als het om sociale huurwoningen gaat, mits goed gemotiveerd ten genoegen van de gemeente), voor goedkope woningen 1,2 – 1,4 – 1,5. Voor kamerverhuur wordt nu de parkeernorm bepaald op 0,15 – 0,15 – 0,15; afwijkingmogelijkheid als het om sociale huurwoningen gaat, mits goed gemotiveerd ten genoegen van de gemeente, voor goedkope woningen 1,2 – 1,4 – 1,5. Voor kamerverhuur wordt nu de parkeernorm bepaald op 0,15 – 0,15 – 0,15.

k. Een helder inzicht wordt verschaft in het Leidse parkeerareaal en de ontwikkelingen daarin in de vorm van een parkeermonitor; driejaarlijks zal een telling van het aantal parkeerplaatsen en een bepaling van de bezettingsgraad plaatsvinden; het opheffen van parkeerplaatsen of het toevoegen daarvan in de openbare ruimte gaat gepaard met een te publiceren verkeersbesluit door B&W waarin wordt aangegeven welke gevolgen de wijziging heeft voor het totale parkeerareaal in de openbare ruimte (parkeerboekhouding).

l. Vooruitlopend op landelijke wetgeving, wordt het door aanpassing van de parkeerverordening mogelijk gemaakt dat houders van een parkeerkaart voor gehandicapten gratis kunnen parkeren op parkeerplaatsen met een parkeerautomaat (niet op plaatsen voor vergunninghouders).

m. Ter ondersteuning van een heldere geleiding van de parkeerder wordt de verwijzing en het Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS) waar nodig verbeterd en goed beheerd.

n. Het college wordt opgedragen te zorgen voor een verbetering van de coördinatie van de gemeentelijke organisatie op het gebied van parkeren en de uitvoering van het parkeerbeleid effectiever en efficiënter te maken.

o. De communicatie over de Leidse parkeersituatie wordt verbeterd.

Met betrekking tot fietsparkeren:

f. realiseren van fietsparkeervoorzieningen in het centrum, de stationsomgevingen en de woonwijken.

5.43 Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2009

Naam document	Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2009
Datum vastgesteld	26 mei 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	Dit uitvoeringsprogramma is afgeleid van het visiedocument programma Binnenstad (BW.090020). In het uitvoeringsprogramma staan de projecten, activiteiten en maatregelen (samen "inspanningen" genoemd) die de gemeente Leiden samen met partners zal opstarten en uitvoeren in 2009. Doel van deze inspanningen is om de ambities meer bezoekers, meer bestedingen en hogere waardering te realiseren. In 2009 wordt een start gemaakt met dit programma. Derhalve is nog niet voor alle inspanningen alle informatie beschikbaar. Deze zal in de uitvoering worden aangevuld.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	<p>1 Resultaat: Kaderbesluit ontwikkeling Morspoortterrein als tijdelijke parkeervoorziening / Projectopdracht Morspoortlocatie . Inspanning: Het formuleren en laten vaststellen (raad) van een kaderbesluit voor de ontwikkeling van het Morspoortterrein als tijdelijke parkeervoorziening (2010 - 2020). Start: Gereed: Kaderbesluit april 2009 / PMB 1 juni 2009</p> <p>2 Resultaat: Medegebruik private parkeergarages voor bewoners/bezoekers. Inspanning: Stimuleren van medegebruik van private parkeervoorzieningen (Achmea, Maliebaan, et cetera) aan de rand van de Binnenstad op piekmomenten (donderdagavond, zaterdagen en koopzondagen). Start: januari 2009 Gereed: december 2009</p> <p>3 Resultaat: Een in samenwerking met Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL) opgesteld en door de gemeente geaccordeerd Bedrijfsplan SSL voor de periode 2010-2020. Inspanning: Onderzoek naar optimale bedrijfskansen voor SSL, waarbij diverse scenario's van samenwerking met overheid en/of private partijen worden onderzocht op hun voordelen voor bedrijfsvoering en optimalisatie van inkomsten, waarbij het onderzoek dient uit te monden in een voorstel tot een meerjarig bedrijfsplan. Start: eerste helft 2009 Gereed: tweede helft 2009</p>

4

Resultaat: Voorstel tot aanpassing parkeertarieven in en vanaf 2009 voor openbare parkeervoorzieningen op straat en in garages, waarbij de tariefsaanpassing in 2009 met ingang van 1 juli 2009 van kracht wordt.

Inspanning: Maken van een voorstel voor gedifferentieerde parkeertarieven voor parkeren in de openbare ruimte en voor de bebouwde voorzieningen, met onder andere als doel een sturingsinstrument te creëren voor optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen.

Start: eerste helft 2009

Gereed: juli 2009

5

Resultaat: Functionerend PRIS

Inspanning: Op zo kort mogelijke termijn het huidige Parkeer Route Informatie Systeem laten functioneren.

Start: "as soon as possible"

Gereed: "as soon as possible"

6

Resultaat: Fietsparkeerbeleid.

Inspanning: Ontwikkelen fietsparkeerbeleid als basis voor besluitvorming en uitvoering van fietsparkeeroplossingen (extra rekken in stegen, extra stallingen, gebruik bestaande kelders, mobiele stallingen) en ook verplichting tot in pandig oplossen bij "grotere" aantallen (voorbeeld: studentenhuisvesting).

Start: januari 2009

Gereed: december 2009

7

Resultaat: Extra fietsenrekken stegen kernwinkelgebied.

Inspanning: Na onderzoek naar de capaciteitsbehoefte en mogelijkheden, het toevoegen van extra fietsstalplaatsen in de geschikte stegen in het kernwinkelgebied.

Start:

Gereed: oktober 2009

8

Resultaat: Extra fietsenstallingen kernwinkelgebied.

Inspanning: Onderzoek, besluitvorming en realisatie van gebouwde (beheerde) fietsenstallingen dichtbij of in het kernwinkelgebied (ondergrondse of inpandige).

Start:

Gereed: december 2009

9

Resultaat: Kelders als fietsenstallingen.

Inspanning: Onderzoek naar mogelijkheden en fysieke aanpassingen voor publiek gebruik van reeds bestaande (fietsen)kelders, onder andere stadhuiskelder, V&D, Vögele, Hema, et cetera.

Start:

Gereed: december 2009

10

Resultaat: Extra fietsstalplaatsen openbare ruimte.

Inspanning: Onderzoek naar toevoegen van (eventueel op piektijden beschikbare) fietsstalplaatsen in de openbare ruimte (voorbeeld: kop van de Breestraat op de marktzaterdag, maar ook op evenementendagen).

Start:

Gereed: december 2009

11

Resultaat: Inpandig oplossen fietsparkeren bij bouwprojecten.

Inspanning: Onderzoek wenselijkheid en mogelijkheden om bij nieuw te bouwen voorzieningen – en wellicht reeds bestaande voorzieningen – fietsparkeren op straat / stoep te voorkomen (bouwbesluit -> aanpassing verordening; fietsparkeren inpandig oplossen in kantorenlocaties, studentenhuizen).

Start: 2^e kwartaal 2009

Gereed: 2^e kwartaal 2009

5.44 Aanpassing parkeertarieven 2009

Naam document	Aanpassing parkeertarieven 2009
Datum vastgesteld	College: 12 mei 2009 Raad: 16 juni 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	Op 14 april jongstleden hebben B&W ingestemd met de Kadernota Bereikbaarheid, na verwerking van de inspraakreacties, en vervolgens ter vaststelling aangeboden. In de nota zijn onder andere hoofdlijnen op het gebied van parkeren opgenomen en worden randvoorwaarden beschreven waarbinnen er voldoende perspectief op een verantwoorde financiële dekking bestaat voor realisatie van die hoofdlijnen. Onder besluit 2 d van het raadsvoorstel over de kadernota staat als hoofdlijn voor parkeerbeleid vermeldt de verhoging van de parkeertarieven met ingang van medio 2009. Om die wijziging zo snel mogelijk daadwerkelijk vanaf medio 2009 in de parkeerapparatuur door te voeren is het nodig om dit besluit zo mogelijk tegelijk met de vaststelling van de kadernota Bereikbaarheid te nemen, of zo kort mogelijk na dit moment. De wijziging impliceert een voorbereidingstijd waarbij acties van de leverancier van de parkeerautomaten vereist zijn en een uitvoeringstermijn voor eigen personeel.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	De verhoging van een deel van de parkeertarieven is, naast andere in de Kadernota Bereikbaarheid beschreven maatregelen, nodig om een betere financiële situatie te scheppen met het oog op de verwezenlijking van de hoofdlijnen van parkeerbeleid. Daarnaast willen de gemeente met de voorgestelde tariefstructuur op een marktconforme manier tot uitdrukking brengen dat parkeren in of vlak bij het kernwinkelgebied duurder mag zijn dan parkeren op grotere afstand van het stadshart.
Voorgestelde maatregelen	Parkeren in en nabij het kernwinkelgebied (naar de vorm van het gebied de 'beker' genoemd) wordt duurder dan parkeren op andere plaatsen. Het voorstel is om het tarief in de 'beker' voor (het restant van) het jaar 2009 en 2010 te bepalen op € 2,40 per uur. Deze verhoging komt neer op compensatie van de uitgestelde indexaties van de jaren 2004 - 2008. De tarieven voor een dag-, week-, maand- of jaarkaart, waarmee overal geparkeerd kan worden waar betaald parkeren van kracht is, worden dienovereenkomstig aangepast. De uurtarieven buiten het 'bekergebied' worden in het voorstel van het college in 2009 en 2010 op het huidige niveau gehandhaafd. Ook de prijs voor een parkeervergunning wordt in deze periode niet gewijzigd.

5.45 Uitvoeringskrediet Morspoortgarage

Naam document	Uitvoeringskrediet Morspoortgarage
Datum vastgesteld	College: 10 november 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	Op 26 mei 2009 stelde de raad de Kadernota Bereikbaarheid vast, waarin het aantal parkeerplaatsen en ook de financiële randvoorwaarden voor de realisatie van de Morspoortgarage vaststaan. Hierop volgend stelde de raad op 16 juni 2009 een voorbereidingskrediet ter beschikking voor projectmanagement en diverse onderzoeken. Thans is een uitvoeringsbesluit voorliggend waarin het voor uitvoering benodigde krediet ter beschikking wordt gevraagd.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Het college heeft zich in de kadernota Bereikbaarheid verbonden aan de realisatie van een parkeergarage voor een periode van tien jaar op de Morspoort locatie. Voor de realisatie van de gebouwde voorziening en de herinrichting van de openbare ruimte in de directe omgeving is een krediet benodigd, dat nu wordt aangevraagd.</p> <p>Voor het ontwerp en de bouw van de garage wordt een niet-openbare Europese aanbestedingsprocedure doorlopen. Hieruit komt naar verwachting begin januari een potentiële gunningkandidaat naar voren. Pas als de aanbestedingsprocedure geheel doorlopen is, is bekend welke prijs gerekend wordt voor het realiseren van de garage. Om de voortgang in het proces te behouden en vóór 1 maart 2010 een bouwvergunning te kunnen verlenen, is het echter noodzakelijk nu al een krediet voor de uitvoering ter beschikking te hebben.</p> <p>Parallel aan dit besluit over de uitvoering hoort een apart besluit over de aankoop van het perceel met de voormalige Marechaussee kazerne en een besluit met betrekking tot het vaststellen van het bestemmingsplan Transvaal.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<p>Voldoende parkeercapaciteit voor de bezoekers van de Leidse binnenstad en haar directe omgeving door middel van een uitbreiding van het parkeerareaal, onder andere op de locatie Morspoort.</p> <p>Het op een zo kort mogelijke termijn realiseren van de modulaire garage voor 10 jaar met een capaciteit van 450 plaatsen aan de Morspoort. Hiertoe is reeds een niet-openbare Europese aanbestedingsprocedure gestart, waarin via Design and Construct wordt gezocht naar het meest optimale ontwerp voor deze garage. Voor de realisatie van de garage en de inrichting van de openbare ruimte is echter ook geld benodigd; dat met dit raadsvoorstel wordt gevraagd beschikbaar te stellen.</p>
Voorgestelde maatregelen	Een uitvoeringskrediet voor de realisatie van de garage en het herinrichten van de direct aangrenzende openbare ruimte ter beschikking stellen.

5.46 Exploitatie fietsenstalling station Zeezijde

Naam document	Exploitatie Fietsenstalling Station Zeezijde
Datum vastgesteld	College: 12 mei 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>Met de DZB wordt een overeenkomst voor een periode van twee jaar aangegaan voor het beheer van de nieuwe, ondergrondse fietsenstalling aan de Bargelaan onder het voorplein Zeezijde. Openstelling is voorzien van maandag tot en met zondag van 06.00 uur tot 21.00 uur.</p> <p>De stalling wordt voorlopig gratis toegankelijk. Afhankelijk van de toeloop kan later de service voor het langdurig stallen van fietsen worden uitgebreid naar een vorm van betaald stallen.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	<ul style="list-style-type: none">• Met de DZB per 15 mei 2009 een overeenkomst voor twee jaar aangaan voor het beheer van de nieuwe, ondergrondse fietsenstalling aan de Bargelaan onder het voorplein Zeezijde.• Openingstijden stalling: van maandag tot en met zondag van 06.00 uur tot 21.00 uur.• De stalling zal gratis toegankelijk zijn.• Als het langdurig gebruik toeneemt, wordt de service voor het langdurig stallen uitgebreid naar een vorm van betaald stallen.

5.47 Stedenbouwkundig Masterplan LBSP

Naam document	Stedenbouwkundig Masterplan Leiden Bio Science Park
Datum vastgesteld	Onbekend, stuk komt uit 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	<p>Het Bio Science Park in de Leeuwenhoek voert nationaal de bedrijvigheid aan op het vlak van de biomedische life sciences. De Universiteit Leiden, de gemeente Leiden en de gemeente Oegstgeest willen het gebied de Leeuwenhoek, samen met het aangrenzende gebied Nieuw Rhijngeest Zuid in de gemeente Oegstgeest, laten doorgroeien tot een kenniscluster dat op mondiaal niveau toonaangevend is. Het stedenbouwkundig masterplan is de onderlegger voor bestemmingsplannen van diverse deelgebieden in Leeuwenhoek. Tevens dient het als basis voor de samenwerkingsovereenkomst tussen de Universiteit Leiden en de gemeente Leiden.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>p15:</p> <p>Parkeren: Stedenbouwkundig is rekening gehouden met ruimere parkeermogelijkheden dan in de huidige situatie. In de Leeuwenhoek worden voor life science gerelateerde bedrijvigheid de volgende parkeernormen gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cat. 1 bedrijfsmatig = 1 pp per 100 m2 bvo; • cat. 2 kantoorachtig = 1 pp per 80 m2 bvo; • cat. 3 kantoor = 1 pp per 60 m2 bvo. <p>Voor andere functies zal conform gemeentelijk beleid de ASVV-CROW normering worden toegepast. Ondanks de toename van het aantal plaatsen wordt in het ruimtelijk beeld parkeren minder dominant.</p> <p>Uitgangspunt is het parkeren zoveel mogelijk uit het zicht op te lossen. Omdat per type programma de mogelijkheden om te investeren in gebouwde parkeervoorzieningen verschillen, is naast de bouw van (half) verdiepte garages ook voorzien in maaiveld parkeren. In dat geval bevindt het parkeren zich achter de gebouwen op eigen terrein. Deze oplossing is vooral van toepassing op de bedrijven in categorie I en II.</p> <p>Kenmerkend voor de nieuw te ontwikkelen delen van de Leeuwenhoek is dat de traditie van een eigen kavel met een hek eromheen wordt verbroken. Hierdoor ontstaan mogelijkheden tot het clusteren van parkeerplaatsen in collectieve voorzieningen. Dit draagt bij aan de integrale ruimtelijke kwaliteit van het gebied en biedt mogelijkheden voor veel efficiëntere indelingen.</p> <p>Bijkomend voordeel is dat grotere parkeervelden op termijn relatief eenvoudig voorzien kunnen worden van een extra gebouwde laag, waarmee de capaciteit bijna verdubbeld. Ook bij de kantoren (bedrijven in categorie III) wordt clustering nagestreefd. In de strip langs de Plesmanlaan staan gebouwen op een parkeerdek, dat de gehele bouwkavel beslaat. In Gorlaeus en Boerhaave zijn specifieke parkeeroplossingen ontwikkeld, die insteken op een doorontwikkeling van maaiveldparkeren naar het parkeren in gebouwde voorzieningen. Gevolg van de gekozen aanpak is dat de vijftig parkeerplaatsen die nu nog ten behoeve van het museum in de Naturalistuin aanwezig zijn, in de toekomst verdwijnen. Omdat Naturalis behoefte heeft aan een nog groter aantal parkeervoorzieningen (300 stuks) wordt gezocht naar een definitieve en hoogwaardige oplossing.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.48 Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2007/2008

Naam document	Voortgangsrapportage Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 2007/2008
Datum vastgesteld	College: 14 juli 2009
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	Op 28 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Leiden het Wijkontwikkelingsplan Zuidwest 'Mozaïek Zuidwest, wijk vol kansen' vastgesteld. Jaarlijks wordt middels een voortgangsrapportage gemeld wat de stand van zaken is van de verschillende projecten. Dit is de derde voortgangsrapportage.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Er is een aantal verkeersprojecten in het Wijkontwikkelingsplan dat uit budgetten van de gemeentebegroting wordt gefinancierd, waaronder "Herinrichting Hoven".</p> <p>Doel: De bereikbaarheid van Zuidhoven te garanderen voor hulp- en calamiteitendiensten door foutief en hinderlijk parkeren te voorkomen. Bij de herinrichting zal tevens gekeken worden of het mogelijk is de parkeercapaciteit te vergroten.</p> <p>Achtergrond: Er zijn veel klachten over bereikbaarheid en parkeeroverlast in Zuidhoven. Deze klachten kunnen worden verholpen door op een aantal plaatsen in Zuidhoven de openbare ruimte aan te passen. Deze herinrichting gaat gepaard met een parkeerverbodzone. Hierdoor zal een juridische basis ontstaan om te kunnen handhaven op foutief parkeren.</p> <p>Beoogd resultaat: Na realisatie van de herinrichting van de straten in Zuidhoven - waarbij parkeervakken aangegeven zullen worden - zal duidelijk zijn waar geparkeerd mag worden en waar niet en neemt de parkeercapaciteit toe.</p> <p>Stand van zaken: De parkeerplaatsen zijn inmiddels aangelegd.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.49 Programmabegroting 2010

Naam document	Programmabegroting 2010
Datum vastgesteld	College: 6 oktober 2009 Raad: 12 november 2009
Auteur – contactpersoon	Burgemeester en Wethouders
Samenvatting	Uitvoering van beleid, wat zijn voornemens en doelstellingen voor 2010, welke investeringen moeten worden gedaan.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	p62: Leiden heeft de ambitie te regisseren dat extra parkeerplaatsen worden gebouwd en dat tegelijkertijd het milieu, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid worden gediend. Uitgangspunt in de kadernota bereikbaarheid is dat parkeerinkomsten ingezet gaan worden voor parkeerdoeleinden en niet meer als algemeen dekkingsmiddel.
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	De doelstellingen zijn opgenomen in de hierboven genoemde beleidspunten Concrete (cijfermatige) doelstellingen zijn opgenomen voor: <ul style="list-style-type: none"> • % inwoners dat vaak parkeeroverlast ondervindt. • % van de autobezitters dat parkeermogelijkheden in openbare ruimte nabij huis met goed of voldoende beoordeelt. • Aantal parkeerplaatsen op straat voor bewoners/bezoekers in parkeerrestrictiegebied. • Aantal parkeerplaatsen in garages voor bewoners/bezoekers. • Aantal parkeerplaatsen op P+R terreinen.
Voorgestelde maatregelen	p62: <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking ten behoeve van realisatie parkeergarages: Morspoort en Haagwegterrein worden verder onderzocht. • Uitwerking medegebruik parkeergarages van derden. • In overleg met wijken invoeren van parkeerregulering. • Kortetermijnmaatregelen parkeerbeleid: opstellen parkeernormen, aanpassen parkeertarieven, verbeteren parkeermogelijkheid voor gehandicapten. • Plaatsen van circa 600 extra fietsenrekken in de binnenstad. • Realisatie van tijdelijke fietsstalling in Breestraat 78/80. • Locatiestudie extra fietsparkeervoorziening van circa 1000 plaatsen in stadshart. • Toekomstvisie op fietsparkeren stationsgebied met partners.

5.50 Parkeeronderzoek gemeente Leiden

Naam document	Parkeeronderzoek gemeente Leiden – Parkeerrestrictiegebied
Datum vastgesteld	Niet vastgesteld, onderzoek is uitgevoerd in september 2009
Auteur – contactpersoon	Afdeling Realisatie, Team Stadsontwerp
Samenvatting	<p>In september 2009 heeft de afdeling verkeer en vervoer een parkeeronderzoek gehouden in de restrictiegebieden en een aantal gebieden rond het parkeerrestrictiegebied.</p> <p>In het onderzoek zijn de volgende aspecten onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none">• Parkeercapaciteit.• Parkeerbezetting op verschillende onderzoeksmomenten.• Verdeling tussen vergunninghouders en bezoekers.• Aantal foutparkeerders.• Parkeercapaciteit en bezetting op verschillende onderzoeksmomenten van parkeergarages en parkeerterreinen. <p>In de onderzoeksrapporten worden de resultaten gepresenteerd; er worden geen conclusies getrokken of aanbevelingen gedaan.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.51 Perspectiefnota 2010-2013

Naam document	Perspectiefnota 2010-2013
Datum vastgesteld	juni 2009
Auteur – contactpersoon	Concernstaf Middelen & Control
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Bij het B&W besluit 08.1236 d.d. 9 december 2008 is besloten om de bijdrage van de parkeerreserve aan de algemene middelen in de jaren 2010 tot en met 2018 geleidelijk naar nul terug te brengen. In de begroting is namelijk het saldo tussen de lasten parkeren en de baten parkeren € 2.000.000 per jaar. Dit betekent dat de lasten € 2,0 miljoen lager zijn dan de begrote baten. Dit "positieve resultaat" wordt in de huidige begroting ingezet om uitgaven te doen op andere beleidsterreinen dan parkeren. Met deze geleidelijke terugbrenging van de bijdrage aan de Algemene Middelen worden de parkeermiddelen geleidelijk steeds meer ingezet ten bate van het beleidsproduct "parkeren". Nadelen met betrekking tot parkeren dienen in het vervolg ook binnen het parkeerfonds te worden opgelost.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.52 Initiatief raadsvoorstel Fietsparkeren

Naam document	INITIATIEF RAADSVORSTEL 09.0140 Fietsen parkeren in het centrum van Leiden, Decentrale onbewaakte voorzieningen
Datum vastgesteld	Raad: 17 december 2009
Auteur – contactpersoon	De heer / mevrouw Holla
Samenvatting	De fiets is in Leiden een veelgebruikt vervoersmiddel. De kwaliteit van de voorzieningen in het centrum van Leiden laat echter te wensen over. Doel van dit initiatief raadsvoorstel is om op korte termijn een impuls te geven aan deze voorzieningen. Het vraagstuk van één (of meerdere) grote openbare en gratis fietsstalling(en) in het centrum van Leiden wordt in dit voorstel buiten beschouwing gelaten. Het gaat in dit voorstel 'slechts' om decentrale onbewaakte fietsvoorzieningen in het centrum van Leiden.
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>Sinds 2004 is Leiden bezig om de fietsvoorzieningen in het centrum van Leiden te verbeteren. Verschillende voorstellen hebben het keer op keer het niet gehaald. Dit werd met name veroorzaakt door verschillende politieke standpunten over het wel of niet realiseren van één centrale, gratis en bewaakte fietsstalling in het centrum. Bij de verschillende voorstellen zaten ook voorstellen voor kleinere decentrale en onbewaakte fietsvoorzieningen. Deze decentrale voorzieningen zijn door de discussie over de centrale fietsvoorziening fors vertraagd en nog steeds is er geen zicht op realisatie daarvan. Dit initiatief raadsvoorstel hoopt die impasse te doorbreken door beide onderwerpen (centraal versus decentraal) van elkaar los te knippen. Dit voorstel gaat 'slechts' om de decentrale onbewaakte fietsvoorzieningen in het centrum van Leiden.</p> <p>In de nota "Fietsparkeren in het centrum van Leiden" zijn diverse mogelijke locaties beoordeeld op de mogelijkheden voor nieuwe stallingvoorzieningen of uitbreiding van bestaande voorzieningen. De verschillende opties zijn beschreven en beoordeeld op basis van hun ligging ten opzichte van fietsroutes en ten opzichte van centrumwinkels. Voorts werd gekeken naar de inpasbaarheid van zowel in pandige alternatieven als oplossingen in de openbare ruimte.</p> <p>Op basis van de nota "Fietsparkeren in het centrum van Leiden" is een aantal voorzieningen naar voren gekomen als zinvol en haalbaar.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	Hoofddoel is het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Leiden. Voldoende capaciteit voor het stallen van fietsen is een randvoorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van de fiets. Bovendien is momenteel de openbare ruimte in het centrum zwaar belast door losgeparkeerde fietsen. Tenslotte is het centrum naast het stationsgebied het grootste risicogebied met betrekking tot fietsdiefstal.

Voorgestelde maatregelen

Het college wordt opgedragen extra fietsvoorzieningen te realiseren voor de lente van 2010, waarbij indicatief gedacht kan worden aan de volgende voorzieningen:

- Garenmarkt (50).
- kruispunt Breestraat Hogewoerd – Korevaarstraat – Steenschuur (100).
- Pieterskerk Choorsteeg (15).
- Mooi Japiksteeg (50).
- Haarlemmerstraat en zijstegen (200).
- diverse locaties (200).

Voorgesteld wordt als volgt te werk te gaan:

- Een eerste fase van plaatsing uit te werken voor locaties waarop hiertoe gemakkelijk kan worden overgegaan, waarna met in achtneming van de gebruikelijk procedures snel tot plaatsing wordt overgegaan.
- Vervolgens uitwerking te geven aan locaties die procedureel lastiger zijn, bijvoorbeeld vanwege eisen die de hulpverleningsdiensten stellen of die overleg met en medezeggenschap van derden vereisen.

Gestreefd wordt naar een optimale uitbreiding van het aantal klemmen, dat pas na uitwerking exact kan worden vastgesteld.

5.53 Openbaarstelling private parkeergarages

Naam document	Openbaarstelling private parkeergarages
Datum vastgesteld	2 maart 2010
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	<p>De gemeenteraad heeft bij de behandeling van het uitvoeringsbesluit Haagwegterrein op 31 maart 2009 de motie Bonestroo aangenomen. Naar aanleiding daarvan heeft het college nu met drie partijen (universiteit, LUMC en De Raad Vastgoed) overeenstemming bereikt over de voorwaarden waaronder hun parkeergarages buiten kantooruren openbaar gebruikt kunnen worden. Wij hebben vandaag, 2 maart 2010, besloten met deze partijen convenanten te sluiten. Met een vierde partij (Kamer van Koophandel/ Rabobank) lopen nog besprekingen. De Stichting Stadsparkerplan Leiden is betrokken bij dit project 'medegebruik private parkeervoorzieningen'.</p> <p>De gemeente zal niet deelnemen in het beheer en onderhoud van de private garages. De gemeente zal zorgen voor parkeerverwijzing en reclame. Aan de beheerders is verzocht het aantal nieuwe gebruikers van de garages te meten, zodat het resultaat van dit beleid geëvalueerd kan worden.</p>
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	

5.54 Onderzoek parkeerbehoefte centrum Leiden

Naam document	Onderzoek parkeerbehoefte centrum Leiden
Datum vastgesteld	Niet vastgesteld, rapport is van 23 maart 2010
Auteur – contactpersoon	SPARK
Samenvatting	<p>Hoewel aan een uitbreiding van het parkeerareaal wordt gewerkt met onder andere de Morspoortgarage en het parkeren op het Haagwegterrein voor de komende jaren veilig is gesteld, blijft het de vraag of Leiden voldoende parkeergelegenheid heeft. Onderzocht is hoeveel parkeerplaatsen Leiden zowel kwantitatief als kwalitatief voor haar bezoekers beschikbaar heeft. Hierbij is gebruik gemaakt van recente parkeerdrukmetingen (september 2009) in het gehele gereguleerde parkeergebied.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat <i>op basis van de huidige vraag en bij het huidige aanbod</i> er geen tekort aan parkeergelegenheid is voor bezoekers aan de binnenstad. Weliswaar zijn een aantal locaties vol of nagenoeg vol op de koopavond en/of de zaterdagmiddag, maar op andere plaatsen is dan nog vrije capaciteit beschikbaar (ruim 550 parkeerplaatsen binnen de beker). Voor de duidelijkheid: de te bouwen Morspoortgarage (450 plaatsen) en in aanbouw zijnde parkeergarage ROC-Lammenschans (300 plaatsen) zijn niet meegerekend bij het aanbod van parkeerplaatsen. Het gaat hier om het aanbod anno 2009. Hieruit mag geenszins geconcludeerd worden dat uitbreiding van het parkeerareaal niet nodig zou zijn.</p> <p>Ondanks dat er voldoende plaatsen beschikbaar zijn, leeft breed het idee dat Leiden onvoldoende parkeergelegenheid heeft. Gezien de feiten is het gepercipieerde tekort aan plaatsen noch van kwantitatieve noch van kwalitatieve aard. Maar er zijn wel redenen te benoemen om tot aanpassingen van het parkeerareaal over te gaan. Enerzijds om meer parkeerkwaliteit te bieden (gelijkblijvend aantal plaatsen maar meer plaatsen van de hoogste gebruikskwaliteit), anderzijds om te anticiperen op grotere bezoekersaantallen aan Leiden in de toekomst. De visie op de ontwikkeling van de stad en de kwaliteit van het parkeerproduct moeten daarbij als uitgangspunten gelden. Pas dan is een gedegen onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid van verschillende ontwikkelingslocaties mogelijk.</p> <p>Voor de Kaasmarkt en in mindere mate de Garenmarkt lijkt een uitbreiding van het aantal plaatsen vooral ten gunste te komen van de ontwikkelingslocatie zelf en niet voor algemeen gebruik door binnenstadsbezoekers. De Lammermarkt kan per saldo wel een uitbreiding opleveren. De financiële gevolgen voor de gemeentelijke parkeereexploitatie zijn nog onvoldoende in kaart gebracht, maar aangenomen mag worden dat deze vooralsnog sterk negatief zijn. Er is immers in de huidige situatie geen tekort aan plaatsen gevonden en daarom zal de exploitatie van een parkeergarage aan de Lammermarkt naar verwachting de exploitatie van het straatregime en ook van de toekomstige Morspoortgarage kannibaliseren. Dit nog afgezien van het gegeven dat gebouwde parkeerplaatsen nu eenmaal duurder zijn dan parkeerplaatsen op straat.</p> <p>Meer definitieve uitspraken omtrent de wenselijkheid van de genoemde locaties, zijn pas mogelijk indien bestuurlijk wordt geformuleerd welke doelstellingen worden nagestreefd ter verbetering van het imago van het parkeerproduct en de aantrekkingskracht van Leiden en tot welke uitbereiding of verplaatsing van parkeercapaciteit dit dient te leiden.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	

5.55 Samen Leiden – Bestuursvereenkomst 2010 – 2014

Naam document	Samen Leiden – Bestuursvereenkomst 2010-2014
Datum vastgesteld	28 april 2010
Auteur – contactpersoon	
Samenvatting	
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	
Voorgestelde maatregelen	<p>Het College geeft voortvarend uitvoering aan het vastgestelde Programma Binnenstad en zoekt daarbij indien noodzakelijk de extra benodigde middelen. Het College realiseert mede daartoe 1000 extra parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages in de binnenstad (Garenmarkt, Lammermarkt en Kaasmarkt) te beginnen op de Garenmarkt en de Lammermarkt.</p> <p>In het kader van duurzame mobiliteit worden de plannen voor een Duurzaam Mobiliteits-Centrum (DMC) op het Haagwegterrein actief ondersteund.</p> <p>Het College bevriest de werkzaamheden voor de Morspoortgarage voor drie maanden. In samenwerking met de wijk Transvaal wordt gezocht naar aanpassing van het plan, waarbij op basis van het bestemmingsplan, minimaal 65% van de geplande capaciteit gerealiseerd wordt. Het schrappen van één verdieping is daarbij één van de opties.</p>

5.56 Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2010

Naam document	Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2010
Datum vastgesteld	
Auteur – contactpersoon	Annelies Roovers (redactie)
Samenvatting	<p>In het Uitvoeringsprogramma 2010 laat de gemeente zien wat in 2010 wordt gedaan om de mogelijkheden van de Leidse binnenstad nog beter te benutten.</p> <p>We concentreren ons daarbij op concrete resultaten. Van de 78 projecten, activiteiten en maatregelen die we beschrijven, leiden 42 dit jaar tot zichtbare effecten in de stad. De andere zijn voorbereidende werkzaamheden of leiden in 2011 of later tot zichtbaar resultaat.</p>
Beleidspunten met betrekking tot parkeren	
Doelstellingen met betrekking tot parkeren	<ul style="list-style-type: none"> • Betere bereikbaarheid • Meer en betere parkeermogelijkheden
Voorgestelde maatregelen	<p>p17:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Medegebruik private parkeergarages Gestimuleerd wordt dat derden private parkeergarages aan de rand van de binnenstad op piekmomenten gebruiken (LUMC, Maliebaan, et cetera). Verdere inspanningen zijn gericht op de uitwerking van afspraken, parkeerverwijzing en communicatie. Begin 2010 wordt een kredietvoorstel gedaan aan de Raad. • Nieuwe organisatie Stadsparkeerplan Leiden Na onderzoek naar de bedrijfskansen is een business case opgesteld voor de Stichting Stadsparkeerplan Leiden (SSL). De Raad besluit hier begin 2010 over. Implementatie van de nieuwe organisatie volgt in de zomer van 2010. Dit is tevens de aanzet tot de start van een duurzaam mobiliteitscentrum. • Optimaal Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) In 2010 controleren en corrigeren we het PRIS. Extra aandacht is nodig voor een goede registratie op de Garenmarkt (paaltjes/detectielussen) en voor interne afstemming bij de uitvoering van werkzaamheden en tijdelijke acties/evenementen. • Extra fietsenrekken en fietsstalplaatsen in de binnenstad Ongeveer 600 extra fietsenrekken worden geplaatst in de binnenstad. Onderzocht wordt of (eventueel op piektijden) het aantal fietsenrekken en stallingsplekken in de openbare ruimte kan worden uitgebreid.

BOO