

Nota van uitgangspunten parkeerregulering in Leiden



Leiden

Gemeente Leiden, 15 juli 2014

Inhoud

1.	Algemeen.....	3
2.	Doel	5
3.	Uitgangspunten	7
4.	Voorstel	9
4.1	Parkeerregulering in ruime schil met natuurlijke begrenzing.....	9
4.	Toelichting op de tarieven in tariefzone II	13
5.	Procedure, producten, planning	15
5.1	Op stadsniveau beslissen over parkeerregulering	15
5.2	Acties voorafgaand aan de formele procedure.....	16
5.3	Procedure	17
5.4	Globale planning.....	18

1. Algemeen

Parkeren is een wezenlijk onderdeel van het beleid over ruimtelijke ordening en over mobiliteit. Het ruimtebeslag van de geparkeerde auto is groot en groeiend. Leidenars beschikken nu over ongeveer 40.000 auto's en 3.500 bedrijfsvoertuigen. Daar komen dagelijks duizenden auto's van bezoekers van de stad bij, maar er vertrekken er ook duizenden.

Aangezien Leiden één van de meest dichtbebouwde gemeenten van Nederland is, waar de ruimte een bijzonder schaars goed is, moet parkeerbeleid niet alleen betrekking hebben op de binnenstad en het Stationsgebied met hun veelsoortige functies, maar ook op de andere wijken, waar meestal het wonen de belangrijkste functie is. Daar is in het algemeen sprake van een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte, die ten koste gaat van woongenot annex leefbaarheid. Al vele jaren bereiken de gemeente klachten van bewoners over die parkeeroverlast. De overlast in woonwijken wordt veroorzaakt door binnenstadbezoekers, treinfoorzen en werkers of bezoekers van bedrijven en ziekenhuizen.

Sinds 2012 wordt in diverse woonwijken een proef gehouden met parkeerregulering door middel van een blauwe zone. Uit de evaluatie van die proef (Evaluatie Proef met Blauwe Zone Leiden, 2 april 2013) komt naar voren dat bewoners binnen de blauwe zones veelal tevreden zijn met de parkeerregulering, maar erbuiten ontevreden. De parkeeroverlast is verschoven en daarmee de behoefte aan parkeerregulering. Uit de evaluatie van de blauwe zone blijkt voorts dat de kosten voor de gemeente ruim € 300.000,- per jaar bedragen (ongeveer € 50,- per parkeerplaats), voornamelijk vanwege de kosten van handhaving die niet verhaald kunnen worden op het Openbaar Ministerie. De parkeerboetes vloeien grotendeels in de staatskas.

In het beleidsakkoord 2014 – 2018, d.d. 17 april 2014, is opgenomen dat betaald parkeren wordt ingevoerd in een groot deel van de stad, met uitzondering van Merenwijk, BioSciencePark en de gebieden ten zuidwesten van Dr. Lelylaan en Churchilllaan en ten oosten van het Rijn- en Schiekanaal. De blauwe zones komen te vervallen. Bewonersvergunningen buiten de singels en het Stationsgebied worden tegen kostprijs verstrekt. De opbrengst van parkeerboetes valt toe aan de gemeentekas en niet aan het rijk, omdat er bij deze vorm van parkeerregulering sprake is van een gemeentelijke belasting.

2. Doel

Het algemene doel van parkeerbeleid is het waarborgen van bereikbaarheid en van een goede kwaliteit van de openbare ruimte.

De specifieke doelen zijn om onder meer door middel van parkeerregulering te bereiken dat

- a. bewoners in de nabijheid van hun woning hun auto op straat kunnen parkeren (voor zover ze die niet op particulier terrein kunnen stallen), zodat hun woongenot toeneemt
- b. bezoekers van bewoners en bedrijven op straat kunnen parkeren op loopafstand van hun bestemming
- c. bezoekers van voorzieningen binnen de singels primair in openbare parkeergarages parkeren, en secundair op automaatplaatsen
- d. werknemers primair op particulier terrein parkeren en secundair op betaalde, openbare parkeergelegenheid
- e. het beslag van geparkeerde auto's op de openbare ruimte vermindert ten gunste van voetgangers, fietsers, groen en spelen, waardoor de leefbaarheid en veiligheid toeneemt.

Behalve met parkeerregulering zullen de doelen van een betere bereikbaarheid en een mooiere openbare ruimte worden bereikt door het gebruik te stimuleren van alternatieve vervoerswijzen (met name de fiets) en van deelauto's, en door het – waar nodig en mogelijk – toevoegen van parkeergelegenheid (mede door het toepassen van parkeernormen bij nieuwbouw) en door te stimuleren dat particuliere parkeergelegenheid beter wordt gebruikt.

3. Uitgangspunten

De doelen van het parkeerbeleid worden bereikt met de volgende uitgangspunten.

- a. De gemeentelijke reserve Parkeren is in principe een gesloten financieel systeem, waarbij de uitgaven ten behoeve van parkeren worden gedekt door de opbrengsten uit parkeren, en waarbij eventuele tijdelijke liquiditeitstekorten worden aangevuld uit de vereveningsreserve. De bijdrage van de reserve Parkeren aan de algemene middelen wordt geleidelijk naar nul teruggebracht. De revenuen van parkeerregulering blijven behouden voor realisatie en exploitatie van parkeervoorzieningen en parkeerhandhaving.
- b. Bij nieuwbouw of verandering van gebruik van gebouwen worden de beleidsregels Leidse parkeernormen toegepast, wat inhoudt dat in principe op eigen terrein in de parkeervraag moet worden voorzien. Een aantal afwijkingsmogelijkheden van deze parkeereis zorgt voor de nodige flexibiliteit.
- c. Parkeerregulering in Leiden moet eerlijk, duidelijk, gemakkelijk en efficiënt zijn en bovendien adequaat handhaafbaar. Uniformiteit (één vorm van parkeerregulering, namelijk gefiscaliseerd parkeren) en gebruiksgemak voor de parkeerders hebben daarom prioriteit. Efficiency moet worden verhoogd door digitale parkeervergunningen (ook bezoekerskaarten), digitale handhaving (met scanscooters en scanauto's) en ombouw van parkeerautomaten. Belparkeren is al langer mogelijk.
- d. De (gefiscaliseerde) parkeerregulering is in hoofdzaak bedoeld voor het faciliteren van vergunninghouders en kortparkeerders. Vergunninghouders mogen overal op straat parkeren, mits binnen de zone van afgifte van de vergunning, kortparkeerders bij parkeerautomaten. Bezoekers van bewoners mogen – net als nu in de binnenstad – overal parkeren, zowel op vergunninghouderplaatsen als op kortparkeerplaatsen binnen de zone van afgifte. De kortparkeerplaatsen bevinden zich vooral nabij voorzieningen waar bezoekers van deze voorzieningen hooguit twee uur parkeren.
- e. Uit oogpunt van uniformiteit worden in de parkeerregulering op straat twee gebieden onderscheiden, welk onderscheid hoofdzakelijk tot uitdrukking komt in de parkeertarieven (dus twee tariefzones): een zone met een hoog tarief, binnenstad/Stationsgebied en een zone met een laag tarief, de wijken in de schil rondom de zone binnenstad/Stationsgebied.
In de binnenstad en het Stationsgebied bevindt zich de hoogste concentratie voorzieningen in de grootste diversiteit. Het schaalniveau van dit gebied is zowel bovenlokaal als lokaal. Er wonen, werken en recreëren heel veel mensen. Particuliere parkeerruimte en openbare ruimte zijn er schaars en vertegenwoordigen een hoge waarde. Openbare parkeergarages voorzien deels in de parkeervraag, vooral die van bezoekers, maar parkeerplaatsen op straat blijven onontbeerlijk. De handhaving hiervan is het meest intensief en kostbaar. De parkeertarieven zijn daarom in de binnenstad en het Stationsgebied veel hoger dan in de schilwijken.
- f. In de wijken buiten de binnenstad en het Stationsgebied zal de handhaving minder intensief te zijn dan erbinnen. De tarieven kunnen daar lager worden bepaald, zij het dat de tarieven voor kortparkeerders er niet zo laag mogen zijn, dat de kortparkeerplaatsen

buiten de singels concurreren met de openbare parkeergarages die bestemd zijn voor binnenstadbezoekers.

- g. Aangezien niet alle vergunninghouders gelijktijdig aanwezig blijken te zijn, kunnen bewonersvergunningen zowel in de binnenstad en het Stationsgebied als daarbuiten tot 100% van het beschikbare areaal worden uitgegeven. Bij hogere percentages wordt een wachtlijst gebruikt.
- h. De binnenstad en het Stationsgebied vormen niet alleen één tariefzone (zone I), maar ook één vergunningzone (zone A) waarbinnen vergunninghouders uit die zone moeten parkeren. De schilwijken, die ook één tariefzone vormen (zone II) worden onderverdeeld in drie grote vergunningzones (zones B, C en D) waarbinnen de vergunninghouders binnen de eigen zone moeten parkeren. Zonder onderverdeling in vergunningzones zou de verleiding voor het maken van korte ritten binnen een groot deel van de stad te groot zijn. Het instrument van de parkeervergunning dient er immers voor in de nabijheid van de woning te kunnen parkeren.
- i. Het aantal nieuw te plaatsen parkeerautomaten gaat uit van een maximale straal van 250 m rondom kortparkeerplaatsen; de dichtheid is daarmee lager dan in de binnenstad.
- j. Een groot deel van de parkeerdruk in woonwijken wordt veroorzaakt door werknemers en ondernemers. Het parkeren door deze groepen dient te worden gefaciliteerd, mede om parkeeroverlast in ongereguleerde wijken tegen te gaan. Momenteel is voor deze groepen de werknemersvergunning (geldig van maandag t/m vrijdag van 08.00 – 18.30 uur) in het leven geroepen voor bepaalde parkeervoorzieningen in de binnenstad. In de schil rond de binnenstad komt parkeerruimte vrij als gevolg van de parkeerregulering. Per vergunningzone zal 4% van de vergunninghoudersplaatsen gebruikt mogen worden door houders van werknemersvergunningen; dit percentage zal worden heroverwogen als het resultaat van parkeeronderzoeken daar aanleiding voor geeft.
- k. Om bezoekers van voorzieningen zo veel mogelijk te verleiden in openbare parkeergarages te parkeren, mag er in de directe omgeving van die garages geen mogelijkheid bestaan gratis op straat te parkeren. Parkeren in gemeentelijke parkeergarages dient voor de bezoekers in principe financieel aantrekkelijker te zijn dan parkeren op straat. Dit zal mede bijdragen aan het beperken van zoekverkeer op straat (waaronder op het beoogde HOV-tracé Hooigracht – Langegracht) en aan verfraaiing van het stadsbeeld.
- l. De parkeertarieven van straatparkeren worden tweejaarlijks geïndexeerd met inflatie of zo nodig extra verhoogd om aan het vorige uitgangspunt te voldoen (parkeren op straat duurder dan in garage).

4. Voorstel

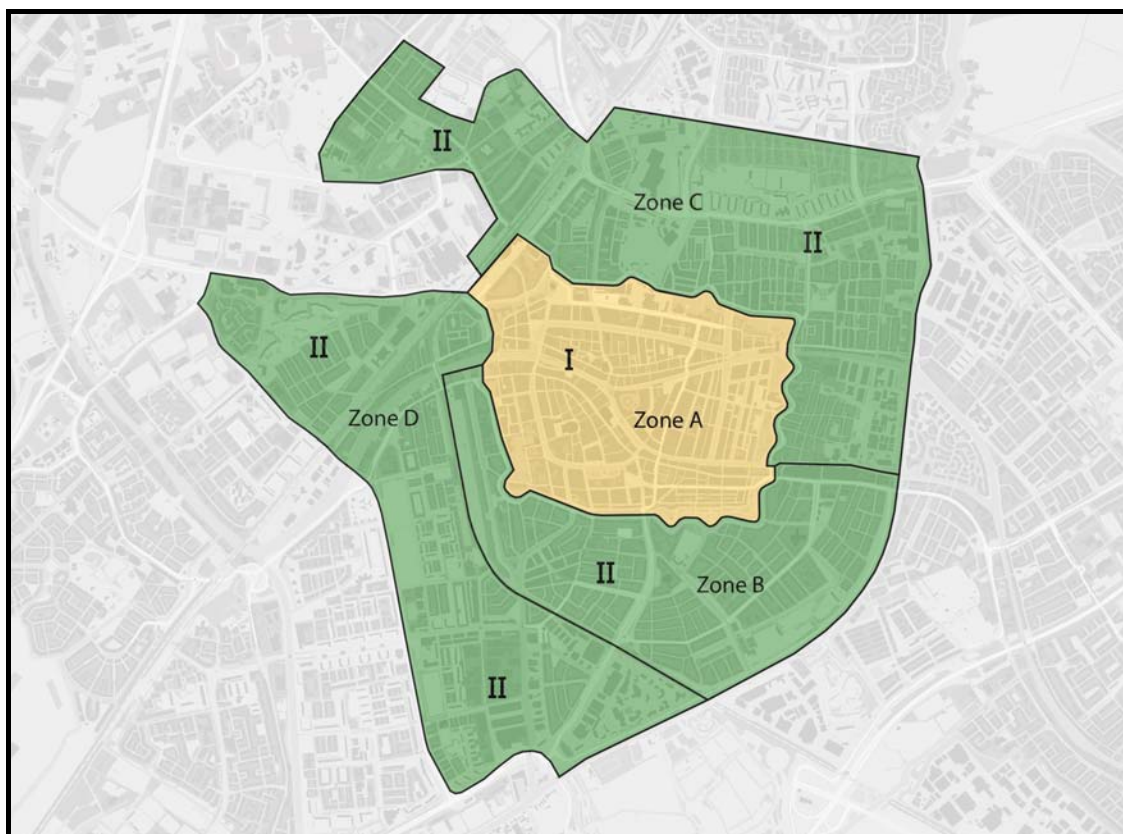
4.1 *Parkeerregulering in ruime schil met natuurlijke begrenzing*

In het beleidsakkoord 2014 – 2018 (d.d. 17 april 2014) van de vier raadsfracties die in het college van B en W zijn vertegenwoordigd, staat de volgende afspraak geformuleerd over parkeerregulering.

In de wijken rondom de binnenstad voeren we betaald parkeren in voor bezoekers. Dit geldt voor de hele stad, met uitzondering van de volgende gebieden: Merenwijk, Stevenshof, BioSciencePark, het gebied ten zuidwesten van de Dr. Lelylaan en de Churchilllaan en het gebied ten oosten van de Kanaalweg. Bewoners kunnen tegen kostprijs bewonersvergunningen aanschaffen, waarbij de prijs van de tweede (en derde) vergunning even hoog is als van de eerste.

Het doel is om de parkeeroverlast in de woonwijken tegen te gaan door – net als nu in de binnenstad, het Stationsgebied, Vreewijk, Marewijkbuurt en Transvaal 1 – een gefiscaliseerde parkeerregulering met parkeervergunningen voor belanghebbenden, gecombineerd met betaald parkeren met parkeerautomaten, in te voeren.

Het beleidsakkoord gaat uit van het gebied dat ligt tussen Slaaghsloot, Zijl, Rijn- en Schiekanaal, Churchilllaan, Dr. Lelylaan, Plesmanlaan, Rijnsburgerweg, Wassenaarseweg en gemeentegrens met Oegstgeest (zie kaartje). De Leeuwenhoek kan worden uitgezonderd, omdat zich hier geen parkeerplaatsen op de openbare weg bevinden.



Kaart met tariefzone I (geel), tariefzone II (groen) en de vergunningzones A, B, C en D

Bij de keuze voor deze begrenzing is afgewogen dat de wijken in de rest van de gemeente (Merenwijk, Stevenshof, Hoge Mors, Boshuizen, Fortuinwijk, Roomburg, Meerburg en het Waardeiland) redelijk afgescheiden liggen van de schil rond de binnenstad. De Churchilllaan - Dr. Lelylaan, het park Tuin van Noord, en het Rijn- en Schiekanaal zorgen voor die fysieke en psychologische scheidingen.

Het is overigens niet zo dat in de wijken buiten de schil geen parkeerprobleem wordt ondervonden. Het is niet voor niets dat in de Merenwijk en de Stevenshof onlangs in overleg met die wijken extra ruimte voor parkeerplaatsen is gezocht en aangelegd.

Met een uitgebreid parkeeronderzoek voor de hele gemeente (buiten het huidige parkeer-restrictiegebied) zal de parkeerdruk worden vastgesteld en de ontwikkeling daarvan gemonitord na invoering van de parkeerregulering.

Kooiplein

De raad besloot bij de Kadernota Bereikbaarheid in mei 2009 (in de besluittekst onder II d.) onder andere als volgt.

- *de 419 openbare plaatsen van de in 2015 te openen Kooipleingarage voor tien jaar tegen nultarief te (laten) exploiteren en tot die tijd geen parkeerregulering op straat in de omgeving in te voeren; een besluit over de vorm van parkeerregulering na de genoemde tien jaar is dan aan de orde in 2020.*

Als B en W zouden besluiten dat in het gebied rondom het Kooiplein eerder een parkeer-regulering met betaald parkeren en vergunningparkeren ingevoerd moet worden, zal de raad gevraagd worden deze wijziging van het eerder vastgestelde beleid vast te stellen.

4.2 Voorstellen voor parkeertarieven

Twee tariefzones: binnenstad en schil

Voorgesteld wordt te kiezen voor een heldere tweedeling, dus voor twee tariefzones.

Tariefzone I: binnenstad c.a.

- de binnenstad (gebied binnen de singels)
- het Stationsgebied (tussen Schuttersveld, spoor en Morssingel)

Tariefzone II: schil

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| - Vogelwijk | - Burgemeesters- en |
| - Raadsherenbuurt | Professorenwijk |
| - Houtkwartier | - Tuinstad-Staalwijk |
| - Schuttersveld | - Vreewijk |
| - Maredijkbuurt | - Cronestein |
| - Groenoord | - Gasthuiswijk |
| - Noorderkwartier | - Haagwegkwartier |
| - De Kooi | - Transvaal I, II en III |
| - De Waard/Zeeheldenbuurt | - Lage Mors |
| - Rijndijkbuurt | |

Deze indeling betekent dat de wijken Vreewijk, Maredijkbuurt, Schuttersveld en Transvaal I, die nu al betaald parkeren kennen, maar buiten de singels liggen, in een zone komen te liggen met een lager tarief voor vergunningen dan bewoners daar nu betalen (zie tarievenvoorstel op pagina 13).

De automaatplaatsen van Transvaal I (enkele langs de Morsweg en een parkeerterreintje bij het bedrijventerrein naast het spoor) kunnen het lagere schiltarief krijgen (voorstel € 2,00 per uur), omdat deze vooral gebruikt worden door klanten van buurtondernemers en nauwelijks concurrentie vormen voor de parkeergarage Morspoort (tarief ook € 2,00 per uur, maar derde uur gratis).

Uit oogpunt van uniformiteit (dus duidelijkheid) is het gewenst dat de parkeerrestrictie voor alle doelgroepen op alle parkeerplaatsen in beide tariefzones geldig is van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 21.00 uur, en op zondag van 13.00 tot 21.00 uur, uitgezonderd feestdagen.

Tarieven tariefzone I (binnenstad c.a.)

Volgens de uitgangspunten (pagina 8) moet het parkeren in gemeentelijke parkeergarages voor bezoekers in principe financieel aantrekkelijker zijn dan parkeren op straat. Om door middel van de straattarieven te sturen dat bezoekers in eerste instantie in parkeergarages parkeren, moet het tariefverschil tussen straat- en garageparkeren voldoende groot zijn. De tarieven van de Lammermarkt- en Garenmarktgarage zijn vooralsnog aangenomen op € 2,75 per uur, prijspeil 2017. Daarom is het consequent om – nadat de parkeergarage Lammermarkt zal zijn geopend (volgens planning eind 2016) – het tarief voor parkeren bij parkeerautomaten in de binnenstad vanaf 2017 met meer dan de inflatiecorrectie te verhogen. Een voorstel hiervoor zal in 2016 opportuun zijn. Vooralsnog wordt het huidige straattarief aangehouden, namelijk als volgt.

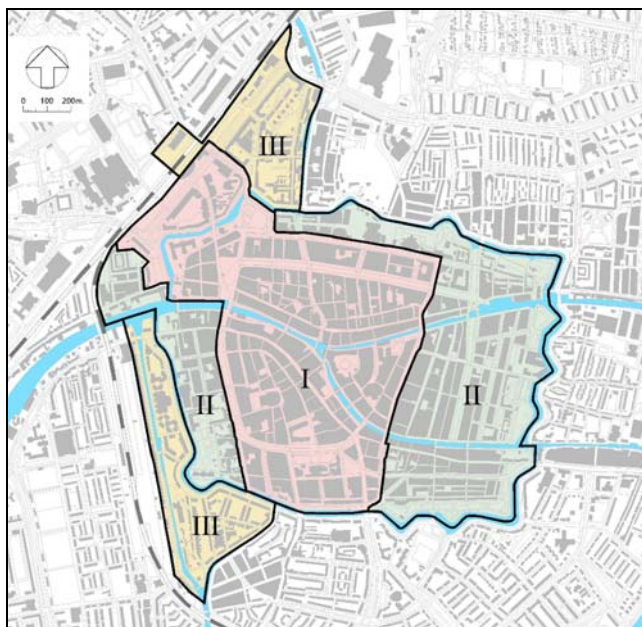
Voorstel voor het tarief voor het parkeren bij parkeerautomaten in de nieuwe tariefzone I (gebied binnen singels plus Stationsgebied):

- per 60 minuten € 2,60

Huidige tarieven en tariefzones:

Sinds 1 april 2014 bedragen de tarieven voor het parkeren bij automaten:

- in tariefzone I (zie kaartje hieronder) per 60 minuten € 2,60
- in tariefzone II per 60 minuten € 2,10
- in tariefzone III per 60 minuten € 1,60.



Kaart van huidige parkeerrestrictiegebied (betaald parkeren en belanghebbenden-parkeren)

Tarieven voor tariefzone II (schil)

Voorstel voor tarief voor het parkeren bij parkeerautomaten in de nieuwe tariefzone II (schil):

- per 60 minuten € 2,00.

Tarieven parkeervergunningen bij automaten (in beide tariefzones)

Voorstel:

- Dagkaart € 12,80 (zoals nu in restrictiegebied)
- Weekkaart € 63,45 (zoals nu in restrictiegebied)
- Maandkaart € 190,90 (zoals nu in restrictiegebied)
- Jaarkaart € 1.909,00 (zoals nu in restrictiegebied)

Tarieven parkeergarages en Haagwegterrein

Voorgesteld wordt de tarieven van de gemeentelijke parkeergarages (Morspoort en Haarlemmerstraat) per 1 januari 2015 te continueren. Voor de te bouwen garages Lammermarkt, Garenmarkt en Kooiplein wordt hieronder het tarief vermeld waarmee in de parkeerexploitatie rekening wordt gehouden (prijspeil 2017).

P-garage Centrum Morspoort	€ 2,00 per uur (€ 0,50 per 15 minuten), derde uur gratis	
P-garage Haarlemmerstraat	€ 1,50 per uur (€ 0,50 per 20 minuten)	
Parkeergarage Lammermarkt ¹	€ 2,75 (prijspeil 2017) per uur (€ 0,50 per 11 minuten)	
Parkeergarage Garenmarkt ²	€ 2,75 (prijspeil 2017) per uur (€ 0,50 per 11 minuten)	
Parkeerterrein Haagweg ³	• eerste twee uur: € 4,00 • 2 tot 2,5 uur: € 5,00 • 2,5 tot 3 uur: € 6,00 • 3 tot 4 uur: € 7,00	• 4 tot 4,5 uur: € 8,00 • 4,5 tot 5 uur: € 9,00 • 5 tot 5,5 uur: € 10,00
Parkeergarage Kooiplein	€ 1,50 per uur (prijspeil 2017) (€ 0,50 per 20 minuten)	
Parkeergarage Breestraat ⁴	• eerste twee uur: € 0,50 per half uur • na twee uur: € 1,00 per half uur • na vier uur: € 2,50 per uur	
Parkeergarage Langegracht ⁵	• eerste uur: € 0,25 per half uur • derde half uur: € 0,75 • vanaf vierde half uur: € 2,50 per half uur	
Parkeergarage LUMC ⁶	• eerste twee uur: € 2,00 • 2 tot 3 uur: € 3,00	• 3 tot 4 uur: € 4,00 • elk volgend uur: € 2,00

¹ Overeenkomstig de parkeerexploitatieverordening

² Overeenkomstig de parkeerexploitatieverordening

³ Particuliere exploitant

⁴ Particuliere exploitant

⁵ Particuliere exploitant

⁶ Particuliere exploitant

Tarieven parkeervergunningen

Voorstel voor tarieven van de verschillende parkeervergunningen.

Soort vergunning	Tariefzone I	Tariefzone II
Bewonersvergunning	€ 42,30 per kwartaal voor 1e vergunning (zoals nu) € 84,75 per kwartaal voor 2e vergunning (zoals nu)	€ 12,50 per kwartaal voor 1e vergunning, idem voor 2 ^e en 3 ^e (na wijziging parkeerverordening)
Bedrijfsvergunning	€ 106,05 per kwartaal (zoals nu)	€ 85,00 per kwartaal
Werknemersvergunning	€ 98,10 per kwartaal (zoals nu)	€ 75,00 per kwartaal
Bezoekersvergunning	€ 2,60 per stuk (maximaal 4 uur parkeren) (zoals nu)	€ 2,00 per stuk (maximaal 4 uur parkeren)
Autodatevergunning	€ 42,30 per kwartaal (zoals nu)	
Deelautovergunning (nu maatschapvergunning)	€ 42,30 per kwartaal (zoals nu)	€ 40,00 per jaar
Zorgvergunning(zorginstellingen, huisartsen, verloskundigen)	€ 84,75 per kwartaal (zoals nu)	
Mantelzorgvergunning	€ 84,75 per kwartaal (zoals nu)	
Verenigingsvergunning (nieuw): sport- en volkstuinverenigingen (max. 2 per vereniging)	€ 41,00 per kwartaal	€ 20,50 per kwartaal voor 1e vergunning € 41,00 per kwartaal voor 2e vergunning
Klussenbusvergunning	€ 84,75 per kwartaal (ma t/m vr) (zoals nu)	

4.3 Toelichting op de tarieven in tariefzone II

In het beleidsakkoord 2014 – 2018 (d.d. 17 april 2014) van de vier raadsfracties die in het college van B en W zijn vertegenwoordigd, is afgesproken dat bewoners tegen kostprijs bewoners-

vergunningen kunnen aanschaffen, waarbij de prijs van de tweede en derde vergunning even hoog is als van de eerste.

Aangezien de gemeente binnenkort voor grote investeringen staat in de bouw van de parkeergarages Lammermarkt, Garenmarkt en Kooiplein is het gewenst dat de uitbreiding van de parkeerregulering op straat ten minste 'kostenneutraal' zal zijn. De exploitatielasten (onderhoud, beheer, inning, handhaving, bezwaar, kapitaallasten van investering in borden, parkeerautomaten, e.d.) moeten in evenwicht zijn met de exploitatiebaten (opbrengst uit vergunningen en naheffingen).

De voorgestelde tarieven van tariefzone II (zie hoofdstuk 3) resulteren volgens voorlopige berekeningen in een voor de gemeente kostenneutrale maatregel. Die berekeningen gaan uit van een groot aantal aannames bij gebrek aan kennis over de werkelijke bezetting. Om die reden is voorzichtigheidshalve een risico-afslag van 15% ingecalculeerd. Hieronder worden de belangrijkste aannames weergegeven.

Aannames bij berekening

1. Uitbreiding van het gereguleerde gebied met circa 20.000 parkeerplaatsen.
2. Een parkeerregime waarin sprake is van vergunninghouders en kortparkeerders.
Vergunninghouders mogen overal parkeren. Bezoekers kunnen met een dagkaart of bezoekerskraskaart op een vergunninghouderplaats parkeren en op de kortparkeerplaatsen.
3. De verhouding tussen vergunninghouder- en kortparkeerplaatsen wordt op dit moment op respectievelijk 80% en 20% van het totaal aantal beschikbare plaatsen (exclusief de belanghebbendenplaatsen) gesteld.
4. De kortparkeerplaatsen genereren elk 365 parkeeruren per jaar. Er zijn geen recente parkeertellingen beschikbaar voor de uitbreidingsgebieden. Dit cijfer is gebaseerd op de aanname dat de kortparkeerplaatsen zich vooral rondom functies zullen bevinden waar bezoekers van deze functies komen.
5. Bewonersvergunningen mogen tot 100% van het beschikbare areaal (minus parkeerplaatsen voor belanghebbenden) worden uitgegeven.
6. Er is nog geen rekening gehouden met toekomstige besparingen die bijvoorbeeld als gevolg van andere technieken op het gebied van handhaving kunnen worden behaald. Indien er sprake is van besparingen door toekomstige digitalisering van het parkeren zal worden bekeken of het tarief naar beneden kan worden bijgesteld.
7. Het aantal nieuw te plaatsen automaten gaat uit van een maximale straal van 250 m en is daarmee minder intensief dan in de binnenstad. Het totaal aantal automaten waar nu van uit gegaan wordt voor uitbreiding bedraagt 120. Bij de inrichting van betaald parkeren in het uitbreidingsgebied wordt gestreefd om een zo hoog mogelijke graad van digitaal betalen te bereiken. Dit is noodzakelijk om digitaal handhaven (scanscooter en/of scanauto) effectief in te kunnen zetten. Zodoende is het uitgangspunt dat dagkaart- en kortparkeerders zoveel mogelijk gebruik maken van belparkeren en de betaalautomaten daarin een ondersteunde functie vormen voor diegenen die niet willen of kunnen belparkeren. Uiteraard zal een dergelijke aanpak gepaard moeten gaan met een intensief communicatietraject richting gebruikers.

5. Procedure, producten, planning

5.1 *Op stadsniveau beslissen over parkeerregulering*

In het beleidsakkoord 2014 – 2018 is de afspraak opgenomen dat het college wijkverenigingen, ondernemers en instellingen zal uitnodigen voor overleg over de fasering en precieze uitwerking van de parkeerregulering. Over het bestuurlijke uitgangspunt voor de uitbreiding van gefiscaliseerd parkeren is dus geen participatie voorzien. Over de fasering en uitwerking zal een consultatieronde worden gehouden met onder andere vier informatiebijeenkomsten. Het resultaat van de consultatie kan tot verbetering van het voorstel aan de raad leiden. Voor zowel het aanwijzingsbesluit als het verkeersbesluit (beide door B en W) wordt een uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) gevolgd. Deze procedure staat gelijk aan een inspraakprocedure. Een ieder wordt gedurende zes weken in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen bij B en W.

De volgende redenen liggen ten grondslag aan de keuze op stadsniveau te beslissen over parkeerregulering en deze beslissing niet te laten afhangen van enquêtes in wijken.

- De proef met de blauwe zone en de invoering van betaald parkeren in Transvaal 1 hebben laten zien dat de parkeeroverlast verschoof naar aangrenzende gebieden, waar vrij kan worden geparkeerd. Het is bijvoorbeeld zichtbaar dat regulering in Transvaal tot parkeeroverlast leidt in het Haagwegkwartier en in de Lage Mors. Verder heeft de proef met de blauwe zone aangetoond dat de huidige grenslijn dwars door de Burgemeester- en Professorenwijk tot problemen leidt. Het Rijn- en Schiekanaal is als oostgrens veel logischer, vinden ook veel wijkbewoners. Gezien deze ervaring moet een besluit over de invoering van parkeerregulering op stadsniveau genomen worden om te voorkomen dat burgers de dupe worden van besluiten op wijkniveau.
- Een andere reden om besluiten over parkeerregulering niet te laten afhangen van resultaten van wijkenquêtes, is dat in de praktijk blijkt dat het moeilijk is een hoge respons te behalen. De internetenquête over de proef met de blauwe zone resulteerde bijvoorbeeld in een respons van 22% van het aantal huishoudens. Tevreden mensen zijn minder gemotiveerd hun stem te laten horen dan ontevreden mensen.
- De uitslag in een wijk of buurt kan anders uitvallen als de grenzen iets anders zouden worden getrokken.
- Verdeeldheid over blauwe zone of vergunningparkeren kan tot een impasse in de besluitvorming leiden.
- Het is ten slotte niet efficiënt en niet helder als in verschillende wijken verschillende parkeerregimes van kracht zijn.

Een goede communicatie met belanghebbenden, organisaties en individuen is van groot belang. Bewoners van wijken waar nu geen blauwe zone is en waar geen waterbedeffect van de blauwe zone wordt ondervonden, zullen mogelijk het minst overtuigd zijn van het nut van invoering van vergunningparkeren. Dit laat onverlet dat de gemeente duidelijk moet kunnen maken dat de parkeerdruk zal toenemen naarmate de parkeerregulering die wijken nadert.

Bij de evaluatie van de proef met de blauwe zone bleek dat burgers zich bij het uitspreken van een voorkeur voor blauwe zone of vergunningparkeren in belangrijke mate laten leiden door het

lastenniveau. Ook het gemak van zaken als een bezoekersregeling telt mee. Voor een ontheffing van de blauwe zone worden sinds 2012 leges ten bedrage van € 30,- in rekening gebracht.

5.2 *Acties voorafgaand aan de formele procedure*

I. Nota van uitgangspunten, kaderbesluit, voorbereidingskrediet

Alvorens te starten met de formele procedure is het noodzakelijk dat er bestuurlijk overeenstemming bestaat over de opzet respectievelijk de uitgangspunten van de voorgenomen invoering van betaald parkeren. B en W dienen een besluit te nemen over een nota van uitgangspunten en een projectopdracht.

De gemeenteraad heeft in mei 2009 bij de vaststelling van de Kadernota Bereikbaarheid en in december 2010 bij het raadsvoorstel 'Raadsopties begrenzing blauwe zone', besluiten genomen over wijken waar een proef met blauwe zones zou worden ingevoerd, respectievelijk waar betaald parkeren zou worden ingevoerd (Transvaal I) en waar voorlopig niet (De Kooi). Over de hieruit voortvloeiende kosten heeft de raad later kredietbesluiten genomen.

Gezien deze voorgeschiedenis en gezien de maatschappelijke zwaarte van het onderwerp dient de gemeenteraad, als hoogste orgaan in de gemeente, op voorstel van het college uitgangspunten voor een (fundamenteel) gewijzigd parkeerbeleid vast te stellen. Dit kaderbesluit kan gelijktijdig worden genomen met een besluit over het verlenen van een voorbereidingskrediet om projectkosten te dekken.

Naar aanleiding van dit raadsbesluit kunnen B en W een ontwerp-aanwijzingsbesluit en ontwerp-verkeersbesluit nemen.

II. Project

Er wordt een project opgezet met een ambtelijke opdrachtgever en een projectleider. Het management van de Leidse ambtelijke organisatie dient de opdrachtgever aan te wijzen. Het Bureau Programma's en Projecten levert de projectleider.

De volgende acties moeten binnen dit project voorrang krijgen, alvorens de formele procedures starten.

a. Communicatieplan

Voor een succesvol verloop van de procedure is een goede communicatie een voorwaarde. Daarvoor is een plan opgesteld waarvan een inventarisatie van gesprekspartners deel uitmaakt. In een vroeg stadium zal met de belangrijkste stakeholders worden overlegd over de door B en W aan de raad aangeboden nota van uitgangspunten. De communicatie over het project 'invoering vergunninghouders- en betaald parkeren' zal gekoppeld worden aan de communicatie over het project 'digitalisering van de parkeerketen'.

b. Afweging voor fasering van de uitvoering

Mede op basis van het hiervoor genoemde overleg met belanghebbenden kan worden afgewogen in welke wijken het meeste draagvlak bestaat en waar de uitvoering op straat het eerst kan plaatsvinden. Te verwachten valt dat in de huidige blauwe zones en de gebieden net buiten die blauwe zones de meeste instemming bestaat.

c. Parkeeronderzoeken

Onderdeel van het project is het houden van parkeeronderzoeken in de stad, waarbij aantallen parkeerplaatsen en de bezetting worden onderzocht. Dit dient te gebeuren op representatieve momenten, waarvoor september een geschikte maand is.

5.3 Procedure

I. BenW-besluit over uitgangspunten, projectopdracht en voorbereidingskrediet project 'Parkeerregulering in schilwijken'

- a. B en W besluiten over de uitgangspunten voor de invoering van vergunningparkeren en betaald parkeren in een ruime schil rondom de binnenstad conform het beleidsakkoord 2014 – 2018.
- b. B en W besluiten voorts over de projectopdracht.
- c. B en W besluiten over een voorstel aan de raad om uitgangspunten vast te stellen en een krediet te verlenen om de voorbereidingskosten van het project te dekken.

II. Communicatie

Over het onder I. genoemde BenW-besluit zal actief worden gecommuniceerd met organisaties van belanghebbenden in de stad.

III. Raadsbesluit over uitgangspunten en voorbereidingskrediet

Nadat de raadscommissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid het raadsvoorstel van B en W (genoemd onder I.) heeft behandeld, neemt de raad er een besluit over.

Voor zowel het aanwijzingsbesluit als het verkeersbesluit wordt (gezamenlijk) een uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) gevolgd. Beide besluiten worden afzonderlijk maar wel gelijktijdig door B en W genomen.

IV. Ontwerpaanwijzingsbesluit betaald parkeren en vergunningparkeren

Aanwijzing van wegen en terreinen voor gefiscaliseerd parkeren is volgens artikel 2 van de Parkeerverordening 2014 en artikel 7 van de Verordening parkeerbelastingen 2014 een bevoegdheid van het college van B en W. Dit wordt het zg. 'aanwijzingsbesluit' genoemd. Met dit besluit worden vastgesteld de plaatsen waar en het tijdstip waarop tegen betaling van de parkeerbelasting mag worden geparkeerd, zowel voor betaald parkeren als voor vergunningparkeren.

B en W stemmen eerst in met een ontwerpaanwijzingsbesluit, dat vervolgens zes weken ter inzage wordt gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen bij B en W.

V. Ontwerpverkeersbesluit

Tegelijk met het ontwerpaanwijzingsbesluit (IV.) stemmen B en W in met een ontwerpverkeersbesluit, waarmee onder andere de verwijdering van verkeerstekens met betrekking tot de blauwe zone wordt geregeld.

Het ontwerpverkeersbesluit wordt gelijktijdig met het ontwerpaanwijzingsbesluit zes weken ter inzage gelegd. In die periode kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen bij B en W.

VI. Communicatie

In de eerste weken van de zeswekentermijn waarin de ontwerpbesluiten IV. en V. ter inzage liggen, worden alle communicatiekanalen benut, zoals die in het communicatieplan staan.

VII. Besluit over beantwoording zienswijzen, definitief aanwijzingsbesluit en definitief verkeersbesluit

B en W stellen na een belangenafweging – verwoord in een nota van beantwoording van de zienswijzen – een definitief aanwijzingsbesluit en een definitief verkeersbesluit vast.

Belanghebbenden die zich niet met het besluit kunnen verenigen, kunnen binnen zes weken na de bekendmaking van het besluit beroep instellen bij de bestuursrechter.
Verkeersbesluiten treden pas in werking na elektronische publicatie in de digitale Staatscourant.

VIII. Besluit over tarieven door wijziging van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2014

De hoogte van parkeertarieven wordt geregeld in de Verordening parkeerbelastingen 2014. De gemeenteraad is het bevoegd orgaan een wijziging van parkeertarieven vast te stellen.

De besluitvorming verloopt daarom in drie stappen:

1. B en W besluiten over raadsvoorstel voor wijziging van de parkeerbelastingverordening
2. Raadscommissie bespreekt voorstel B en W
3. Gemeenteraad neemt besluit naar aanleiding van raadsvoorstel. Tegen het raadsbesluit is geen bezwaar en beroep mogelijk.

IX. Uitvoeringsbesluit over kredietverlening invoering betaald parkeren

Gemeenteraad besluit op voorstel van B en W over verlening van een krediet ter dekking van de kosten van invoering van betaald parkeren. Dit besluit kan qua behandeling (B en W, raadscommissie, raad) gelijk oplopen met VIII.

X. Uitvoering

Het project kan wordt uitgevoerd mits geen beroepsprocedures door de rechtbank gegrond zijn verklaard. Allereerst zal een aanbestedingsprocedure worden gevolgd voor de aanschaf van parkeerautomaten.

De grootte van het gebied waar vergunningparkeren en betaald parkeren zou moeten worden ingevoerd, dwingt ertoe de uitvoering van de benodigde maatregelen in enkele fasen tot stand te brengen. Als alle handelingen voor het hele gebied tegelijk uitgevoerd zouden moeten worden, is de kans te groot dat de dienstverlening aan de burgers (ICT-werkzaamheden, vergunningverlening, informatieverstrekking) en het plaatsen van verkeersborden en parkeerautomaten onder werkdruk en kinderziekten te lijden zouden hebben.

5.4 *Globale planning*

I.	BenW-besluit over uitgangspunten/projectopdracht/krediet	15 juli 2014
II.	Communicatie over I.	juli – sept 2014
III.	Raadsbesluit over uitgangspunten en voorbereidingskrediet	okt 2014
IV.	Ontwerpaanwijzingsbesluit B en W	nov 2014
V.	Ontwerpverkeersbesluit B en W	nov 2014
VI.	Raadsbesluit over krediet aanschaf parkeerautomaten	najaar 2014
VII.	Communicatie over IV. en V.	nov – jan 2014
VIII.	BenW-besluit over zienswijzen, definitief aanwijzingsbesluit en definitief verkeersbesluit	mrt 2015
IX.	Raadsbesluit over p-tarieven in kader van p-belastingverordening en uitvoeringsbesluit kredietverlening invoering betaald parkeren	mei 2015
X.	Uitvoering p-regulering in fasen	juni 2015 – aug 2016