

Auto- en fietsparkeren 2020 - 2030

Parkeervisie



Uitgave: april 2020

Beeld: Buro JP: voorkant, p. 9, 13, 15, 16, 24, 42, 46 en 60

Henk Spek - collectie Historische Vereniging Oud Leiden: p. 8

Visualisatiekoning: p. 20

De auteursrechten van het toegepaste beeldmateriaal zijn - zover bekend - hier vermeld.

Staat uw foto erin zonder vermelding, laat het ons weten via bureaucommunicatie@leiden.nl.

Auto- en fietsparkeren 2020 - 2030

Parkeervisie

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
1. Een nieuwe visie op auto- en fietsparkeren.....	8
1.1 Waarom een nieuwe visie op parkeren?	8
1.2 Vertaling naar een nieuwe parkeervisie	10
1.3 Het ontstaan van deze parkeervisie	11
2. Auto- en fietsparkeren in Leiden op dit moment.....	13
2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd.....	13
2.2 Zo is het fietsparkeren nu georganiseerd.....	15
2.3 De effecten van het huidige parkeerbeleid	16
3. De ambities van de gemeente Leiden	20
3.1 Duurzame verstedelijking	20
3.2 Klimaatneutraal, groen en circulair	20
3.3 Leiden fietsstad.....	20
3.4 Minder autobewegingen en een autoluwe binnenstad	21
3.5 Een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat.....	22
3.6 Financiën	23
4. De Leidse visie op autoparkeren	25
4.1 De zes visiepunten voor autoparkeren	25
4.2 De gemeente Leiden en de duurzame verstedelijkingsopgave	25
4.3 De gemeente Leiden hanteert een gebiedsgerichte aanpak	26
4.4 Verbetering kwaliteit van de openbare ruimte	27
4.5 De gemeente Leiden kiest voor sturend parkeerbeleid.....	28
4.6 Beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen.....	29
4.7 Geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte	30
5. Parkeren in de historische binnenstad en de omgeving	
station Leiden Centraal	31
5.1 Huidige situatie	31
5.2 Beleidsuitgangspunten en doelen.....	32
5.3 Beleidsuitwerking.....	33
6. Parkeren in Leiden Bio Science Park.....	37
6.1 Huidige situatie	37
6.2 Beleidsuitgangspunten en doelen.....	37
6.3 Beleidsuitwerking.....	38

7. Parkeren in de eerste schil rond de binnenstad	39
7.1 Huidige situatie	39
7.2 Beleidsuitgangspunten en doelen	40
7.3 Beleidsuitwerking	41
8. Parkeren in de tweede schil rond de binnenstad	43
8.1 Huidige situatie	43
8.2 Beleidsuitgangspunten en doelen.....	44
8.3 Beleidsuitwerking	45
9. Parkeren in het overgangsgebied	47
9.1 Huidige situatie	47
9.2 Beleidsuitgangspunten en doelen.....	47
9.3 Beleidsuitwerking.....	48
10. Parkeren in de woonwijken	49
10.1 Huidige situatie	49
10.2 Beleidsuitgangspunten en doelen.....	50
10.3 Beleidsuitwerking.....	50
11. De Leidse visie op fietsparkeren.....	53
11.1 De acht visiepunten voor fietsparkeren.....	53
11.2 De gemeente besteedt extra aandacht aan focusgebieden	54
11.3 De gemeente zet de juiste fiets(er) op de juiste plek.....	54
11.4 Versterken van de keten	54
11.5 De gemeente benut gebouwde fietsparkeervoorzieningen	55
11.6 De gemeente investeert in hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen	56
11.7 Regulering van het fietsparkeren.....	57
11.8 De fiets als uitgangspunt in het ontwerp	57
11.9 De gemeente zoekt aansluiting bij (nieuwbouw)projecten.....	58
12. Uitwerking parkeervisie fiets	61
12.1 Uitwerking fietsparkeerfilosofie	61
12.2 Stadsbrede aanpak.....	64
12.3 Focusgebieden	67
Bijlage 1 Maatregelenoverzicht Auto	72
Bijlage 2 Maatregelenoverzicht Fiets.....	76
Bijlage 3 Problematiek parkeren grote voertuigen	78



Voorwoord

Leiden staat op een kruispunt waar het mobiliteit en parkeren betreft. Om deze dichtbebouwde stad leefbaar, bereikbaar en gastvrij te houden is het maken van keuzes noodzakelijk. Concrete keuzes voor duurzame groei. We hebben meer woningen en extra groen nodig, in een economisch gezond klimaat. Onze mobiliteitskeuzes sluiten daarbij aan: duurzame, schone vervoersvormen zoals het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger krijgen voorrang, de auto krijgt een minder prominente rol. Zodat we onze spaarzame ruimte zo efficiënt mogelijk kunnen gebruiken en de stad aantrekkelijk houden voor bewoners en bezoekers.

In het nieuwe parkeerbeleid zien we deze ingeslagen weg terug. Met oog voor de verschillende leefgebieden in de stad – vergelijk bijvoorbeeld de historische binnenstad eens met de woonwijken uit de 20^{ste} eeuw – kiezen we voor maatwerk bij autoparkeren. Elk leefgebied kent een eigen pakket aan maatregelen, dat aansluit op de specifieke wensen en knelpunten in de wijk. Zo sturen we aan op minder geparkeerde auto's op straat door beter gebruik van gemeentelijke en particuliere parkeergarages, zowel in het centrum als daarbuiten. Om de binnenstad goed bereikbaar te houden voor de auto verkennen we samen met onze stadspartners de mogelijkheden van mobiliteitshubs en transferia. Nieuw is ook een flexibele parkeernorm voor de auto bij nieuwbouw of een nieuwe functie van een gebouw. Niet één parkeernorm voor heel Leiden, maar de mogelijkheid om per gebied, functie en doelgroep te differentiëren. Zo creëren we letterlijk en figuurlijk ruimte om de broodnodige bouwprojecten in onze stad, zoals nieuwe woningen, te kunnen realiseren.

Het fietsparkeren in Leiden heeft een stevige injectie nodig. De komende jaren wordt door de hele stad flink geïnvesteerd in fietsparkeerplekken. Drukbezochte locaties zoals de stations, de binnenstad en de (wijk)winkelcentra krijgen daarbij prioriteit. Een andere focus voor het fietsparkeren is beter gebruik van bestaande stallingen – publiek en privaat – en het bijbouwen van nieuwe fietsparkeerplekken met oog voor kwaliteit. Primeur van deze parkeervisie is de fietsparkeernorm: bij nieuwbouw of een nieuwe functie van een bestaand gebouw is een aantal fietsparkeerplekken vereist en het liefst op eigen terrein. De fietsparkeernorm geeft de fietser garantie op voldoende en goede stallingsplek en biedt de ontwikkelaar voldoende flexibiliteit om te kunnen blijven bouwen. Meer fietsparkeerplek naast comfortabele fietsroutes maakt de fiets een aantrekkelijker vervoermiddel en stimuleert zo de keuze voor schoon vervoer. En dat zorgt voor een prettigere leefomgeving mét schone lucht, én een fraaier straatbeeld, in heel Leiden.

Parkeren is geen doel op zich maar een stap op weg naar de bestemming. Waar we zo snel en soepel willen arriveren, met de fiets of de auto. Deze visie geeft aan hoe parkeren kan bijdragen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en gastvrijheid van onze stad die continu in beweging is.

Ashley North

Wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit & Beheer Openbare Ruimte

1. Een nieuwe visie op auto- en fietsparkeren

De gemeente Leiden wil duurzaam, bereikbaar, leefbaar en aantrekkelijk zijn. Een nieuwe visie op auto- en fietsparkeren helpt om dit te bereiken.

1.1 Waarom een nieuwe visie op parkeren?

Leiden is een aantrekkelijke historische stad die meegeniet van de moderne welvaartsgroei in Nederland. Dat is fijn en brengt tegelijkertijd nieuwe uitdagingen met zich mee. Steeds meer mensen bezitten en gebruiken een auto. Ondertussen groeit Leiden, op economisch gebied, als kennisstad en in aantallen bezoekers van winkels, musea en andere uitgaansgelegenheden. Met als gevolg dat het druk is in de stad. En het wordt nog drukker: tot 2030 moeten er 8.500 nieuwe woningen en 2.700 studentenwoningen gebouwd worden binnen de gemeentegrenzen.



Parkeerterrein Lammermarkt in het verleden, voor de bouw van de ondergrondse parkeergarage

Uit de stadsgesprekken over mobiliteit komt duidelijk naar voren; onze bewoners en ondernemers houden van de stad, maar maken zich zorgen over de leefbaarheid als we nog verder groeien. Parkeren wordt hierbij vaak als zorg genoemd: 'kan ik mijn auto nog wel kwijt', 'kunnen bezoekers nog wel naar het centrum komen', 'hoe krijg en houd ik werknemers als ze straks niet meer met de auto kunnen'. Logische zorgen, die niet oplosbaar zijn door nog meer publieke garages te bouwen, of schaarse openbare ruimte op te offeren voor parkeerplaatsen. Dus is de rode draad van deze parkeernota: 'de juiste parkeerder op de juiste plek'. Door te kijken hoe we parkeergedrag kunnen sturen, duidelijkheid te geven over waar parkeren wel, en niet meer mogelijk is, te bevorderen dat mensen alternatieven hebben als OV en fiets, willen we de schaarse openbare ruimte optimaal benutten.

De gemeente wil voorkomen dat de bereikbaarheid van de stad verder onder druk komt te staan. Daarvoor is een verandering in mobiliteit nodig. De gemeente stimuleert deze verandering door de nadruk op voetgangers, fiets en openbaar vervoer te leggen. Autoverkeer gaat zoveel mogelijk buiten het centrum om, via de ringstructuur. De gemeente gebruikt ook parkeren om duurzame mobiliteit te versterken.



Cultuurplein Lammermarkt, het maaiveld na bouw van de ondergrondse parkeergarage

Bereikbaarheid en duurzame mobiliteit zijn nauw gerelateerd aan andere doelen van de gemeente Leiden. Denk aan vergroenen, klimaatadaptatie, biodiversiteit en natuurinclusief bouwen, de energietransitie en circulair bouwen. Vooral voor vergroenen en klimaatadaptatie is ruimte nodig. Daarom pakt de gemeente dit gelijktijdig op met veranderingen in het parkeren. Zo levert de gemeente een bijdrage aan de gezondheid en veiligheid van Leidenaren en bezoekers aan de stad.

In het Beleidsakkoord 2018-2022: Samen maken we de stad staan de plannen van de gemeente Leiden voor de komende jaren. Inzetten op duurzaamheid om de leefbaarheid te vergroten is een belangrijk uitgangspunt. In het beleidsakkoord staan belangrijke mobiliteitskeuzes. Zoals 'Leiden fietsstad' en 'het openbaar vervoer als gelijkwaardig alternatief voor de auto'. Deze omslag naar duurzamere vervoermiddelen moet de stad leefbaar en bereikbaar houden.

In de Mobiliteitsnota 2020-2030 wordt het brede kader geschetst rond het beleid dat wordt gevoerd op mobiliteitsgebied door Leiden. Het is tevens vertrekpunt voor verdere uitwerkingen voor specifieke modaliteiten. Het overkoepelende doel van de mobiliteitsnota is het verkeerssysteem duurzamer en evenwichtiger te maken. Hierbij is de bereikbaarheid nog steeds belangrijk voor het economisch functioneren van de stad en daarmee voor het welzijn van inwoners, maar het verkeerssysteem draagt ook bij aan het realiseren van de leefbaarheid van de stad en de gezondheid van haar inwoners en bezoekers. Het plan heeft dus een duidelijk kader dat verder reikt dan alleen mobiliteitsdoelstellingen.

Samenvattend is de parkeervisie opgebouwd langs drie redeneerlijnen:

1. De juiste parkeerder op de juiste plek. We willen duidelijkheid verschaffen over wie waar tegen welke kosten een plek kan vinden. Zodat de automobilist of fietsparkeerder weet waar hij/zij aan toe is, niet nodeloos hoeft te zoeken, en desgewenst de afweging kan maken om voor een andere vervoerswijze te kiezen als dat makkelijker, goedkoper of betrouwbaarder blijkt te zijn.
2. Openbare ruimte is, in een sterk groeiende stad, te kostbaar om nog verder te verstenen voor parkeerplaatsen. Liever kiezen wij voor groen, water, spelen, zonnen, wandelen, dan nog meer parkeerplaatsen toe voegen. We kiezen daarom voor het beter reguleren van het parkeren in de openbare ruimte.

3. De fiets krijgt een prominente rol als duurzame en schone vervoersvorm. Dat faciliteren we met hogere kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen én uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen. Meer aandacht voor fietsparkeernormen en kwaliteitsambities/kwaliteitseisen bij nieuwe ontwikkelingen. We introduceren een fietsparkeernorm zodat we in de toekomst fietsers de garantie geven op goede en voldoende stalling. Op deze manier stimuleren we het gebruik van de fiets en verrommelt de stad niet.

De automobilist en de fietser in Leiden gaan hier onder andere het volgende van merken:
Korte termijn: tot en met 2022.

1. In de binnenstad parkeren bezoekers in de parkeergarages, bewoners met vergunning kunnen op straat. Dit voorkomt zoekverkeer, en levert extra openbare ruimte voor de noodzakelijke vergroening op.
2. Flexibele parkeertarieven, en parkeren op straat is nooit goedkoper dan in de garages.
3. Nieuwe ontwikkelingen, Parkeren op eigen terrein (POET) en beperken parkeervergunningen.
4. Extra fietsparkeerplaatsen bij stations en andere focusgebieden.
5. Regulering van fietsparkeren op knelpunten, zoals de Breestraat en omgeving.

Middellange/ lange termijn: vanaf 2022-2023 (deels na monitoring effecten korte termijn maatregelen).

1. Winkelcentra betaald.
2. Uitbreiding betaald parkeren gebied.
3. Verplaatsen Parkeergarage Morspoort en faciliteren parkeren op afstand.
4. Afschaffen van de derde vergunning.
5. Extra fietsparkeerplaatsen in de rest van de stad.
6. Uitbreiding regulering zone fiets en tijdsduurbepanking in fietsparkeergarages.

1.2 Vertaling naar een nieuwe parkeervisie

Als er verschillende ruimtelijke claims liggen, moeten er keuzes worden gemaakt. Zeker in de 'kleinste grote stad van Nederland'. Ieder nieuw project is een soort puzzel, elke vierkante meter kan maar één keer worden gebruikt en bestemd. Geparkeerde en rijdende auto's nemen veel kostbare ruimte in en hebben invloed op de leefbaarheid in de stad. Sturen op parkeren is dus een manier om de leefbaarheid in de stad te vergroten. Voorbeelden zijn minder straatparkeerplaatsen en meer duurzame vervoersmiddelen.

Ambities mobiliteit

De gemeente Leiden streeft naar een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een gezonde en klimaatneutrale stad. Een verandering van vervoerwijze, naar fiets, lopen en openbaar vervoer, is van groot belang om deze ambitie waar te maken. In de buurten in en om het historische centrum wil de gemeente daarom een autoluwe binnenstad te creëren. Leiden is vooral ook een compacte stad. Dat maakt de stad zeer geschikt voor vervoer per fiets. Het verder ontwikkelen van het fietsnetwerk in en om de stad is een goede manier om dit te stimuleren. Hier horen ook goede fietsstallingen op de bestemmingslocaties van fietsers bij. Denk aan de stations, maatschappelijke voorzieningen en bushaltes. Om de overlast van het nu nog gemotoriseerde verkeer in de verblijfsgebieden te beperken, werkt de gemeente verder aan de Leidse Ring. Samen met de Rijnlandroute zorgt de Leidse Ring straks voor een goede ontsluiting van de stad.

Binnen de verstedelijkingsopgave (bouwopgave) wil Leiden waar mogelijk en nodig sturen op de parkeernorm. Vanuit de gedachte dat dit bijdraagt aan een

gezonde, groene en duurzame stad. Op de grotere ontwikkellocaties is goed openbaar vervoer (OV) dan ook een belangrijke voorwaarde. Dit OV is op termijn ook schoner, beter, frequenter en flexibeler. Samen met fietsen en lopen vormt het OV de ruggengraat van het stedelijke mobiliteitssysteem. Innovaties krijgen hierin een natuurlijke plek. Voorbeelden zijn een andere manier van distributie van goederen in de stad, MaaS – Mobility as a Service: afhankelijk van de reis krijgt de gebruiker de best passende vervoerswijze(n) aangeboden – en het verzamelen van data voor een steeds beter verkeersmanagement.

De juiste parkeerder op de juiste plek

De gemeente Leiden kiest voor de juiste parkeerder op de juiste plek. Leiden doet aan verwachtingenmanagement, door duidelijk aan te geven of, en zo ja waar en voor hoelang en tegen welk tarief, een parkeerder zijn auto of fiets kwijt kan. Een bewoner weet welke vergunning hij kan aanvragen en waar hij kan parkeren. Een toekomstige Leidenaar weet of zijn nieuwe huur- of koopappartement een parkeerplek heeft. Een bezoeker weet van tevoren dat hij de auto in een garage kwijt kan, en ziet via slim verkeersmanagement waar plek is. Een nieuwe werknemer weet dat hij met het openbaar vervoer moet komen als hij in de buurt van het station werkt. Of hoeveel parkeerplekken zijn werkgever op eigen terrein of elders heeft. Indien een bedrijf of een werknemer gebruikmaakt van een vrachtwagen weet hij waar hij deze kan parkeren. Deze duidelijkheid geeft inwoners, bezoekers, studenten en werknemers de mogelijkheid te kiezen voor de auto, het openbaar vervoer of de fiets. Of om gewoon te voet te gaan. Om te kunnen sturen op parkeren, moet de gemeente Leiden eerst weten hoe ze dat kan doen en welke dilemma's bepaalde keuzes met zich meebrengen.

Deze parkeervisie geeft de kaders voor het parkeren van auto én fiets. Binnen deze kaders maakt de gemeente Leiden de komende jaren keuzes. Daarbij staat de verstedelijkingsopgave centraal. Omdat de gemeente duidelijke doelen heeft voor het vervoer per fiets, is fietsparkeren een integraal onderdeel van deze visie. De gemeente wil in de toekomst meer voorzieningen voor de geparkeerde fiets hebben. Zowel in bestaande wijken en buurten als in nieuwbouw en in gebouwen en gebieden die een andere functie krijgen. De hoofdlijnen van de parkeervisie worden uitgewerkt in beleidslijnen, oplossingsrichtingen en concrete maatregelen. De regels voor de parkeernormen, en ook de parkeernormen zelf, staan in de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020.

1.3 Het ontstaan van deze parkeervisie

- Hoe de gemeente Leiden haar ambities voor de fysieke leefomgeving wil waarmaken, staat in de Omgevingsvisie Leiden 2040. De omgevingsvisie is het toekomstperspectief en het referentiekader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Leiden. In de omgevingsvisie komen de hoofdlijnen van de parkeervisie terug, om de rol van parkeren bij nieuwe duurzame ontwikkelingen te verduidelijken. De parkeervisie is uiteraard binnen het kader van de omgevingsvisie opgesteld.
- Min of meer gelijktijdig met het vaststellen van de parkeervisie stelt de gemeenteraad ook de geactualiseerde Mobiliteitsnota vast. Een groot deel van de lopende mobiliteitsprojecten komen voort uit de beleidsuitgangspunten in deze Mobiliteitsnota, en worden gefinancierd uit de Reserve Duurzame Stad.

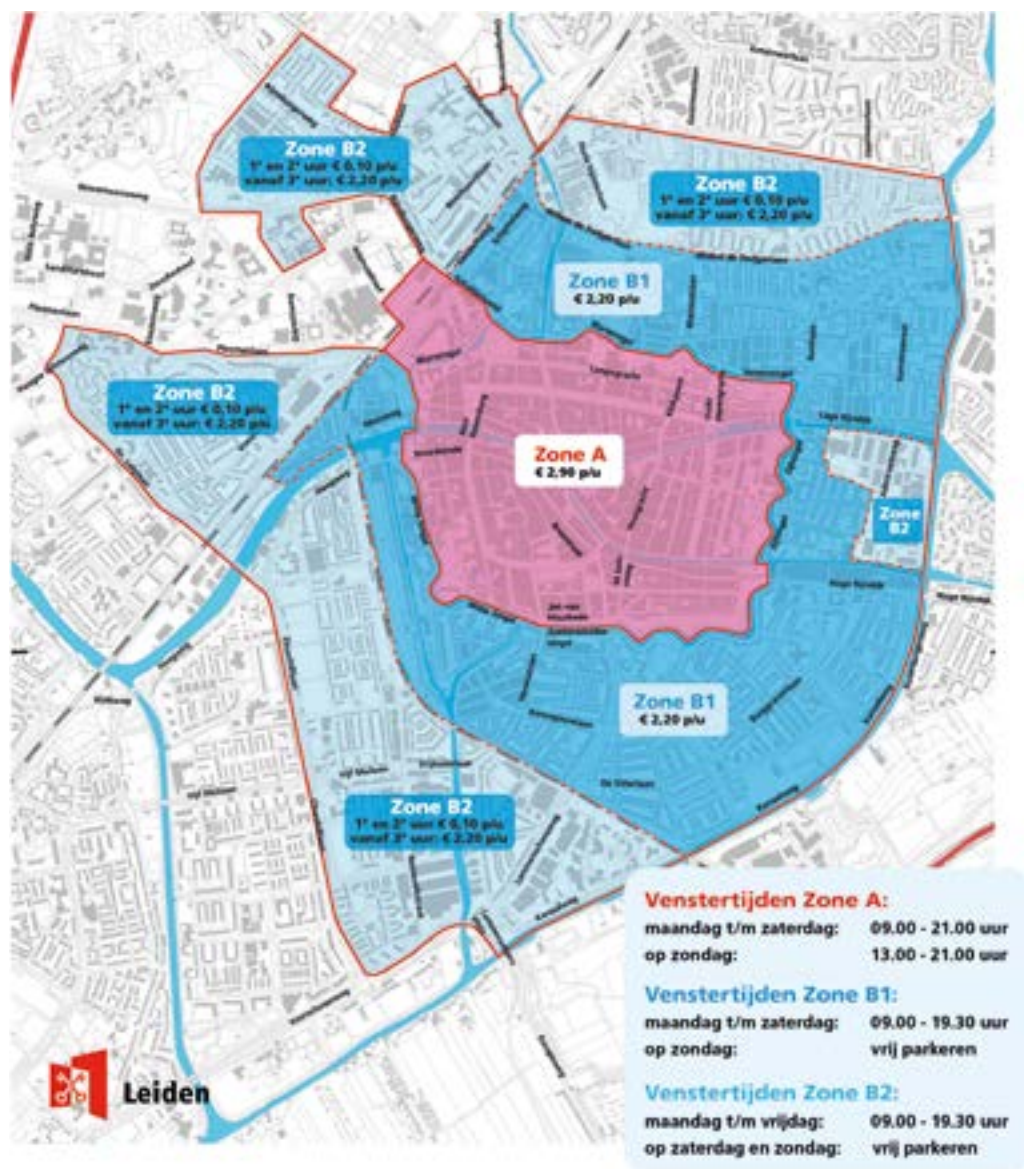
- Aan de parkeervisie werkten bewoners, ondernemers, bedrijven, instellingen en belangenorganisaties mee. Zij konden aangeven wat goed gaat, wat beter kan en welke kansen of bedreigingen zij vanuit hun belang zien. Ook de visiepunten voor het auto- en fietsparkeren zijn aan hen voorgelegd. De medewerking van deze belanghebbenden was van grote waarde voor de parkeervisie. Hun reacties staan in de oplegnotitie Participatiedocument bij de Parkeervisie gemeente Leiden 2020-2030.
- In de periode van 28 januari 2020 tot en met 13 maart 2020 konden er inspraakreacties worden gegeven op de Parkeervisie en de Beleidsregels. Van de inspraakreacties is een nota van beantwoording opgesteld waarbij iedere reactie van een antwoord is voorzien.

2. Auto- en fietsparkeren in Leiden op dit moment

De parkeervisie begint niet bij nul. De gemeente Leiden investeerde de afgelopen jaren flink in parkeren. De parkeervisie bouwt hierop voort.

2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd

In grote delen van Leiden geldt betaald parkeren. Zone A (de historische binnenstad en de stationsomgeving) heeft het meest restrictieve parkeerregime. Bewoners kunnen in dit gebied twee parkeervergunningen aanvragen, met oplopend tarief. In zone B1 en B2 kunnen bewoners drie parkeervergunningen aanvragen, zonder oplopend tarief. De tijden en tarieven van de parkeerregulering verschillen van zone tot zone (zie Figuur 1).



Figuur 1 Zonekaart betaald parkeren Leiden

Een noemenswaardig aspect van het huidige parkeerregime is de flexibiliteit. Bewoners uit zone A kunnen met hun parkeervergunning in heel zone B parkeren. Ook bewoners uit zone B1 of B2 kunnen zonder bijbetaling in heel zone B parkeren. Deze flexibiliteit maakt het voor bewoners aantrekkelijk om zich in de stad met de auto te verplaatsen.



Vrachtwagens worden op het eigen terrein van de bedrijven geparkeerd. Daarnaast heeft de gemeente via de Algemene Plaatselijke Verordening (verder APV) 23 (zie hieronder) gebieden/straten aangewezen waar grote voertuigen, zoals een vrachtwagen¹. Deze gebieden zijn zodanig gelegen dat de overlast zo beperkt mogelijk is voor de (woon)omgeving. In bijlage 3 is een lijst opgenomen van de bestaande problemen rond het parkeren van grote voertuigen, waaronder vrachtwagens, in Leiden. Een klacht is bijvoorbeeld: een vrachtwagenchauffeur neemt 'zijn' vrachtwagen mee naar huis, en gaat naar zijn vrachtwagen met de auto. Hierdoor ontstaat er parkeerdruk. De klachten worden gemonitord en op basis van de klachten zal onderzocht worden welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Bij het zoeken naar locaties voor parkeren op afstand zal ook het parkeren van grote voertuigen worden meegenomen.

¹ In artikel 5.8 van de APV wordt de definitie van een groot voertuig beschreven (een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter).

Parkeerlocaties voor grote voertuigen		
	Locatie	Omschrijving
1	Admiraal Banckertweg	oostelijke rijbaan vanaf Karel Doormanweg
2	Willem Barentszstraat	tussen J.C. Rijpstraat en Willem Barentszstraat, 17 meter
3	Willem Barentszstraat	tussen J.C. Rijpstraat en Willem Barentszstraat, 41meter
4	Flevodwarsweg	tegenover nummer 2
5	Flevoweg	tussen nummers 2 t/m 13
6	Flevoweg	tussen nummers 21 t/m 25
7	Flevoweg	tussen nummers 9 t/m 11
8	Flevoweg	vanaf Flevodwarsweg tot nummer 27
9	Hoge Morsweg	tussen Smaragdlaan en Lutuliuspad noordzijde
10	J.C. De Rijpstraat	tussen Willem Barentszstraat en Willem Barentszstraat
11	Kenauweg	noord westzijde tussen nummers 2 t/m 10
12	Kenauweg	noord westzijde tussen nummers 24 t/m 34
13	Levendaal	Garenmarkt
14	Rooseveltstraat	t.h.v. Van Der Helmstraat
15	Rooseveltstraat	tegenover nummer 55
16	Saffierstraat	tussen Opaalstraat en Topaaslaan
17	Toussaintkade	tussen Boshuizerkadenen Churchillaan
18	Vondellaan	t.h.v. Motorhuis
19	Wassenaarseweg	tegenover inrit revalidatiecentrum
20	Willem Barentszstraat	tussen Willem Barentszstraat en Willem Barentszstraat
21	Zaalbergweg	vanaf Clos en Leenbruggenweg tot nummer 9 zijde spoorlijn
22	Zaalbergweg	tussen Tieleman en Drosweg en Harteveldweg zijde spoorlijn

Tabel 1 Locaties vrachtwagen parkeren

2.2 Zo is het fietsparkeren nu georganiseerd

In de binnenstad en rondom station Leiden Centraal beschikt Leiden over een groot aantal parkeerplaatsen voor fietsen. De binnenstad heeft één inpandige stalling: de Waagstalling. Deze biedt plaats aan 880 fietsen. Op zaterdagen creëert de gemeente met pop-upstallingen tijdelijk extra capaciteit in de binnenstad. Het gebied rondom station Leiden Centraal beschikt over bijna 13.000 fietsparkeerplaatsen, verdeeld over zeven stallingen. Twee stallingen zijn niet-permanent. De Lorentzstalling biedt plaats aan circa 4.800 fietsen. Naast de voorzieningen voor reizigers en bezoekers vindt het grootste deel van het fietsparkeren plaats op eigen terrein. Vooral in woongebieden van na de jaren '60 is bij de bouw rekening gehouden met de fietsparkeerbehoefte van bewoners.

Alleen in de omgeving van station Leiden Centraal is het fietsparkeren gereguleerd. In dit gebied worden buiten de voorzieningen geparkeerde fietsen verwijderd. Ook al zijn er verschillende fietsenstallingen in de stationsomgeving – op straat en in gebouwde vorm –,



fietsers kunnen hun fiets niet altijd parkeren. In de binnenstad en rond de andere twee treinstations gelden geen restricties. Hier worden buiten de voorzieningen geparkeerde fietsen niet verwijderd. Met uitzondering van fietswrakken: als de staat van onderhoud het fietsen onmogelijk maakt, kan een fiets het label 'wrakfiets' krijgen. De eigenaar van de fiets heeft vervolgens zeven dagen de tijd om de fiets op te knappen of binnen te zetten.

Op dit moment kan de gemeente Leiden – behalve via het bouwbesluit – de aanleg van fietsparkeerplaatsen in nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen niet afdwingen.

2.3 De effecten van het huidige parkeerbeleid

In delen van de stad werkt het huidige parkeerbeleid goed. Maar de situatie is nog niet optimaal. Er zijn nog steeds parkeerknelpunten waarvoor deze parkeervisie oplossingen moet aandragen. De bewoners, bedrijven, ondernemers en instellingen die aan deze parkeervisie meewerkten, benoemden de meest urgente parkeerknelpunten.

2.3.1 Knelpunt 1: parkeeroverlast aan de grenzen van het betaald parkeerregime

Vóór 2016 gold betaald parkeren alleen in de historische binnenstad en enkele schilwijken. De aangrenzende wijken hadden een hoge parkeerdruk. Dit kwam onder andere door 'overlopers': bezoekers aan de stad of werknemers uit de binnenstad die niet wilden betalen voor parkeren. Met de uitbreiding van het betaald parkeren nam de overloop van parkeerders vanuit de binnenstad naar de schil af. Dit is een positief effect.

Toch komt ook nu nog overloop van parkeerders voor. Belanghebbenden ervaren dit als een knelpunt. Belangrijke oorzaken zijn:

- het parkeertarief: in de binnenstad (zone A) is het tarief hoger dan in de eerste schil rond de binnenstad (zone B1);
- de reguleringstijd: in de eerste schil rond de binnenstad eindigt het betaald parkeren om 19:30 uur, in de binnenstad om 21:00 uur;



- de dagen waarop het betaald parkeren van kracht is: in de eerste schil rond de binnenstad geldt op zondag vrij parkeren, in de binnenstad niet;
- overloop van vergunninghouders op de grenzen van zone B1 en B2.

2.3.2 Knelpunt 2: hoge parkeerdruk in de woonwijken

De woonwijken Stevenshof, Merenwijk en Roomburg kenmerken zich door een relatief grote autoafhankelijkheid. Het autobezit in deze wijken is hoog: ongeveer 53% hoger dan het Leidse gemiddelde. Vooral in de Stevenshof staat het aantal geparkeerde auto's niet in verhouding tot het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Uit nachttellingen blijkt bijvoorbeeld dat de Stevenshof een gemiddelde parkeerdruk van 89% heeft.

In de woonwijken geldt nu een vraagvolgend parkeerbeleid. Dit betekent dat de gemeente het aantal parkeerplaatsen afstemt op de vraag naar parkeerplaatsen. Een aantal jaar geleden leidde dit tot een uitbreiding van de parkeercapaciteit in de Stevenshof en de Merenwijk. Deze parkeervisie maakt de beleidsmatige keuze of de gemeente dit beleid in de toekomst voortzet of een ander parkeerbeleid introduceert.

In hoofdstuk 10 wordt de maatregelen voor de woonwijken toegelicht.



2.3.3 Knelpunt 3: parkeren als barrière voor nieuwbouw en functieverandering van gebouwen

Voor nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen geldt een door de parkeernormen vastgesteld aantal parkeerplaatsen. Hoe groter het project, hoe meer parkeerplaatsen. Voor grote projecten kan dat neerkomen op honderden parkeerplaatsen. Vaak ontbreekt de ruimte voor parkeerplaatsen op maaiveldniveau. Dan moeten er gebouwde parkeervoorzieningen komen, onder of naast het gebouw.

De doelgroep moet betalen om in deze gebouwde parkeervoorzieningen te mogen parkeren. Dit kan door een abonnement te nemen of een parkeerplek te huren of te kopen. De kosten van abonnement, huur of koop zijn echter altijd hoger dan de kosten van een parkeervergunning op straat. En in gebieden zonder betaald parkeren kan gratis in de openbare ruimte geparkeerd worden. Elke stimulans om de gebouwde parkeervoorziening te gebruiken ontbreekt.

Voor ontwikkelaars is het dus haast onmogelijk om een gebouwde parkeervoorziening rendabel te exploiteren. Zo vormt parkeren een (financiële) barrière voor nieuwbouw of gebouwen die een andere functie krijgen. Parkeerregulering op straat invoeren lijkt onontkoombaar: om de nieuwbouw of functieverandering voor de ontwikkelaar financieel rond te krijgen én om ongewenste effecten (overloop van parkeerders) in de nabije omgeving te voorkomen. Immers, de enige mogelijkheid om te voorkomen dat nieuwe bewoners hun auto op straat parkeren, in plaats van de – meestal duurdere – parkeerplaatsen in de inpandige parkeergarage of gereserveerde straatparkeerplekken van de nieuwbouw te gebruiken, is door het parkeren op straat te reguleren. En bijvoorbeeld nieuwe bewoners geen vergunning te verlenen.

2.3.4 Knelpunt 4: geparkeerde fietsen in de binnenstad en in gebieden daarbuiten

Het fietsparkeren rondom station Leiden Centraal is een blijvende uitdaging. Ondanks het grote aantal parkeerplaatsen voor fietsen in bestaande stallingen en stallingen in aanbouw, voldoet het gebied naar verwachting nog niet aan de parkeerbehoefte.

Het fietsparkeeronderzoek uit 2018 maakte een probleem in de binnenstad duidelijk: het gebrek aan parkeervoorzieningen voor fietsen. De gemeente Leiden moet in de binnenstad ongeveer 6.000 extra plaatsen creëren. Dit aantal is gebaseerd op het huidige aantal fietsen en houdt nog geen rekening met toekomstige groei. Prognoses laten een groei-verwachting van 40% zien. En die groei zal zeker plaatsvinden: Leiden wil immers een fietsstad zijn en de komende tijd vestigen zich duizenden nieuwe huishoudens in de stad. Hierbij moet ook op voorhand gemeld worden dat fietsparkeren duidelijk samenhangt met gedrag. Prima fietsenstallingen blijven soms half leeg, terwijl geparkeerde fietsen bijna in de winkel staan. Enerzijds zullen we dus voorzieningen moeten treffen, anderzijds moeten we 'foutparkeren' willen reguleren en aanpakken.

3. De ambities van de gemeente Leiden

De gemeente Leiden heeft flinke ambities op het gebied van duurzaamheid, economie, ruimte, mobiliteit en milieu. Deze ambities staan in het Beleidsakkoord 2018-2022. Het sleutelwoord is 'duurzame verstedelijking'. Dat betekent woningen bouwen op een duurzame manier, zodat de stad voor iedereen toegankelijk en leefbaar blijft. Al deze ambities hebben invloed op het parkeren. Want parkeren is een manier om de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad op niveau te houden of te krijgen.

3.1 Duurzame verstedelijking

Tot 2030 worden in Leiden 8.500 nieuwe woningen gebouwd. Er is vooral behoefte aan sociale huurwoningen en middeldure koopwoningen. Het merendeel van deze woningen wordt gebouwd op bestaande locaties in de stad. Daarnaast is er behoefte aan ongeveer 2.700 extra studentenkamers. Leiden heeft zes potentiegebieden aangewezen voor deze grootschalige woningbouw²: het stationsgebied, centrum zuidwest, de Lammenschans-driehoek, de voormalige industriezone, het oostelijk deel van de Willem de Zwijgerlaan en de entree Plesmanlaan. Ook moet er een plan komen voor de Kopermolen in de Merenwijk. Werkgelegenheid wil de gemeente meer concentreren in het Bio Science Park en het stationsgebied. Het stationsgebied moet de verbinding tussen de binnenstad en het Bio Science Park versterken.

Deze bouwprojecten moeten bijdragen aan een gezond, duurzaam en aantrekkelijk Leiden. Aangepaste parkeernormen kunnen een rol spelen. Ze kunnen bijvoorbeeld helpen om bouwprojecten haalbaar te maken, zonder extra parkeerdruk in de openbare ruimte te veroorzaken. Ook lage parkeernormen met een flexibele toepassing rondom (H)OV-locaties leveren een bijdrage aan de duurzame verstedelingsopgave, door de nadruk op de fiets en het openbaar vervoer te leggen.

3.2 Klimaatneutraal, groen en circulair

In 2050 moet Leiden een klimaatneutrale stad zijn. Klimaatadaptie (waaronder waterberging), biodiverse vergroening, circulariteit en duurzame mobiliteit zijn thema's met een directe relatie met parkeren. Voor een betere waterberging in het stedelijk gebied is openbare ruimte nodig, dus ook parkeerplaatsen en weginfrastructuur. Meer groen en water in plaats van parkeerplaatsen draagt bij aan het voorkomen van hittestress.

Parkeren kan deelmobiliteit – een vorm van circulariteit – stimuleren. Bijvoorbeeld door parkeerhubs aan te leggen, waar bewoners gebruik kunnen maken van deelauto's of deelfietsen. Zo moedigt de gemeente Leiden duurzame mobiliteit aan. Ook de verduurzaming van auto's – elektrisch rijden en het gebruik van alternatieve brandstoffen – levert een bijdrage aan een klimaatneutraal Leiden. Het nieuwe parkeerbeleid houdt hier rekening mee.

3.3 Leiden fietsstad

In een compacte stad als Leiden, die steeds drukker wordt, zijn de fiets en het openbaar vervoer logische vervoermiddelen voor bewoners, bezoekers en werknemers. Bestaande en nieuwe Leidenaren moeten hun mobiliteitsbehoefte minder met de auto invullen. Deze verandering van vervoerwijze leidt tot minder autobewegingen en dus minder belasting van

het milieu en de openbare ruimte. Om dit te bereiken investeren de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland in het fiets- en openbaarvervoernetwerk.



Visualisatie Centrumroute tracédeel Hooigracht

De fiets heeft een dubbele rol in het vervoer:

- voor- en/of natransport bij het gebruik van openbaar vervoer;
- deur-tot-deur-vervoermiddel voor afstanden tot ongeveer 8 kilometer en met de elektrische fiets zelfs tot 15 kilometer.

Dit maakt de fiets tot het vervoermiddel bij uitstek in een compacte stad als Leiden. De gemeente stimuleert fietsgebruik. Bijvoorbeeld met extra fietsenstallingen, vooral bij station Leiden Centraal en station Lammenschans.

3.4 Minder autobewegingen en een autoluwe binnenstad

De gemeente wil het aantal verkeersbewegingen met de auto in de stad verminderen. Dit geldt voor bewegingen naar de stad toe en bewegingen binnen de stad. Sturend parkeerbeleid kan het aantal autobewegingen verminderen. Binnen en rondom de singels is de openbare ruimte vanuit historisch perspectief niet ingericht op rijdende en stilstaande auto's. De doorstroming staat hier onder druk. De gemeente wil dit veranderen. Daarom investeert de gemeente Leiden in nieuwe fiets- en (hoogwaardige) openbaarvervoerverbindingen. Daarnaast steunt de gemeente initiatieven als deelauto's en andere mobiliteitsconcepten. Zowel bedrijven als particuliere Leidenaren profiteren hiervan.

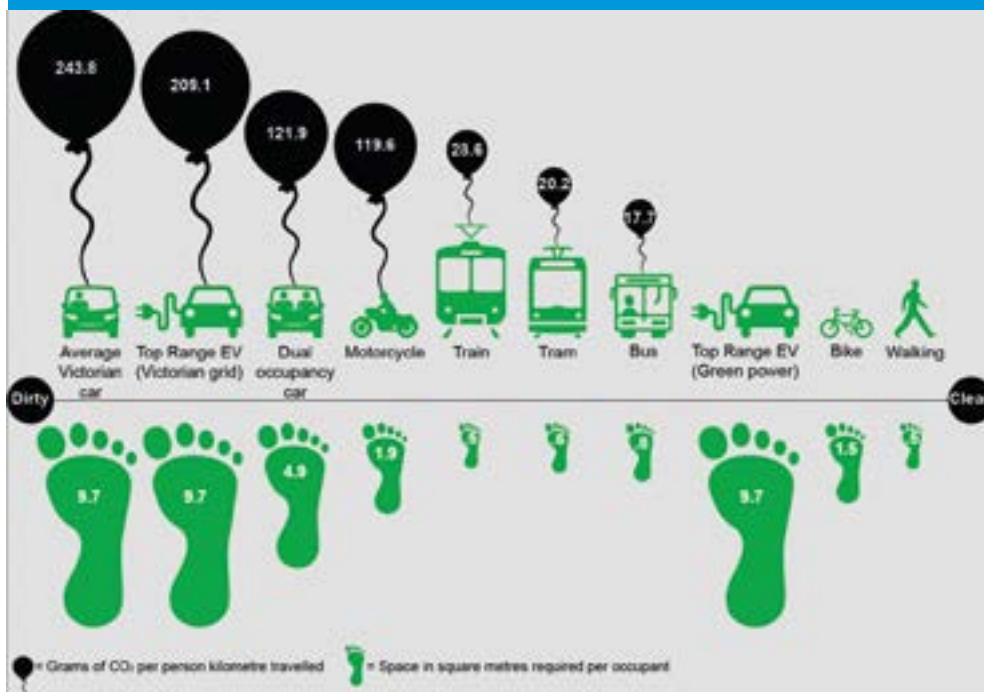
Leiden is dichtbebouwd en de openbare ruimte is schaars en kostbaar. De binnenstad en delen van de schil daaromheen hebben een sterk stenig karakter. De gemeente wil de openbare ruimte vergroenen en zo de kwaliteit verbeteren. Deze ambitie heeft een directe relatie met het streven om hittestress te voorkomen en de waterberging te verbeteren. De gemeente kan de leefbaarheid verbeteren door de binnenstad voor een deel autoluw te maken, met meer autovrije straten. Maar voor een betere kwaliteit van de openbare ruimte is meer nodig dan vergroenen. De stad heeft ook ontmoetingsplekken nodig, aantrekkelijke looproutes en ruimte om de fiets te parkeren. Om al deze doelen te bereiken, brengt de gemeente het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte gefaseerd terug. Voor speciale doelgroepen blijft er voldoende parkeerruimte op straat aanwezig. Hieronder verstaan wij voorzieningen voor: elektrische voertuigen, deelauto's, logistiek verkeer (laden en lossen en grote voertuigen) en gehandicapten.

Leiden is een inclusieve stad. We vinden het belangrijk dat iedereen mee kan doen. Daarom besteden wij extra aandacht aan een goede bereikbaarheid en bruikbaarheid van de voorzieningen en de openbare ruimte voor gehandicapten.

Ruimtegebruik van de fiets

De uitstoot van CO₂ is verschillend per vervoerswijze. De fiets is een van de schoonste vervoersmiddelen. Het ruimtegebruik van een geparkeerde fiets is daarnaast veel kleiner dan het ruimtegebruik van een geparkeerde auto. Dit betekent echter niet dat de fiets per definitie een ruimte-efficiënt vervoermiddel is. Ongeveer 15% van alle fietsen wordt (haast) niet gebruikt. Ook is het ruimtegebruik van een fiets die niet in een voorziening staat veel groter dan van een fiets die wél in een voorziening staat.

bron: *Climatetasmania.org*



3.5 Een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat

De gemeente Leiden wil aantrekkelijk blijven voor bestaande en nieuwe bedrijven, winkels en instellingen. Het Bio Science Park is niet meer weg te denken. Binnen tien jaar kan het aantal banen daar met de helft toenemen tot 25.000. Daarnaast investeert de gemeente in de ontwikkeling van de omgeving van station Leiden Centraal en in verbeteringen van de binnenstad.

Vanwege zijn ligging in de Randstad heeft Leiden op economisch vlak concurrentie van verschillende steden. De manier waarop de stad het parkeren organiseert, is mede bepalend voor de economische vitaliteit. Goede parkeervoorzieningen voor fiets en auto hebben invloed op de vastgoedwaarde van gebouwen. Dit geldt vooral voor bedrijfsgebouwen. Want gebouwen zonder (betaalbare) parkeergelegenheid zijn minder aantrekkelijk voor bepaalde branches.

Als winkelstad en toeristische trekpleister moet Leiden auto- en fietsparkeervoorzieningen van hoog niveau hebben. De bereikbaarheid van de stad moet gegarandeerd zijn. Met twee nieuwe, moderne parkeergarages (Lammermarkt en Garenmarkt) geeft de gemeente een kwaliteitsimpuls aan het parkeerareaal voor auto's. Met de fietsenstalling onder Lorentz geeft de gemeente een kwaliteitsimpuls aan haar fietsparkeerareaal.

3.6 Financiën

De kosten en opbrengsten van auto- en fietsparkeren verlopen via het 'gesloten' systeem van de parkeerreserve. Alle inkomsten van en uitgaven voor bouw, exploitatie, toezicht en handhaving - van zowel parkeren op straat als parkeren in de garages - worden in deze reserve met elkaar verrekend. Vooral het realiseren van nieuwe en extra fietsvoorzieningen rond de stations vergt aanzienlijke investeringen. Hierbij zetten wij in op co-financiering door het Rijk en de Provincie.

We onderzoeken, zoals afgesproken in het beleidsakkoord, om het tarief van de tweede en derde parkeervergunning van een huishouden aan te passen. Het tarief van de eerste parkeervergunning blijft, afgezien van de jaarlijkse indexatie, gelijk. Het is dus geen doel op zich om parkeren duurder te maken. Het is in de eerste plaats een instrument dat bezoekers van de binnenstad stimuleert om gebruik te maken van schonere vervoersvormen die bovendien minder ruimte in beslag nemen. Het is een maatregel die er juist voor zorgt dat de juiste parkeerder op de juiste plek terecht komt.

Om de model shift en de doelen voor duurzame mobiliteit te bereiken, verhogen we zowel in 2021 als in 2022 de parkeertarieven met € 0,30 per uur. Dit is inclusief inflatiecorrectie. Via het financieel perspectief Duurzame Stad investeren we de extra inkomsten terug in duurzame mobiliteit.



4. De Leidse visie op autoparkeren

4.1 De zes visiepunten voor autoparkeren

Duurzame verstedelijking, minder autobewegingen, meer ruimte voor groen, spelen en recreëren en fietsgebruik stimuleren: de gemeente Leiden heeft grote ambities. De organisatie van het parkeren in de stad draagt in bij aan het waarmaken van deze ambities. De visiepunten voor autoparkeren (Tabel 1) zijn de rode draad in deze parkeervisie. De visiepunten zijn richtinggevend en vormen het kader voor de keuzes in deze parkeervisie. In de volgende paragrafen worden de visiepunten verder uitgewerkt.

De zes visiepunten voor autoparkeren

1. Leiden staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. Het past het parkeerbeleid aan om verdere groei in woningen mogelijk te maken, om de overgang naar schoon vervoer te stimuleren en zo beter in te spelen op de veranderende mobiliteitsbehoefte van inwoners.
2. In Leiden sluiten de parkeeroplossingen aan bij de eigenschappen en ambities van wijken en buurten. De gemeente hanteert een gebiedsgerichte aanpak.
3. Leiden zet in op een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Teneinde leefbare wijken te kunnen borgen waar ruimte is voor groen, water, spelen en bewegen, gaan we het parkeren in de openbare ruimte beter reguleren.
4. Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente Leiden de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeren.
5. Voor parkeren hanteert de gemeente Leiden de standaardbenadering 'beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen'.
6. In Leiden voegen we geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte toe om parkeerknelpunten op te lossen.

Tabel 1 De zes visiepunten voor autoparkeren

4.2 De gemeente Leiden en de duurzame verstedelijkingsopgave

De komende jaren moet een groot aantal woningen in Leiden worden gebouwd. Ook moet de stad maatregelen nemen tegen wateroverlast, hitte, droogte, overstroming en slechte luchtkwaliteit. De duurzame verstedelijkingsopgave bundelt al deze opgaven.

Visiepunt 1	Leiden staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. Het past het parkeerbeleid aan om verdere groei in woningen mogelijk te maken, om de overgang naar schoon vervoer te stimuleren en zo beter in te spelen op de veranderende mobiliteitsbehoefte van inwoners.
--------------------	--

De duurzame verstedelijkingsopgave stimuleert het gebruik van duurzame vervoersmiddelen. Ook worden extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte en verhoging van de parkeerdruk voorkomen. Dat heeft gevolgen voor nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen:

- Er moeten kwalitatief hoogwaardige alternatieven geboden worden voor autobezit en -gebruik: het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn logische alternatieven. De mobiliteitsvisie gaat in op het versterken van deze vervoersalternatieven.
- Er moeten deelauto's, deelfietsen en andere (toekomstige) vormen van deelmobiliteit worden aanbieden.
- De totale parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers moet op eigen terrein gefaciliteerd worden in parkeer- en stallingsgarages.
- Bewoners van deze gebouwen krijgen geen (bezoekers)parkeervergunningen voor het parkeren in de bestaande openbare ruimte.

De duurzame verstedelijkingsopgave houdt ook rekening met het elektrisch rijden. Het aantal elektrisch aangedreven auto's (volledig elektrisch of plug-in hybride) steeg de afgelopen jaren sterk. Op de lange termijn kan ook de (gedeeltelijk) zelfrijdende auto een rol van betekenis spelen in de duurzame verstedelijkingsopgave.

4.3 De gemeente Leiden hanteert een gebiedsgerichte aanpak

Leiden is een van de compactste steden van Nederland. Het autoparkeren verschilt sterk tussen wijken en buurten. Een invloedrijke factor is de ligging van wijken en buurten ten opzichte van de binnenstad en de (H)OV-locaties. Met een nieuwe gebiedsgerichte aanpak houdt de gemeente rekening met de specifieke eigenschappen van wijken en buurten. Bij de gebiedsgerichte aanpak hoort ook een eigen tijdspad.

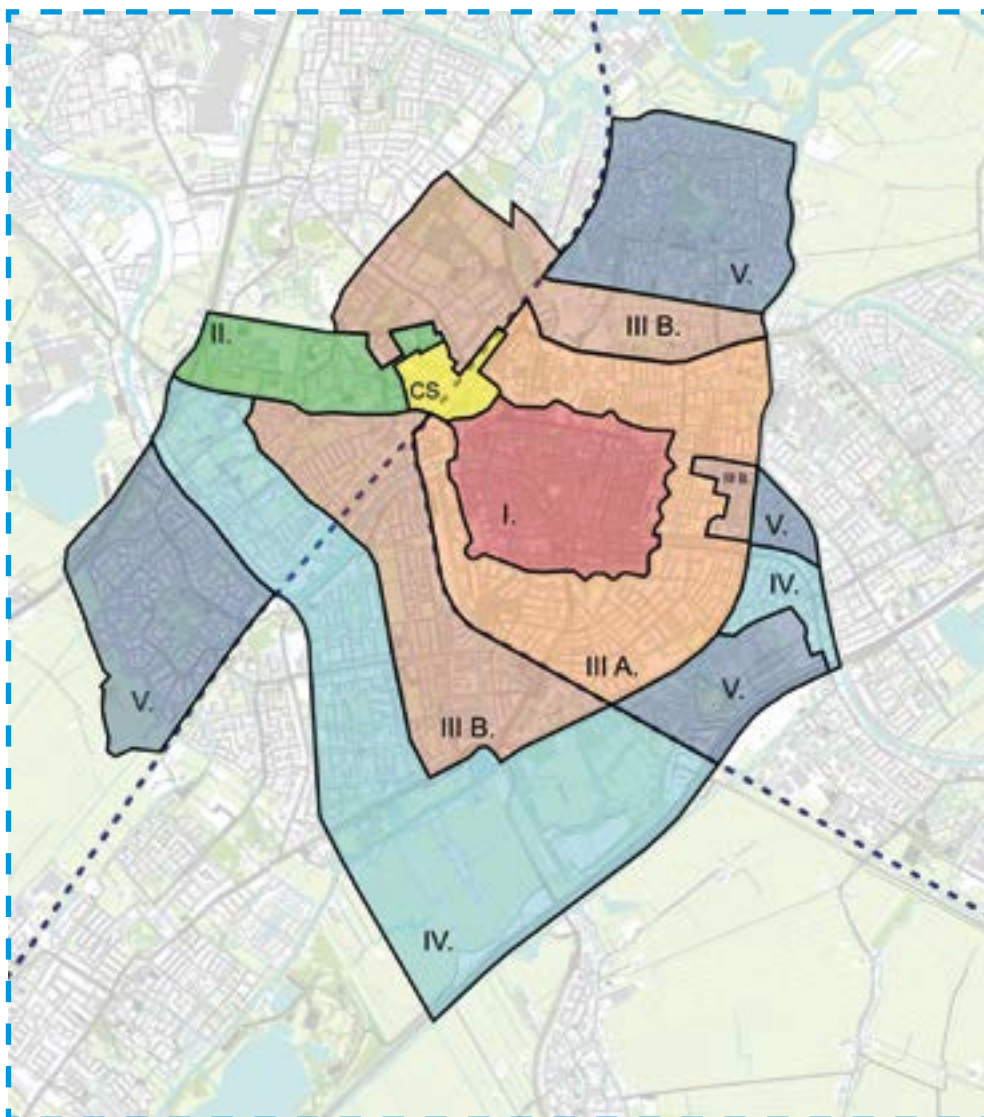
Visiepunt 2	In Leiden sluiten de parkeeroplossingen aan bij de eigenschappen en ambities van wijken en buurten. De gemeente hanteert een gebiedsgerichte aanpak.
--------------------	--

Voor een gebiedsgerichte aanpak moet de stad verdeeld worden in gebieden. Deze gebieden heten 'leefmilieus'. Ieder leefmilieu bestaat uit meerdere wijken en buurten. Deze wijken en buurten vertonen onderling voldoende samenhang om een leefmilieu te vormen. Denk aan stedenbouwkundige opzet, verkeersstructuur, demografie, autobezit en parkeervormen. De indeling in leefmilieus volgt 'natuurlijke' grenzen, zoals gebiedsontsluitingswegen (bijvoorbeeld Churchillaan en Doctor Lelylaan), het spoor en waterpartijen. Ook bestaande parkeerknelpunten spelen mee in de indeling in leefmilieus.

Tabel 2 toont de indeling in leefmilieus voor het autoparkeren. Roomburg heeft zowel een woonfunctie als een functie als bedrijventerrein. Omdat de woonfunctie overheerst, wordt Roomburg als woonwijk gezien. Figuur 2 geeft deze indeling op kaart weer.

Nr.	Leefmilieu	Globale begrenzing van of wijken bij dit leefmilieu
I.	Historische binnenstad en stationsomgeving	Singelstructuur, omgeving station Leiden Centraal
II.	Bio Science Park (BSP)	Begrenzing BSP (gemeentegrens/Plesmanlaan)
III A.	Eerste schil rond de binnenstad	Spoorlijn/Willem de Zwijgerlaan/Rijn-Schiekanaal
III B.	Tweede schil rond de binnenstad	Spoorlijn/Churchillaan/Doctor Lelylaan
IV.	Overgangsgebied	Churchillaan/Doctor Lelylaan/Vliet/Rijn
V	Woonwijken	Stevenshof, Merenwijk, Roomburg en Waardeiland

Tabel 2 Gebiedsindeling parkeervisie autoparkeren



Figuur 2 Gebiedsindeling parkeervisie auto parkeren

4.4 Verbetering kwaliteit van de openbare ruimte

Autoparkeren leidt in algemene zin tot een groot beslag op de openbare ruimte. Daarom heeft een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte consequenties voor het parkeren.

Visiepunt 3

Leiden zet in op een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Teneinde leefbare wijken te kunnen borgen waar ruimte is voor groen, water, spelen en bewegen, gaan we het parkeren in de openbare ruimte beter reguleren.

In Leiden gaan parkeerplaatsen ruimte maken voor openbaar groen, speelplaatsen, plekken om elkaar te ontmoeten en plaatsen om de fiets te parkeren. In alle delen van de stad is hier behoefte aan, maar vooral in de dichtbebouwde schilwijken. Door het stenige karakter van deze wijken zijn hittestress en wateroverlast twee acute problemen. De gemeente moet hier op korte termijn oplossingen voor vinden.

Om parkeerplaatsen op te heffen gebruikt de gemeente een sturende aanpak. Waar mogelijk wordt aansluiting gezocht bij herinrichtingsprojecten, zoals werkzaamheden aan riolering of kabels en leidingen of herbestrating.

4.5 De gemeente Leiden kiest voor sturend parkeerbeleid

Sturend parkeerbeleid is de tegenhanger van vraagvolgend parkeerbeleid. Het staat voor het sturen van doelgroepen via parkeerregulering. Doelgroepen sturen kan in aantallen of naar gewenste parkeerlocaties.

Visiepunt 4	Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente Leiden de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeren.
--------------------	---

Bezoekers die voor meerdere uren in de binnenstad willen verblijven, parkeren nu deels in de openbare ruimte. Denk aan dagtoeristen en zakelijke bezoekers. Dat is een ongewenste situatie. De openbare parkeergarages zijn immers beschikbaar voor parkeerders die voor meerdere uren in de binnenstad verblijven.

De gemeente gebruikt sturend parkeerbeleid om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren. Voor bepaalde doelgroepen betekent dit dat ze langere loopafstanden tussen de parkeerlocatie en de bestemmingslocatie hebben. Om lange loopafstanden te overbruggen kunnen ze gebruikmaken van bijvoorbeeld Park & Bike of Park & Ride. Deze locaties sluiten daarnaast goed aan op het openbaar vervoerssysteem of alternatieve oplossingen zoals het Haagweg-concept. De overstap van de auto naar de fiets (de last mile) moet van een hoog kwaliteitsniveau zijn en een groot gebruiksgemak kennen.

Wie parkeert waar?

De gewenste parkeerlocaties voor de grootste en meest voorkomende doelgroepen zijn:

- Bewoners en bezoekers van bewoners: parkeren op eigen parkeerplaatsen en bij afwezigheid hiervan in de openbare ruimte.
- (Ultra)kortparkeerders zoals leveranciers, zorgverleners en mantelzorgers: parkeren in de openbare ruimte op korte loopafstand van hun bestemming.
- Bezoekers van de stad: parkeren zo veel mogelijk in de openbare parkeergarages.
- Werknemers: parkeren zo veel mogelijk op parkeerlocaties op grotere afstand van hun bestemming. Zij verplaatsen zichzelf te voet of met de fiets naar hun bestemmingslocatie.
- Bestuurders van grote voertuigen parkeren hun voertuig op het eigen terrein van het bedrijf of op de bestaande aangewezen parkeerplaatsen.

4.6 Beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen

Om in een leefmilieu doelen te bereiken of huidige parkeerknelpunten op te lossen, hanteert de gemeente Leiden de standaardbenadering ‘beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen’.

Visiepunt 5	Voor parkeren hanteert de gemeente Leiden de standaardbenadering ‘beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen’.
--------------------	--

4.6.1 Beïnvloeden

‘Beïnvloeden’ staat voor het beïnvloeden van de parkeervraag. Zo kan het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen leiden tot een lagere parkeervraag. Voorbeelden van alternatieve vervoerswijzen zijn het openbaar vervoer, de fiets en lopen. Ook deelmobiliteit aanbieden kan de parkeervraag beïnvloeden. Voor het beïnvloeden van de parkeervraag zijn meestal publieke of private investeringen nodig. Ook de kosten van parkeren verhogen is een manier om de parkeervraag te beïnvloeden. Daar gaat paragraaf 4.6.3 verder op in. De gemeente onderzoekt of met behulp van ‘nudging’ (het positief stimuleren van gewenst gedrag) positieve effecten kunnen worden bereikt rond het parkeergedrag.

4.6.2 Benutten

In Leiden zijn verschillende soorten (gebouwde) parkeervoorzieningen aanwezig (publiek en privaat). De parkeerplaatsen in deze voorzieningen worden niet op alle momenten van de dag volledig benut. De gemeente zet in op een maximale benutting. De voorzieningen kunnen bijvoorbeeld tegemoetkomen aan de parkeervraag van bewoners en werknemers. De voorzieningen moeten wel aan een aantal randvoorwaarden voldoen, zoals de loopafstand tot bestemmingslocaties, bereikbaarheid en fysieke toegankelijkheid.

Benutting van de bezoekersparkeergarages in de binnenstad

Als de parkeergarage Garenmarkt klaar is, heeft de gemeente vier parkeergarages in de binnenstad. Deze parkeergarages hebben allereerst een bezoekersfunctie. Op doordeweekse avonden, zaterdag en zondag zijn de parkeerplaatsen in deze parkeergarages grotendeels bezet. Op doordeweekse ochtenden, middagen en in de nacht is de bezetting van de parkeergarages lager. Dan zijn er minder bezoekers in de stad. Tijdens de daluren kunnen werknemers (overdag en in de middag) en bewoners (’s nachts) de lege plekken in de parkeergarages gebruiken.

4.6.3 Beprijzen

Het beprijzen van parkeren is een beïnvloedingsmaatregel (zie paragraaf 4.6.1). Parkeerregulering invoeren of uitbreiden is een vorm van beprijzen. Er zijn verschillende redenen om parkeren (verder) te beprijzen:

- de parkeerdruk verlagen en zo ruimte creëren voor het opheffen van parkeerplaatsen;
- de juiste doelgroep op de juiste (parkeer)plaats laten parkeren (zie visiepunt 5);
- autoverkeersstromen kunnen beïnvloeden.

4.6.4 Bouwen

Met bouwen wordt niet de aanleg van extra parkeerplaatsen bedoeld (zie visiepunt 6). Bouwen staat hier voor de herontwikkeling van bestaande parkeerplaatsen.

Voorbeelden zijn:

- bestaande losse parkeerplaatsen verplaatsen naar een concentratie van parkeerplaatsen, zoals een parkeerterreintje.
- symmetrische straatprofielen veranderen in asymmetrische straatprofielen: aan één zijde lang parkeren en aan de andere zijde ruimte voor openbaar groen en fietsparkeerplaatsen.

4.7 Geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Visiepunt 3 geeft aan dat de gemeente Leiden streeft naar minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In het verlengde daarvan legt de gemeente in principe geen parkeerplaatsen aan om (bestaande) parkeerknelpunten op te lossen. In bijzondere situaties zijn er uitzonderingen mogelijk. Uitzondering hierop zijn parkeerlocaties op afstand zoals Park & Ride, Park & Bike en mobiliteitshubs. Leiden zet zich in om de bestaande parkeergelegenheden (publiek of privaat) efficiënter in te zetten voor de stad. Wij gaan graag met private eigenaren van parkeergelegenheden in gesprek om deze gelegenheden (op drukke momenten) in te zetten voor het parkeren van bezoekers of werknemers van deze stad.

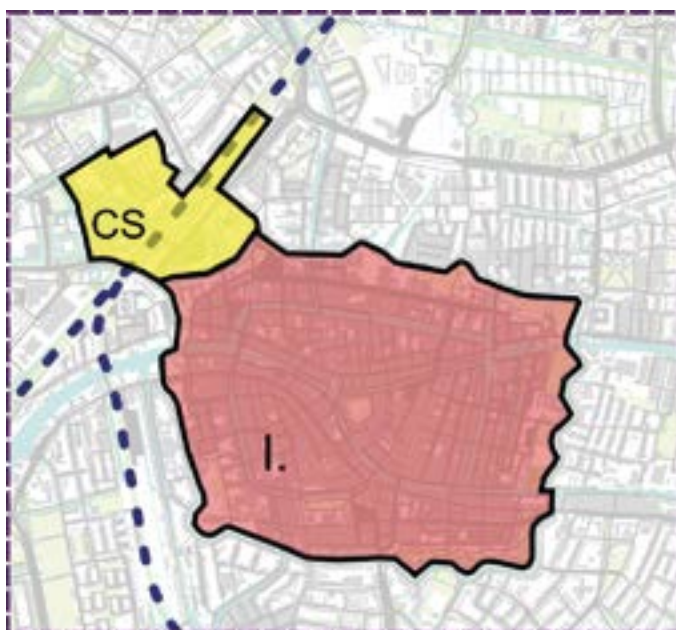
Visiepunt 6	In Leiden voegen we geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte toe om parkeerknelpunten op te lossen.
--------------------	---

In de volgende hoofdstukken worden de visiepunten per leefmilieu uitgewerkt in beleidsuitgangspunten en maatregelen.

5. Parkeren in de historische binnenstad en de omgeving station Leiden Centraal

5.1 Huidige situatie

De historische binnenstad en de omgeving van station Leiden Centraal zijn de intensiefst gebruikte delen van Leiden. Het gebied kenmerkt zich door een voornamelijk zeventiende-eeuwse bebouwingsstructuur. Met rijdende en stilstaande auto's is hier van oudsher geen rekening gehouden. Parkeren heeft hier veel verschillende verschijningsvormen. Twee recente aanwinsten zijn de parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt.



Historische binnenstad en stationsomgeving

Het gebied heeft verschillende parkeerknelpunten. Het meest zichtbare knelpunt is de aantrekkende werking van de ruim 6.500 parkeerplaatsen in het gebied. Vooral in de spits zorgt dit voor opstoppingen. Andere knelpunten zijn:

- een hoge parkeerdruk op verschillende momenten van de dag;
- parkeerders op de verkeerde plek: bezoekers parkeren niet in de parkeergarages, maar op straat, wat ook nog tot zoekverkeer in de vaak smalle woonstraten leidt;
- geparkeerde en parkerende auto's en zoekverkeer in de binnenstad zorgen met name langs diverse grachten en in smalle straatjes voor een verkeersonveilige situatie voor fietsers en voetgangers. Zij komen in de knel te zitten in de beperkte fysieke ruimte.
- beperkte haalbaarheid van ontwikkelingen: nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen hebben vaak onvoldoende ruimte voor parkeerplaatsen (op eigen terrein);
- bewoners uit de binnenstad (Zone A) met een parkeervergunning kunnen zonder extra kosten in heel Leiden parkeren: dit leidt tot overloop naar omliggende buurten en mogelijk extra interne verplaatsingen.

De hoge parkeerdruk in de binnenstad en de omgeving van station Leiden Centraal maakt duidelijk dat parkeervraag en parkeeraanbod niet met elkaar in balans zijn. In de binnenstad zal de vraag naar parkeergelegenheid echter altijd groter zijn dan het aanbod. Dit komt door de economische en toeristische aantrekkingskracht van de binnenstad. Voldoende parkeer-

capaciteit voor alle doelgroepen is echter kostbaar en trekt een wissel op de kwaliteit van de openbare ruimte. Bovendien kan de capaciteit van het wegennet deze verkeersstroom niet aan. Om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de binnenstad goed te houden moeten de juiste doelgroepen (vraag) de juiste parkeervoorzieningen gebruiken (aanbod).

5.2 Beleidsuitgangspunten en doelen

De gemeente Leiden streeft naar een meer autoluwe binnenstad. Dit is ook een van de ambities uit het beleidsakkoord. De organisatie van het parkeren speelt hierbij een belangrijke rol. Parkeerplaatsen hebben nu eenmaal een aantrekkende werking. In de binnenstad en de omgeving van station Leiden Centraal gaat Leiden de straatparkeerplaatsen stapsgewijs opheffen. Om dit verantwoord te doen, moet eerst het aantal parkeerders op straat afnemen.

De beleidsuitgangspunten voor de binnenstad en de omgeving van station Leiden Centraal zijn:

- a. Bezoekers aan de binnenstad hebben voldoende mogelijkheden om hun auto te parkeren in (de omgeving van) de binnenstad, bij voorkeur in de gebouwde parkeervoorzieningen met een goede autobereikbaarheid.
- b. Werknemers uit het centrum parkeren op afstand of op dalmomenten (werkdagen) in de parkeergarages.
- c. De gemeente beperkt het parkeren op straat zoveel mogelijk: (lang) parkeren door bezoekers vindt zo min mogelijk op straat plaats. Het parkeerregime op straat ondersteunt dit.
- d. Met tarifiering stuurt de gemeente doelgroepen naar de juiste plek. Parkeren op straat wordt substantieel duurder dan parkeren in de parkeergarages. Parkeren op afstand (P+R) kost het minst.
- e. Openbare parkeergarages worden optimaal benut: tijdens de daluren kunnen bewoners, bezoekers van bewoners en werknemers uit de binnenstad en de stationsomgeving de openbare parkeergarages gebruiken, tegen beperkte aanvullende parkeerkosten.
- f. Bij nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen mogen slechts een maximaal (beleidsmatig bepaald) aantal parkeerplaatsen worden aangelegd. Om extra autoverkeer van en naar de binnenstad te beperken.
- g. Het aantal uit te geven parkeervergunningen wordt beperkt tot maximaal één. Op termijn resulteert dit in minder auto's op straat en dus in mogelijkheden om de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten.

5.3 Beleidsuitwerking

De uitwerking van de beleidsuitgangspunten voor de binnenstad bestaat grotendeels uit aanpassingen van het parkeerregime. Niet iedere maatregel wordt op korte termijn ingevoerd. De gemeente monitort zorgvuldig of maatregelen het gewenste effect hebben. En bepaalt dan of aanvullende maatregelen nodig zijn. De gemeente voert eerst beheers- en beïnvloedingsmaatregelen in, zodat parkeren minder in de openbare ruimte plaatsvindt. Langparkeerders kunnen in de daluren in de openbare parkeergarages parkeren. In het gebied rond station Leiden Centraal houdt de gemeente het bouwen van parkeerplaatsen bij nieuwbouw en andere projecten tegen. Zo wil de gemeente het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer stimuleren. En het aantal autobewegingen van en naar de binnenstad verminderen.

Tabel 3 bevat de beleidsuitwerking voor de historische binnenstad en omgeving station Leiden Centraal. De gemeente wil het parkeren op straat in de binnenstad en de omgeving van station Leiden Centraal stapsgewijs verminderen. En zo meer ruimte creëren voor een gezonde en leefbare buitenruimte. Daarvoor moet de juiste doelgroep op de juiste plek parkeren. De focus ligt op bezoekersparkeren in de parkeergarage en lang parkerende werknemers zoveel mogelijk op afstand.

Met vergunninghoudersparkeren gaat de gemeente het parkeren door bezoekers in woonstraten tegen. Ook stuurt de gemeente hiermee het gebruik van de parkeergarage. Daarnaast stuurt de gemeente op het autobezit. De kosten van parkeervergunningen gaan omhoog en het aantal parkeervergunningen wordt beperkt. Verder benut de gemeente de parkeergarages op dalmomenten voor de parkeervraag van bewoners en werknemers. Zo ontstaat minder parkeerdruk op straat. Vervolgens kan de gemeente op specifieke locaties parkeerplaatsen verwijderen en zo nodig de overloop van parkeerders naar andere leefmilieus afbouwen.

Overzicht Maatregelen Auto Historische binnenstad en stationsomgeving

Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Betaald parkeren wordt vergunninghoudersparkeren.	Betaalde parkeerplaatsen worden stapsgewijs omgezet naar vergunninghoudersparkeerplaatsen ³ (uitgezonderd de centrumroute en winkelstraten zoals de Doezastraat, de Lange Mare, Levendaal en Lange Gracht).	Korte termijn
2.	Invoering maximale parkeerduur in de openbare ruimte.	Betaalde parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zoals genoemd onder maatregel 1, zijn bestemd voor kortparkeerders, daarom is een maximale parkeerduur van 1 uur van kracht.	Korte termijn
3.	Verhoging tarief 2 ^e parkeervergunning	De kosten van een 2 ^e parkeervergunning worden substantieel verhoogd. Op straat parkeren moet niet goedkoper zijn dan het parkeren in een private parkeergarage. Dit voorkomt dat private parkeergarages ongebruikt blijven en het stimuleert autoloos wonen en/of deelmobiliteit.	Stapsgewijs vanaf korte termijn
4.	Afschaffen 2 ^e parkeervergunning	Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt.	Middellange termijn
5.	Verlenging reguleringstijd	Indien uit monitoring blijkt dat de parkeerdruk in de avonden op de betaald parkeerplaatsen te hoog blijft, bestaat de mogelijkheid om tot het verlengen de reguleringstijd in de binnenstad (zone A), van 21:00 uur naar 23:00 uur. Hiermee wordt ook in de avonden bewerkstelligd dat bezoekers parkeren in de parkeergarages.	Na monitoring maatregel 1, 2
6.	Verhoging parkeertarief	Leiden voert op korte termijn een verhoging van de straatparkeertarieven in. Indien na monitoring blijkt dat de straatparkeerplaatsen nog steeds intensief worden gebruikt in vergelijking tot de parkeergarages dan kan Leiden de komende jaren significante verhogingen van het straatparkeertarief invoeren. Hiermee wordt bewerkstelligd dat parkeren in de parkeergarages aantrekkelijker wordt dan parkeren op straat.	Na monitoring

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 3 Beleidsuitwerking historische binnenstad en omgeving station Leiden Centraal

Tabel 4 bevat de overige maatregelen voor de binnenstad en de omgeving station Leiden Centraal. Maatregel 7 is een beheersmaatregel om meer grip te krijgen op het bewonersparkeren. Ook in de schil rondom de binnenstad (zone B) gaat Leiden deze maatregel uitvoeren. De maatregelen 8 tot en met 10 zijn benuttingsmaatregelen. Maatregel 10 is een tijdelijke maatregel, gekoppeld aan de (her)invoering van een zonering in de binnenstad (maatregel 7).

De beleidsuitwerking bevat geen maatregelen om parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij te bouwen.

³ In de Leidse context staat vergunninghoudersparkeren voor gefiscaliseerd parkeren met een dagtarief. Er kan geparkeerd worden met een parkeervergunning, de bezoekersregeling of door het dagtarief te betalen. We maken het dagtarief zo dat het voor bezoekers met de auto aantrekkelijker is om - in plaats van op straat - in de gemeentelijke parkeergarage te parkeren. Vrijwel alleen vergunninghouders of visite van bewoners zullen dus in het gebied parkeren.

Overige maatregelen Historische binnenstad en stationsomgeving

Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
7.	Bewoners parkeren gedurende daluren in de openbare parkeergarages.	Bewoners parkeren in de parkeergarages tijdens daluren (met name de nachtelijke uren). Een bewoner kan met een parkeervergunning zowel op straat parkeren als tijdens de daluren in de gemeentelijke parkeergarages (tegen beperkte meerkosten).	Korte termijn
8.	Werknemers parkeren gedurende daluren in de openbare parkeergarages.	Benutting van parkeerplaatsen gelegen in de parkeergarages door werknemers gedurende de daluren (met name werkdagen overdag) tegen een passend abonnementstarief.	Korte termijn
9.	Realisatie parkeervoorzieningen op afstand.	Aan de randen van de stad zoekt de gemeente naar strategisch gelegen locaties voor mobiliteitshubs, P+R of P+B. De mobiliteitsvisie geeft aan welke locaties hiervoor in aanmerking komen, gelet op de gewenste aanrijroutes en mogelijke openbaarvervoerroutes en fietsroutes richting de binnenstad.	Middellange- en lange termijn
10.	Verplaatsen parkeergarage Morspoort.	De tijdelijke parkeergarage Morspoort aan de rand van de binnenstad krijgt een nieuwe bestemming. Doelstelling is om de parkeergarage in te zetten voor het faciliteren van P+R en/of P+B.	Middellange termijn
11.	Nieuwbouw en transformatieontwikkelingen	Bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen worden op verantwoorde wijze minder parkeerplaatsen aangelegd, met name in omgeving van HOV-locaties. Bewoners in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning en bezoekersparkeervergunning.	Na vaststelling beleidsregels Parkeernormen 2020

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 4 Beleidsuitwerking historische binnenstad en stationsomgeving

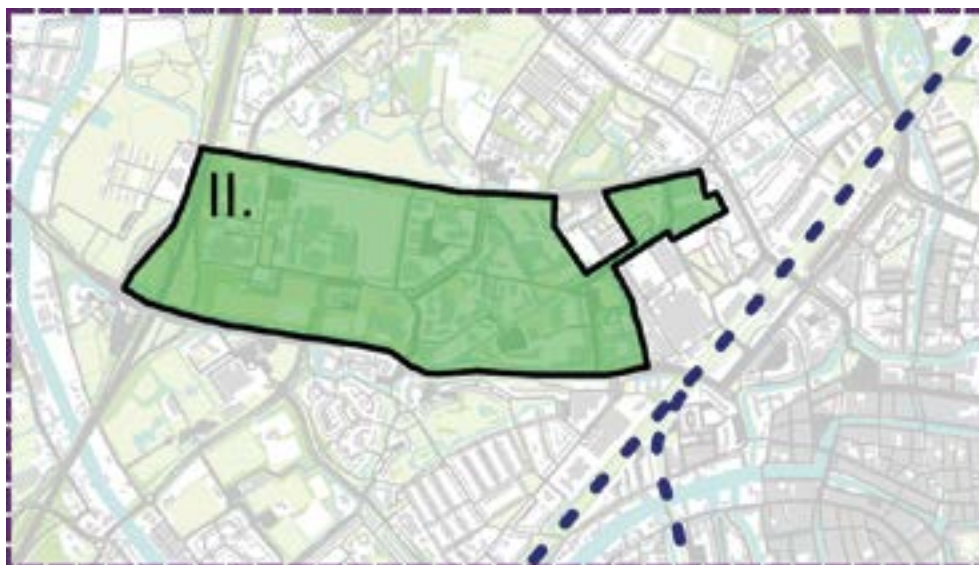


6. Parkeren in Leiden Bio Science Park

6.1 Huidige situatie

Het Bio Science Park wordt begrensd door drie gebiedsontsluitingswegen en het spoor. Onderwijs, medische zorg en onderzoek en hieraan gerelateerde functies domineren het gebied. Ook heeft het gebied een beperkte woonfunctie. Voor het grootste deel geldt het Masterplan Leiden Bio Science Park – Gorlaeus. In lijn met het masterplan vindt parkeren in het Bio Science Park zo min mogelijk (zichtbaar) in de openbare ruimte plaats.

De kwaliteit van de gebouwde en ongebouwde omgeving staat in een beeldkwaliteitsplan. Het LUMC-gebied valt buiten dit plan. Dit gebied voldoet echter wel aan de meeste uitgangspunten voor de openbare ruimte. De huidige parkeersituatie in het Bio Science Park is vanwege de (nog) beperkte woonfunctie niet te vergelijken met andere delen van Leiden.



Bio Science Park

Omdat parkeren in de openbare ruimte in het Bio Science Park niet of nauwelijks voorkomt, zijn er ook nauwelijks parkeerknelpunten op de openbare weg. De gemeente voert in het Bio Science Park geen parkeerdrukmetingen uit. Er is dus geen inzicht in de huidige parkeerdruk. Wel was voor invoering van betaald parkeren (2016 en 2017) in de naastgelegen wijk de Mors sprake van overlast door vreemdparkerders: werknemers van het Bio Science Park parkeerden gratis in de woonwijk. Het masterplan gaat ervan uit dat het gebied zelfvoorzienend is, met uitwisseling tussen verschillende deelgebieden. Om aan de huidige parkeervraag – met name van werknemers van en bezoekers aan het Bio Science Park - te voldoen, wil het masterplan twee centrale parkeervoorzieningen op eigen terrein aanleggen. Samen hebben ze 1.700 parkeerplaatsen.

6.2 Beleidsuitgangspunten en doelen

Werknemers en bezoekers van het Bio Science Park komen vaak van buiten Leiden. Het openbaar vervoer is voor deze doelgroepen niet altijd een goed alternatief voor de auto. Ze zijn voor hun woon-werkverplaatsingen afhankelijk van de auto. Daarom moet het Bio Science Park voldoende parkeercapaciteit hebben. Het masterplan komt hieraan tegemoet met twee centrale parkeervoorzieningen. Tevens zijn tussen de gemeente Leiden en Universiteit Leiden afspraken gemaakt, waarbij de universiteit parkeerplekken kan

verhuren (met dubbel gebruik) en waarbij de universiteit garandeert dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Het masterplan bevat de doelen voor het parkeren in het Bio Science Park. De parkeervisie steunt deze doelen. De belangrijkste doelen zijn:

- a. Parkeren vindt alleen op eigen terrein plaats en niet in de openbare ruimte, met uitzondering van het Schilperoortpark en omgeving.
- b. Parkeren gebeurt zo veel mogelijk buiten het zicht, met aandacht voor levendigheid in de plinten van de parkeervoorzieningen.
- c. Centrale parkeervoorzieningen lossen het parkeren van auto's zo veel mogelijk op.
- d. De loopafstanden van de centrale parkeervoorzieningen naar de bestemmingen zorgen voor levendigheid en ontmoeting in de openbare ruimte. Hierbij wordt rekening gehouden met acceptabele loopafstanden voor diverse doelgroepen (CROW).

6.3 Beleidsuitwerking

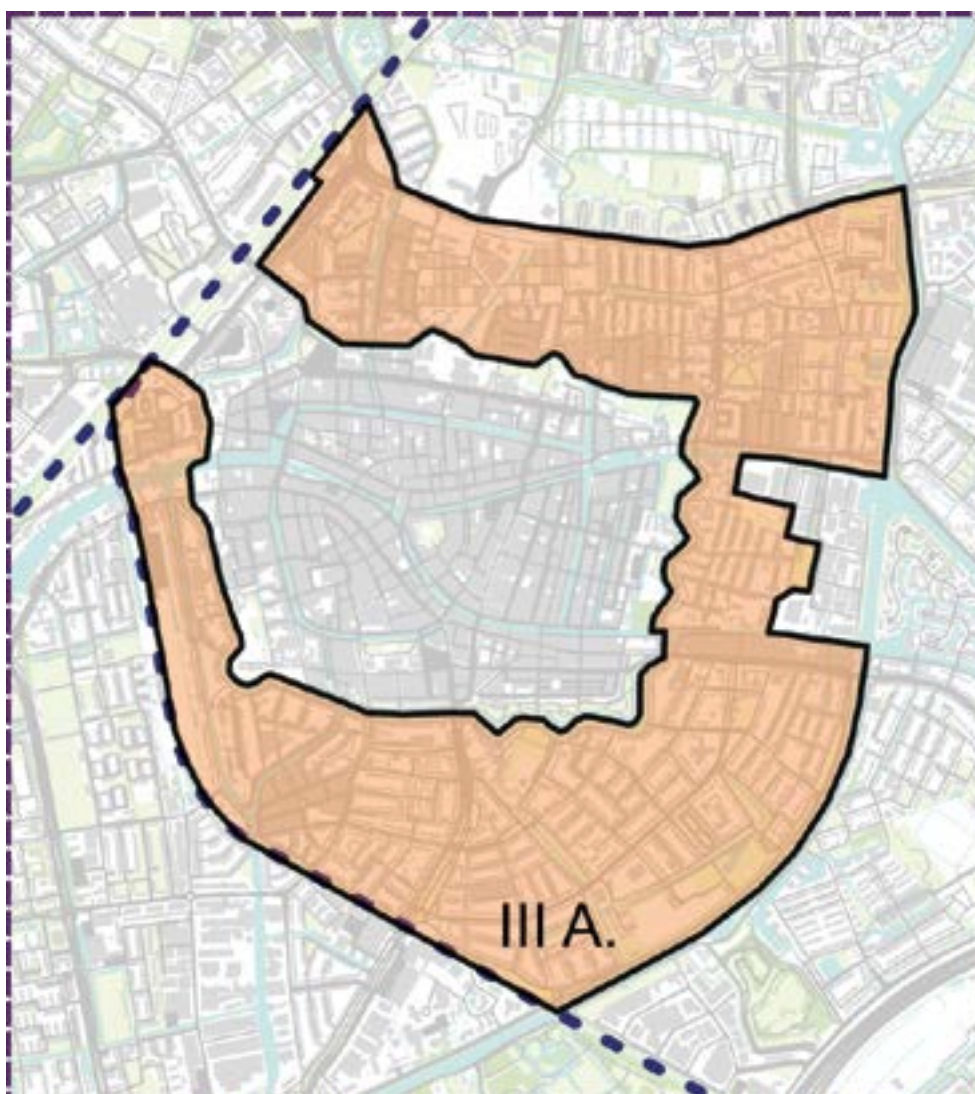
Deze parkeervisie bevat geen uitgebreide beleidsuitwerking voor het Bio Science Park. Het bestaande masterplan is hier immers leidend. Wel is er een aantal aandachtspunten:

- flexibiliteit en specifiekere parkeernormen;
- toekomstbestendige centrale parkeervoorzieningen;
- geen openbare parkeerplaatsen in het gebied (met uitzondering van het Schilperoortpark) en aandacht voor het bezoekersparkeren in de gebouwde parkeervoorzieningen;
- afstemming met parkeerregimes in omliggende gebieden om overloop te voorkomen.
- Kansen voor mobiliteitsoplossingen bij (nieuwe) centrale parkeervoorzieningen (Park + Bike, Park + Ride)
- Kansen voor of meer OV, of voor *dedicated* busjessysteem, ondersteunend aan mobiliteitsbeleid gericht op het terugdringen van vervoer per auto en daarmee gericht op het terugdringen van ruimte voor parkeren.
- Kansen voor tarifiering, betalen voor gebruik in plaats van vergunning voor vaste prijs, maar ook het afstemmen van de tarieven tussen de verschillende centrale openbare parkeervoorzieningen op het Bio Science Park.

7. Parkeren in de eerste schil rond de binnenstad

7.1 Huidige situatie

De eerste schil rond de binnenstad bestaat grotendeels uit dichtbebouwde woonstraten. De wijken en buurten in dit gebied stammen uit een periode waarin de auto een minder prominente rol speelde dan nu. Door de nabijheid van de binnenstad is de autoafhankelijkheid laag. Ook het autobezit van bewoners is laag. Het straatbeeld laat dit echter niet zien, omdat het gebied een hoge dichtheid heeft (veel woningen in een relatief klein gebied). Om overloop van parkeerders uit de binnenstad te beperken, voerde de gemeente op 1 januari 2016 gefaseerd betaald parkeren in. Het betaald parkeren heeft een sterk restrictief karakter, alleen in de binnenstad is het restrictiever. Dit komt tot uiting in het parkeertarief en de reguleringstijd.



Eerste schil rond de binnenstad

Wat de parkeerknelpunten betreft is het parkeerregime de grootste boosdoener. Het grootste knelpunt is het niet-duurzame karakter van de parkeerregulering. Het parkeerregime stimuleert autobezit en autogebruik.

De belangrijkste parkeerknelpunten zijn:

- De kosten van een parkeervergunning zijn laag (€ 50 per jaar), prijsdifferentiatie tussen parkeervergunningen ontbreekt (de eerste vergunning is even duur als volgende vergunningen) en bewoners kunnen een derde parkeervergunning aanvragen.
- Het ontbreken van parkeerzonering stimuleert het gebruik van de auto voor korte verplaatsingen (bewoners uit zone B1 kunnen zonder extra kosten in heel zone B parkeren).
- Er is overloop van parkeerders uit de binnenstad, vooral 's avonds (in zone B eindigt de reguleringstijd om 19:30 uur) en op zondag.
- Plaatselijk komt 's avonds en 's nachts hoge parkeerdruk voor.

In de eerste schil rond de binnenstad zijn vraag en aanbod vaak niet met elkaar in balans, vooral 's avonds en 's nachts en wanneer geen betaald parkeren geldt. Het is onbekend of het aantal parkeerplaatsen voldoende is voor de parkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners. Dit komt doordat het gebied ook wijkvreemde parkeerders heeft.

7.2 Beleidsuitgangspunten en doelen

Door zijn stenige karakter is de eerste schil kwetsbaar voor hittestress en wateroverlast. Daarom streeft de gemeente naar meer openbaar groen in het gebied. Dat moet in de plaats komen van straatparkeerplaatsen. Als de gemeente het aantal wijkvreemde parkeerders en het parkeren door bewoners terugbrengt, kan de parkeerdruk significant afnemen.

De visie op parkeren in de eerste schil rond de binnenstad hangt nauw samen met de visie op parkeren in de binnenstad en de omgeving van station Leiden Centraal. Voor bepaalde doelgroepen wordt parkeren in de binnenstad minder aantrekkelijk. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor parkeren in de eerste schil. Aanvullende maatregelen zijn dus nodig. De uitgangspunten zijn:

- a. Op basis van stresstesten – dat zijn onderzoeken naar wateroverlast, hitte, droogte en overstroming – heft de gemeente straatparkeerplaatsen op. In het beste geval gebeurt dit wanneer de parkeerdruk het toelaat, maar in gesprek met de buurt kan hiervan worden afgeweken. Leiden gaat parkeren door bewoners mogelijk meer op afstand invullen en liefst op eigen terrein of in gebouwde voorzieningen.
- b. Overloop van bewonersparkeren vanuit de binnenstad blijft bestaan totdat vraag en aanbod in de binnenstad met elkaar in balans zijn. Aanpassing van het parkeerregime moet wijkvreemde parkeerders weren.
- c. De kosten van het parkeren helpen het aantal interne autoverplaatsingen in de stad te verminderen.
- d. In de omgeving van (H)OV-locaties krijgen nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen op een verantwoorde manier minder parkeerplaatsen.
- e. Het aantal parkeervergunningen wordt beperkt. Bewoners mogen maximaal twee auto's in de openbare ruimte parkeren.

7.3 Beleidsuitwerking

De beleidsuitwerking bestaat uit een aantal concrete maatregelen. Met als belangrijkste doel de parkeersituatie in het gebied in de hand te houden. De maatregelen 2 tot en met 4 hebben een bewust gekozen volgorde. Beïnvloedingsmaatregelen 5 en 6 moeten het bezit en gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken. De eerste schil heeft weinig privé-parkeercapaciteit, de mogelijkheid hiervan zijn dus beperkt. Het bijbouwen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is geen maatregel. Wel streeft de gemeente naar afbouw en anders vormgeven van de parkeercapaciteit (maatregel 8).

Eerste schil rond de binnenstad			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Gelijkstelling reguleringstijd met zone A	Gelijktrekken van betaald parkeertijden (regulerings-tijden) met de binnenstad om overloop te voorkomen.	Korte termijn
2.	Verhogen kosten 2 ^e en 3 ^e parkeervergunning	Kosten van de 2 ^e en 3 ^e parkeervergunning worden dusdanig verhoogd dat hiermee de afweging om een tweede of derde auto op straat te parkeren wordt verminderd.	Korte termijn
3.	Dubbelgebruik parkeergarages	Benutting van (private) parkeerplaatsen gelegen in de (private) parkeergarages door bewoners en werknemers gedurende de daluren (met name werkdagen overdag) tegen een passend abonnementstarief.	Korte termijn
4.	Invoering zonering betaald parkeren.	Onderverdeling van zone B1 in kleinere zones, bewoners kunnen met hun parkeervergunning alleen in de omgeving van hun woonadres parkeren, daarbuiten betalen zij het reguliere parkeertarief.	Middellange termijn
5.	Gelijkstelling reguleringsdagen met zone A	Indien overlast wordt ervaren: uitbreiding betaald parkeren op zondag in zone B1 om overloop vanuit de binnenstad op zondag te beperken.	Middellange termijn
6.	Afschaffen 3 ^e parkeervergunning.	Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt.	Middellange termijn
7.	Gelijkstelling parkeertarief met zone A.	Indien dit noodzakelijk blijkt uit monitoring van de parkeerdruk, wordt het parkeertarief in zone B1 gelijkgetrokken met de binnenstad.	Na monitoring maatregel 1, 2, 3
8.	Extra bezoekersuren voor bewoners	Wanneer door verlenging reguleringstijd (parallel aan die van de binnenstad) en mogelijk de uitbreiding van betaald parkeren op zondag bij bewoners behoefte ontstaat aan extra bezoekersuren, wordt het huidige aantal bezoekersuren verhoogd.	Na monitoring gebruik van bezoekersuren
9.	Geen parkeervergunningen in nieuwbouw en transformatieontwikkelingen	Bewoners in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning en bezoekersparkeervergunning.	Na vaststelling Beleidsregels Parkeernormen

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 5 Beleidsuitwerking eerste schil rond de binnenstad

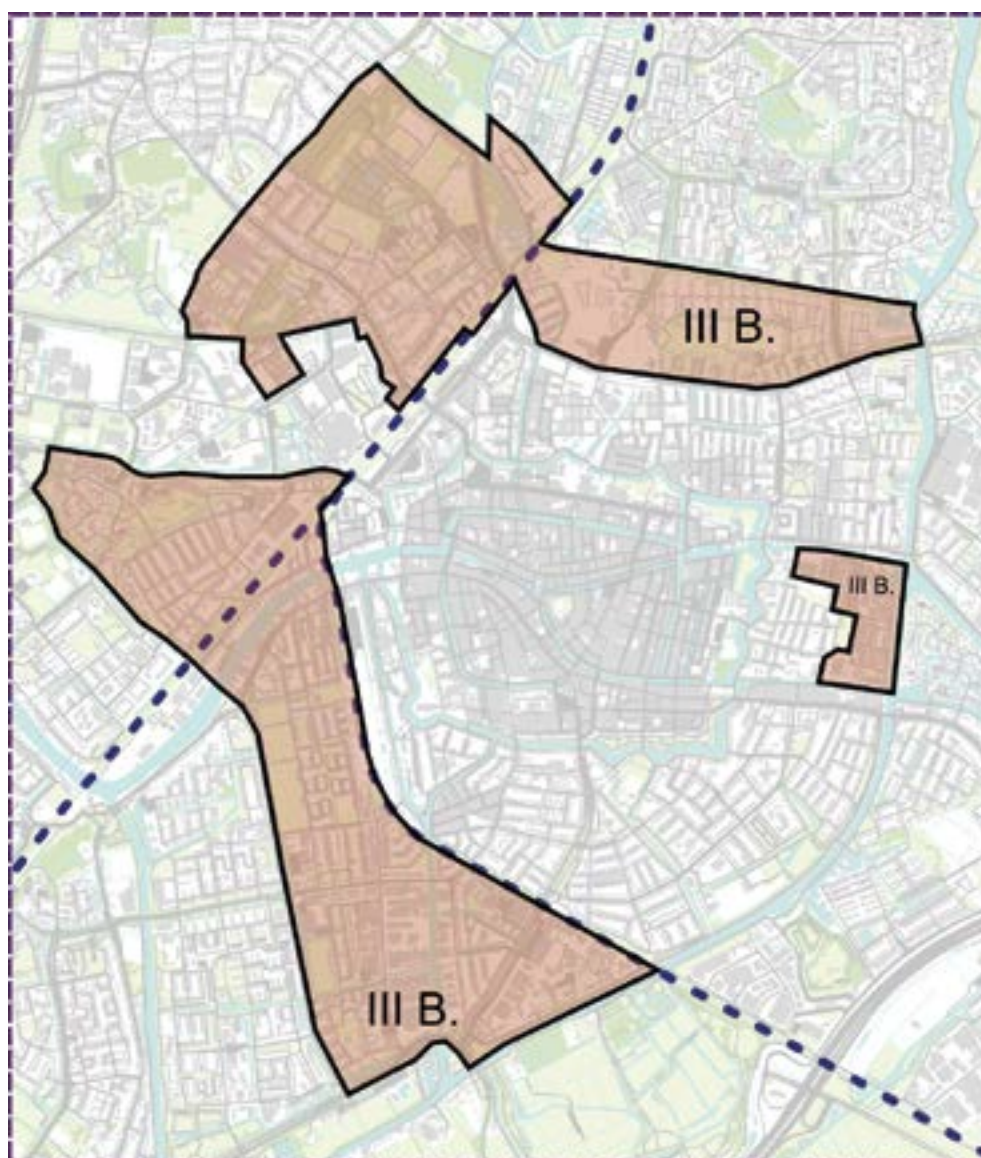


8. Parkeren in de tweede schil rond de binnenstad

8.1 Huidige situatie

In tegenstelling tot de eerste schil heeft de tweede schil rond de binnenstad veel verschillende functies. Naast een woonfunctie heeft het gebied ook functies die bezoekers aantrekken. Denk aan sportvoorzieningen, religieuze gebouwen en detailhandel. Deze functies veroorzaken een substantieel autogebruik, bijvoorbeeld voor het vervoer van personen of goederen. Het parkeerregime in de tweede schil is vergelijkbaar met het parkeerregime in de eerste schil. Belangrijke verschillen zijn:

- Reguleringstijd: in de tweede schil geldt op zaterdag geen betaald parkeren.
- Dubbeltjestarief: in de tweede schil kost parkeren de eerste twee uur € 0,10 per uur.



Tweede schil rond de binnenstad

De tweede schil heeft geen grote parkeerknelpunten. Op zaterdag ondervindt het gebied enige parkeeroverlast van parkeerders uit de binnenstad en de eerste schil. Het dubbeltjestarief maakt het aantrekkelijk om de auto te gebruiken voor een bezoek aan de functies in de tweede schil. Dit geldt zowel voor mensen uit een van de woonwijken als voor mensen van buiten Leiden.

In de tweede schil is parkeren in de openbare ruimte vaak goedkoper dan parkeren in private parkeervoorzieningen. De kosten van een parkeervergunning (€ 50 per jaar) zijn vaak lager dan de kosten van een parkeerabonnement. Daarom kopen of huren veel (nieuwe) bewoners geen parkeerplaats. Private parkeervoorzieningen voor (nieuwe) bewoners staan dus gedeeltelijk leeg. In de openbare ruimte neemt de parkeerdruk juist toe, wat verschillende nadelige gevolgen heeft.

Parkeervraag en parkeeraanbod zijn in het grootste deel van de tweede schil in balans. Wel is een betere benutting van het parkeerareaal mogelijk, omdat private parkeervoorzieningen leegstaan.

8.2 Beleidsuitgangspunten en doelen

De sportvoorzieningen, religieuze gebouwen en detailhandel maakten ooit een bewuste keuze voor vestiging in de tweede schil. Het is een locatie die relatief goed bereikbaar is met de auto. Leiden wil het aantrekkelijke economische vestigingsklimaat in de tweede schil behouden en versterken. De organisatie van het parkeren draagt hieraan bij. De belangrijkste uitgangspunten van het parkeerregime zijn:

- Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor de parkeervraag van alle in het gebied gevestigde functies, op korte loopafstand van de bestemming.
- De parkeertarieven stimuleren het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor verplaatsingen van en naar de tweede schil.
- Nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen moeten parkeren volledig oplossen op eigen terrein. Bewoners krijgen geen bewonersparkeervergunning en geen bezoekersparkeervergunning.
- Nieuwbouw en andere projecten in de buurt van (H)OV-locaties krijgen op een verantwoorde manier minder parkeerplaatsen.
- Het aantal uit te geven parkeervergunningen wordt beperkt. Er mogen maximaal twee auto's in de openbare ruimte parkeren.

8.3 Beleidsuitwerking

Tabel 6 bevat de beleidsuitwerking van de uitgangspunten voor de tweede schil. De maatregelen hebben overlap met de maatregelen voor de eerste schil. De maatregelen zijn vooral gericht op beheersen en beïnvloeden. Hoe de gemeente met het dubbeltjestarief omgaat staat toegelicht in de onderstaande tabel bij maatregel 5.

Tweede schil rond de binnenstad			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	(Her)invoeren zonering betaald parkeren.	Onderverdeling van zone B2 in kleinere zones, bewoners kunnen met hun parkeervergunning alleen in de omgeving van hun woonadres parkeren, daarbuiten betalen zij het reguliere parkeertarief.	Korte termijn
2.	Uitbreiding reguleringsdagen naar zaterdag.	Uitbreiding betaald parkeren op zaterdag in zone B2 afgestemd op de binnenstad en eerste schil rond de binnenstad om overloop te beperken.	Indien uit monitoring blijkt dat dit noodzakelijk is
3.	Afschaffen 3 ^e parkeervergunning.	Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt.	Middellange termijn
4.	Verhogen kosten 2 ^e en 3 ^e parkeervergunning	Kosten van de 2 ^e en 3 ^e parkeervergunning worden dusdanig verhoogd dat hiermee de afweging om een tweede of derde auto op straat te parkeren wordt verminderd.	Korte termijn
5.	Aanpassen dubbeltjestarief	De gemeente past het dubbeltjestarief aan. In woongebieden in de tweede schil schaft de gemeente het dubbeltjestarief af. Andere doelgroepen dan bewoners en bezoekers van bewoners betalen het reguliere parkeertarief. Echter, rondom bezoekerstrekkende functies, zoals winkelcentra, blijft het dubbeltjestarief bestaan. Om hier de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens winkelopeningstijden te kunnen garanderen, voert de gemeente een aangepaste vorm van parkeerregulering in rond de winkelcentra. Met aantrekkelijke parkeertarieven in combinatie met een maximale parkeerduur weert de gemeente niet-gewenste parkeerdoelgroepen, zonder de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum aan te tasten.	Korte termijn
6.	Geen parkeervergunningen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen	Bewoners in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning en bezoekersparkeervergunning.	Na vaststelling Beleidsregels Parkeernormen 2020

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 6 Beleidsuitwerking tweede schil rond de binnenstad

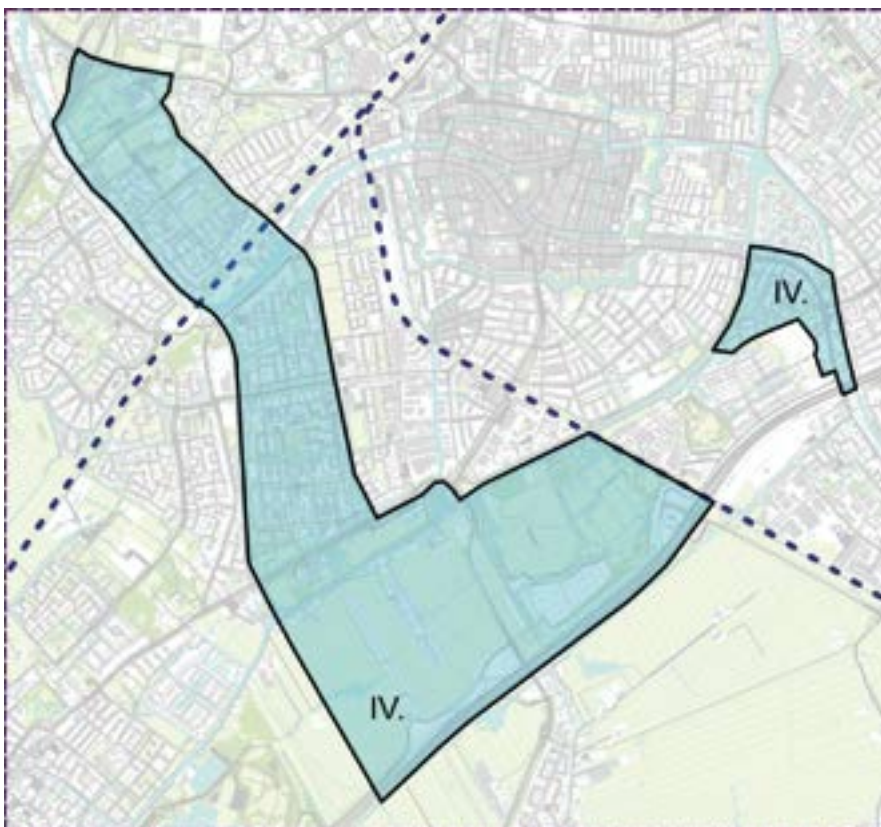


9. Parkeren in het overgangsgebied

9.1 Huidige situatie

Het overgangsgebied grenst aan de tweede schil rond de binnenstad. Het gebied bestaat grotendeels uit hoogbouw (portiekflats). Daardoor heeft het gebied relatief veel openbaar groen. Parkeren gebeurt meestal geclusterd. Parkeerterreinen in de omgeving van de flatgebouwen bieden tientallen tot honderden openbare parkeerplaatsen.

Op dit moment is er geen parkeerregulering in het overgangsgebied. Overloop van parkeerders uit de tweede schil veroorzaakt nu een parkeerknelpunt.



Overgangsgebied

In de omgeving van de Churchillaan is de overloop het zichtbaarst, bijvoorbeeld bij het Jacques Urlusplantsoen. Hier zijn werknemers waarschijnlijk de veroorzakers van de overloop, omdat ze niet betaald willen parkeren. Andere knelpunten zijn:

- Overloop van parkeerders uit de tweede schil (zone B2) aan de grenzen van het betaaldparkerengebied.
- Een verhoogde parkeerdruk bij winkelcentra: tijdens winkelopeningstijden is er onvoldoende parkeergelegenheid voor winkelbezoekers. Dit komt gedeeltelijk door niet-winkelbezoekers die de parkeerplaatsen gebruiken.
- Omdat parkeerregulering ontbreekt, gebruiken bewoners de private parkeervoorzieningen niet. Denk aan private parkeergarages en opritten en garageboxen van grondgebonden woningen.

Door het overloopknelpunt zijn parkeervraag en parkeeraanbod in een deel van het overgangsgebied niet in balans. In het deel waar geen overloop is, zijn wel voldoende parkeerplaatsen.

9.2 Beleidsuitgangspunten en doelen

Het overgangsgebied ervaart parkeeroverlast van overlopers uit de tweede schil. Parkeerregulering is de meest effectieve en doelgerichte manier om overloop te bestrijden.

Daarom voert de gemeente (op de middellange termijn) betaald parkeren in het overgangsgebied in.

De groene, ruim opgezette structuur van het overgangsgebied is een waardevolle kwaliteit die behouden moet blijven. Daarom legt de gemeente in het overgangsgebied geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan. De visiepunten voor parkeren zijn:

- a. Bescherming tegen wijkvreemde parkeerders door parkeerregulering (betaald parkeren).
- b. Parkeerregulering voorkomt dat bewoners van nieuwbouw en gebouwen die eerder een andere functie hadden in de openbare ruimte parkeren. Zij krijgen geen bewonersparkeervergunning en geen bezoekersparkeervergunning.
- c. In de omgeving van winkelcentra voert de gemeente een aangepast parkeerregime in. Zodat tijdens winkelopeningstijden alleen winkelbezoekers de aanwezige parkeerplaatsen gebruiken. Buiten winkelopeningstijden zijn de parkeerplaatsen weer beschikbaar voor alle doelgroepen.
- d. Het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijft behouden, er komen geen nieuwe parkeerplaatsen bij.

9.3 Beleidsuitwerking

Parkeerregulering is een beheers- en beïnvloedingsmaatregel. In het overgangsgebied speelt vooral het beheersaspect een rol. Bewoners van nieuwbouw en gebouwen die eerst een andere functie hadden parkeren op eigen terrein. Voor bouwprojecten hanteert de gemeente geen parkeernormen die het autobezit sturen.

Overgangsgebied			
Nr.	Maatregel	Omschrijving maatregel	Fasering
1.	Vraagvolgende parkeernormen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen.	Voor nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen hanteert de gemeente vraagvolgende parkeernormen. Beleidsmatige keuzes hebben geen invloed op het aantal parkeerplaatsen dat (maximaal) mag worden aangelegd. Bewoners van nieuwbouw en gebouwen die eerst een andere functie hadden krijgen geen bewonersparkeervergunning en geen bezoekersparkeervergunning.	Korte termijn
2.	Invoering betaald parkeren.	De gemeente voert betaald parkeren in van maandag tot en met vrijdag, met zo nodig uitbreiding van de reguleringstijden. Het parkeertarief is laag, bewoners krijgen maximaal twee parkeervergunningen, er is differentiatie in vergunningtarieven.	Middellange termijn
3.	Aangepaste vorm van parkeerregulering rondom winkelcentra.	De gemeente voert een aangepaste vorm van parkeerregulering in rond de winkelcentra, om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens winkelopeningstijden te kunnen garanderen. Met aantrekkelijke parkeertarieven in combinatie met een maximale parkeerduur weert de gemeente niet-gewenste parkeerdoelgroepen, zonder de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum aan te tasten. Deze tarieven sluiten aan bij de tariefstructuren die in de tweede schil worden toegepast. ⁴	Middellange termijn

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 7 Beleidsuitwerking overgangsgebied

⁴ Bij invoering van betaald parkeren rond wijkwinkelcentra in het overgangsgebied worden waar mogelijk en noodzakelijk gelijktijdig alle wijkwinkelcentra meegenomen als het nodig blijkt om oneerlijke concurrentie te voorkomen.

10. Parkeren in de woonwijken

10.1 Huidige situatie

De Leidse woonwijken Stevenshof, Merenwijk en Roomburg liggen tegen de gemeentegrenzen aan. In deze drie woonwijken woont ongeveer een kwart van de Leidenaren. In de woonwijken staan vooral grondgebonden eengezinswoningen. De woonwijken Merenwijk, Roomburg en Stevenshof hebben ieder ook een bedrijventerrein. Vanuit de woonwijken is de afstand tot de binnenstad het grootst. De wijken hebben een beperkte aansluiting op het openbaar vervoer. Dit geldt zowel voor de bus als voor de trein. Een uitzondering is de Stevenshof, met treinstation De Vink. Voor het Waardeiland gelden grotendeels dezelfde argumenten voor wat betreft soorten woningen, geïsoleerde ligging en toegankelijkheid. Het Waardeiland valt om die redenen ook binnen het gebied Woonwijk. Dit leidt tot een relatief hoge autoafhankelijkheid. Het autobezit en de parkeerdruk is dan ook hoog in de woonwijken. Vooral 's avonds en 's nachts is de parkeerdruk problematisch.



Woonwijken

De parkeerdruk is het grootste en zichtbaarste parkeerknelpunt in de woonwijken. In sommige delen van de woonwijken is de parkeerdruk 's avonds en 's nachts meer dan 100%. In de woonwijken parkeren weinig tot geen wijkvreemde parkeerders. Een te hoog autobezit in verhouding tot het aantal beschikbare parkeerplaatsen is de belangrijkste oorzaak van de hoge parkeerdruk. Andere parkeerknelpunten in de woonwijken hangen samen met de hoge parkeerdruk:

- De gemeente kan het autobezit van bewoners niet beïnvloeden, omdat parkeerregulering ontbreekt. Sturing lijkt wel nodig te zijn.
- De woonwijken hebben een stenig karakter. Wateroverlast en hittestress zijn aandachtspunten. Parkeerplaatsen moeten plaatsmaken voor meer groen. Dit is een (toekomstig) knelpunt, omdat het huidige aantal parkeerplaatsen al niet toereikend is.
- In de woonwijken zijn relatief veel opritten, carports en garageboxen. In de Merenwijk ligt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein zelfs 12% hoger dan in de rest van Leiden. Bewoners gebruiken deze parkeerplaatsen echter niet altijd voor het parkeren van de auto. Een deel van de bewoners gebruikt de parkeerplaats op eigen terrein als extra kamer of trekt de grond bij de tuin. De auto parkeren ze vervolgens in de openbare ruimte, waardoor de parkeerdruk stijgt.

10.2 Beleidsuitgangspunten en doelen

In de woonwijken staat het verminderen van de parkeerdruk bovenaan. Daarna volgt de inrichting van de openbare ruimte, op zo'n manier dat deze beter bestand is tegen hittestress en wateroverlast. Vraag en aanbod kunnen op twee manieren in balans worden gebracht:

1. Het parkeeraanbod (blijven) vergroten totdat de parkeercapaciteit voldoende is voor de parkeervraag. De parkeervraag blijft ongemoeid.
2. De parkeervraag beïnvloeden.

De gemeente kiest voor het beïnvloeden van de parkeervraag. Dit vraagt om een vorm van parkeerregulering. De paragraaf beleidsuitwerking gaat hier verder op in. De visiepunten voor de woonwijken zijn:

- a. Parkeervraag en parkeeraanbod zijn op alle momenten van de dag in balans. Om dit te bereiken monitort de gemeente de parkeerdruk en wordt er met deze wijken gesproken over de wijze van invoering en mogelijkheid om betaald parkeren (gefaseerd) in te voeren.
- b. Met hogere tarieven van de tweede of derde parkeervergunning maakt de gemeente het financieel onaantrekkelijk om een tweede of derde auto te bezitten. Voor de eerste auto betalen bewoners een laag vergunningstarief.
- c. In principe legt de gemeente geen nieuwe parkeerplaatsen aan om parkeertekorten op te lossen.
- d. Bewoners gebruiken privéparkeerplaatsen – zoals opritten, carports en garageboxen – waarvoor ze bedoeld zijn: het parkeren van auto's.

10.3 Beleidsuitwerking

Tabel 8 bevat de beleidsuitwerking voor de woonwijken. Hiermee stimuleert Leiden het optimaal benutten van de bestaande parkeercapaciteit en de parkeervraag. Bij de lagere parkeervraag stimuleert Leiden ook het parkeren op eigen terrein. Door het eigen terrein beter te benutten wordt de parkeerdruk op de schaarse openbare ruimte lager. Leiden betreft de bewoners graag actief bij een alternatieve inrichting van de openbare ruimte. Ook beschikt de gemeente over voldoende beheersmaatregelen om parkeren bij nieuwe ontwikkelingen te sturen. De gemeente bouwt geen parkeercapaciteit bij op straat.

De gemeente voert alleen parkeerregulering in als het nodig is. Er kunnen verschillende aanleidingen zijn:

- als hulpdiensten aangeven dat bereikbaarheids- en veiligheidsproblemen ontstaan;
- als maatregelen nodig zijn om de parkeersituatie bij nieuwe ontwikkelingen te beheersen;
- als bewoners parkeerproblemen melden of als dat uit parkeeronderzoek blijkt (er is een parkeerprobleem als de parkeerdruk 's avonds en 's nachts structureel hoger is dan 90%);
- als ondernemers en bewoners melden dat functies die bezoekers aantrekken minder goed bereikbaar zijn.

Woonwijken			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Stimulering deelauto-gebruik door aanleg parkeerplaatsen bestemd voor deelauto's	Door op strategisch gelegen locaties parkeerplaatsen bestemd voor deelauto's aan te leggen, wordt het gebruik van deelauto's (met name ter vervanging van 2 ^e en 3 ^e auto's) gestimuleerd.	Korte termijn
2.	Promoten gebruik eigen terrein	Het promoten van het gebruik van het eigen terrein om daar de eigen parkeervraag op te lossen.	Korte termijn
3.	Vernieuwing van belijning en bestrating.	Door vernieuwing van de belijning en bestrating van straatparkeerplaatsen wordt bevorderd dat parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt.	Aansluiting bij herinrichting van de openbare ruimte
4.	Mogelijk invoering parkeerregulering	Invoering van parkeerregulering in de woonwijken en de winkelcentra (Kopermolen, Stevensbloem), als de hierboven geschetste situatie zich voordoet. ⁵	Indien een of meerdere van de hiervoor genoemde aanleidingen zich voordoen.

Tabel 8 Beleidsuitwerking woonwijken

⁵ In de Leidse context staat parkeerregulering voor betaald parkeren eventueel in combinatie met vergunninghoudersparkeren (gefiscaliseerd parkeren met een dagtarief). Vergunningen krijgen een progressief tarief. De 2^e en mogelijk 3^e vergunning worden stapsgewijs duurder dan de 1^e. Bij het aantal parkeervergunningen dat per adres kan worden aangevraagd wordt rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen op het eigen adres aanwezig is (POET). Bij winkelcentra zal een aangepaste vorm van parkeerregulering worden voorgesteld om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers tijdens winkelopeningstijden te garanderen.



11. De Leidse visie op fietsparkeren

11.1 De acht visiepunten voor fietsparkeren

De gemeente Leiden zet de fiets en de voetganger op de eerste plek. Daarom wil de gemeente het fietsparkeren sterk verbeteren. Met goede fietsparkeervoorzieningen stimuleert de gemeente het gebruik van de fiets en geeft ze de voetganger weer ruim baan in de stad. Acht visiepunten op fietsparkeren vormen de rode raad.

Visiepunten

1. De gemeente besteedt extra aandacht aan gebieden waar fietsparkeren nu een probleem is en waar grote kansen liggen om het fietsen te stimuleren.
2. De gemeente organiseert het fietsparkeren op een intuïtieve manier (bijvoorbeeld aansluitend op fietsroutes), zodat de juiste fiets(er) op de juiste plek terechtkomt.
3. Met fietsparkeren versterkt de gemeente de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer.
4. Leidse fietsenstalling worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door – in overleg met instellingen en bedrijven – bewoners toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsstallingen.
5. Op locaties waar extra behoefte aan fietsparkeerplaatsen is, investeert de gemeente in nieuwe hoogwaardige voorzieningen. Ook onderzoekt de gemeente de mogelijkheden van flexibele fietsparkeeroplossingen.
6. De gemeente gebruikt reguleringsmaatregelen om het fietsparkeren in de stad te beheersen.
7. In Leiden is de fiets het uitgangspunt in het ontwerp van nieuwe gebouwen. Dit geldt ook voor gebouwen die een andere functie krijgen.
8. De gemeente zoekt aansluiting bij nieuwbouw- en andere projecten om extra fietsparkeervoorzieningen te creëren of om de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren.

Tabel 9 Visiepunten fietsparkeren

11.2 De gemeente besteedt extra aandacht aan focusgebieden

Visiepunt 1	De gemeente besteedt extra aandacht aan gebieden waar fietsparkeren nu een probleem is en waar grote kansen liggen om het fietsen te stimuleren.
--------------------	--

Leiden heeft gebieden waar optimale fietsparkeervoorzieningen extra belangrijk zijn. Deze gebieden zijn een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk van de stad en de regio of ze hebben een grote aantrekkende werking. Voor de bereikbaarheid van de stad zijn goede fietsparkeervoorzieningen hier cruciaal. De plek die de fietsparkeerplaatsen krijgen is zeer bepalend voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de openbare ruimte. Met goede fietsparkeervoorzieningen kan de gemeente looproutes vrijmaken van kriskras geparkeerde fietsen. Zo wordt de bereikbaarheid voor de voetganger hersteld. Rond de stations zoekt de gemeente Leiden samenwerking met het Rijk en de Provincie om de grote opgaven op te lossen.

De focusgebieden zijn:

- OV-knooppunten: omgeving stations Leiden Centraal, Lammenschans, De Vink
- Winkelstraten en uitgaansgebieden: onder andere Haarlemmerstraat, Breestraat inclusief de steegjes, Haven, Beestenmarkt
- Winkelcentra: onder andere Kopermolen, Stevensbloem, Luifelbaan, Diamantplein

11.3 De gemeente zet de juiste fiets(er) op de juiste plek

Visiepunt 2	De gemeente organiseert het fietsparkeren op een intuïtieve manier (bijvoorbeeld aansluitend op fietsroutes), zodat de juiste fiets(er) op de juiste plek terechtkomt.
--------------------	--

Deze parkeervisie hanteert een doelgroepenbenadering, met een onderscheid op hoofdlijnen tussen fietsen van bewoners, werknemers en bezoekers. Bewoners en werknemers parkeren hun fiets vaak voor een langere, aaneengesloten periode. Bezoekers parkeren hun fiets meestal korter, bijvoorbeeld voor een winkelbezoek. Beide doelgroepen stellen andere eisen aan het parkeren van de fiets. Bovendien bestaat het fietsareaal uit uiteenlopende soorten fietsen, van leenfietsen tot elektrische bakfietsen.

De gemeente houdt rekening met deze eisen en wensen. Want dat vergroot de kans dat fietsparkeervoorzieningen worden gebruikt zoals bedoeld. En dat de juiste fiets(er) op de juiste plek geparkeerd staat.

11.4 Versterken van de keten

Visiepunt 3	Met fietsparkeren versterkt de gemeente de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer.
--------------------	--

De relatie tussen de fiets en andere vervoermiddelen is belangrijk om het autogebruik in de stad terug te dringen. Voor verplaatsingen over middellange en lange afstand is het openbaar vervoer een alternatief voor de auto. Verplaatsingen met het openbaar vervoer gaan vaak gepaard met voor- en natransport. Hiervoor wordt meestal de fiets gebruikt. Het grote aantal geparkeerde fietsen rond de treinstations bevestigt dit. Om deze ketenmobiliteit

verder te stimuleren moet Leiden voldoen aan de vraag naar hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen rondom (H)OV-locaties. Hiermee heeft de gemeente al een goed begin gemaakt.

De gemeente zet vooral in op een sterkere relatie tussen de fiets en de auto. De auto wordt veel gebruikt voor verplaatsingen van deur-tot-deur. De gemeente Leiden wil Park & Bike stimuleren, vooral voor woon-werkverplaatsingen. Verduurzaming van 'de laatste kilometer' leidt tot minder autoverkeersbewegingen in de stad. De gemeente zoekt strategische locaties waar automobilisten de overstap van de auto naar de fiets kunnen maken. Zowel bij Park & Bike als bij OV & Bike is de deelfiets belangrijk. Daarom vindt de gemeente de beschikbaarheid van deelfietsen belangrijk.

11.5 De gemeente benut gebouwde fietsparkeervoorzieningen

Visiepunt 4

Leidse fietsenstallingen worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door bewoners toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsstallingen. Overleg met instellingen en bedrijven is het startpunt.

Leiden heeft diverse openbare en niet-openbare fietsenstallingen. Bezoekers gebruiken de openbare fietsenstallingen tijdens vaste openingstijden. Niet-openbare fietsenstallingen bevinden zich bijvoorbeeld onder school- of bedrijfsgebouwen. De gemeente wil beide soorten fietsenstallingen zo efficiënt mogelijk benutten. Daarom onderzoekt de gemeente mogelijkheden om openbare en niet-openbare fietsenstallingen buiten openingstijden toegankelijk te maken voor bewoners. Leiden kijkt ook naar mogelijkheden om leegstaande panden (tijdelijk) in te zetten voor fietsenstallingen indien dit een wezenlijke bijdrage kan leveren aan het verminderen van de fietsparkeerdruk in een gebied.



Entree Waagstalling

11.6 De gemeente investeert in hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen

Visiepunt 5

Op locaties waar extra behoefte aan fietsparkeerplaatsen is, investeert de gemeente in nieuwe hoogwaardige voorzieningen. Ook onderzoekt de gemeente de mogelijkheden van flexibele fietsparkeer oplossingen.

Het fietsgebruik in Leiden nam de afgelopen jaren sterk toe. Het aantal fietsparkeervoorzieningen steeg echter niet evenredig. Hierdoor is er vooral op piekmomenten een tekort aan voorzieningen. In de binnenstad vormt het straatbeeld hiervan het bewijs. Het tekort kwam ook naar voren uit het fietsparkeeronderzoek.

De gemeente moet investeren in nieuwe, hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. Niet alleen in de binnenstad, maar ook in woonstraten in de schil, rond winkelcentra en in de stationsgebieden.

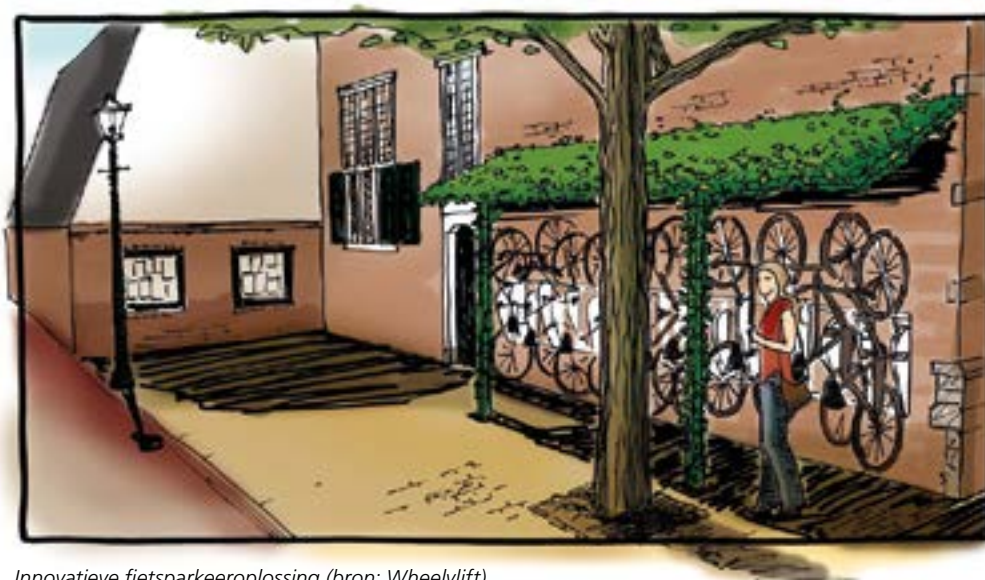
Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het FietsParKeur en de Leidraad fietsparkeren van CROW stellen diverse basiskwaliteitseisen aan fietsparkeersystemen. De gemeente Leiden gebruikt deze kwaliteitseisen als minimale eis aan alle fietsparkeervoorzieningen. Hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bieden de fietser:

- gemak bij het vastzetten van een fiets (goede afmetingen, toegankelijke rekken);
- gemak bij het betreden en verlaten van de voorziening (maaiveld en drempelloos, dicht bij de hoofdontsluiting);
- kleine kans op schade aan de fiets (overdekte stallingen, ondersteunende rekken);
- kleine kans op diefstal (toezicht waar nodig, stevige en veilige rekken).

Een compacte, dichtbebouwde stad als Leiden heeft geen ruimte voor een individueel fietsenrek voor iedere fiets. Daarom wil de gemeente nieuwe, openbare fietsenstallingen maken. Deze nieuwe fietsenstallingen moeten op de juiste locaties komen.

Ook creëert past de gemeente extra fietsparkeerplaatsen met flexibele, tijdelijke stallingen. Bijvoorbeeld op zaterdag in de binnenstad. Elke zaterdag kunnen marktbezoekers hun fiets parkeren in een tijdelijke fietsenstalling op de Steenschuur of de Nieuwe Rijn. Het plaatsen van fietsenrekken als flexibele voorziening heeft hierbij de voorkeur. Ruimte reserveren, bijvoorbeeld op autoparkeerplaatsen, is ook een mogelijkheid. Met tijdelijke markeringen kan de gemeente zones of vakken aangeven waar fietsers binnen bepaalde venstertijden kunnen parkeren.



Innovatieve fietsparkeeroplossing (bron: Wheelylift)

11.7 Regulering van het fietsparkeren

Visiepunt 6

De gemeente gebruikt reguleringsmaatregelen om het fietsparkeren in de stad te beheersen.

De verbetering van het fietsparkeren vindt gefaseerd plaats. Na investeringen in extra hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen waarna de fietsparkeercapaciteit op orde moet zijn, zet de gemeente reguleringsmaatregelen in. De belangrijkste redenen zijn:

- Met reguleringsmaatregelen kan de gemeente voorkomen dat fietsen hinderlijk geparkeerd staan op trottoirs, in stegen of in de omgeving van woningen. Zo wordt voorkomen dat de verbeteringen voor de fiets ten koste gaan van de voorzieningen voor voetgangers.
- Met reguleringsmaatregelen kan de gemeente zorgen dat fietsparkeervoorzieningen juist worden gebruikt. In de praktijk blijken in veel voorzieningen fietsen te staan die geen fietswrak zijn, maar haast nooit worden gebruikt. Een maximale stallingsduur voorkomt oneigenlijk gebruik van voorzieningen.
- Met reguleringsmaatregelen kan de gemeente het gebruik van fietsparkeervoorzieningen stimuleren.

11.8 De fiets als uitgangspunt in het ontwerp

Visiepunt 7

In Leiden is de fiets het uitgangspunt in het ontwerp van nieuwe gebouwen. Dit geldt ook voor gebouwen die een andere functie krijgen.

Tot nu toe werden gebouwen ontworpen met het oog op autobereikbaarheid en comfort voor de automobilist. De gemeente Leiden kiest ervoor voortaan de fiets als uitgangspunt te nemen. De vormgeving van het fietsparkeren kan het fietsgebruik stimuleren. In het ontwerp komt dit tot uiting in de positionering van de fietsparkeerplaatsen. Het aantal fietsparkeerplaatsen hangt af van de geldende fietsparkeernormen. De gemeente stelt fietsparkeernormen vast die zich aan de bovenkant van de bandbreedte bevinden (de bandbreedte van de parkeerkencijfers van CROW).

Visiepunt 7 is vooral van toepassing op gebouwen die een andere functie krijgen. Verkamering is een voorbeeld. In een studentenstad als Leiden komt het vaak voor dat een woning een studentenhuus wordt, met meerdere studentenkamers. Omdat studenten de fiets veel gebruiken, moet het fietsparkeren goed georganiseerd zijn. Dit betekent dat de studenten hun fietsen op eigen terrein moeten (kunnen) parkeren. Bij verkamering zal dit vaak een in pandige oplossing zijn.

11.9 De gemeente zoekt aansluiting bij (nieuwbouw)projecten

Visiepunt 8

De gemeente zoekt aansluiting bij nieuwbouw- en andere projecten om extra fietsparkeervoorzieningen te creëren of om de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren.

De komende jaren vindt in Leiden veel nieuwbouw plaats. Ook zijn er projecten waarin een gebouw een andere functie krijgt. Fietsparkeerplaatsen krijgen hierin een plek. De gemeente wil projecten op strategische locaties van extra fietsparkeerplaatsen voorzien.

De gemeente kan om uiteenlopende redenen kiezen voor aansluiting bij (nieuwbouw)-projecten. Voorbeelden zijn:

- verlagen van de parkeerdruk: er is een tekort aan fietsparkeervoorzieningen;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit: de gemeente wil fietsparkeervoorzieningen op straat opheffen en verplaatsen naar in pandige fietsenstallingen;
- stimuleren van het fietsgebruik: de gemeente wil de kwaliteit van het fietsparkeren verhogen.



12. Uitwerking parkeervisie fiets

De doelen voor fietsparkeren zijn voor grote delen van de stad gelijk. Daarom volgt nu eerst een uitwerking van de visiepunten voor de hele stad. Vervolgens gaat dit hoofdstuk in op de focusgebieden.

12.1 Uitwerking fietsparkeerfilosofie

Om de doelen voor het fietsparkeren te bereiken kiest de gemeente voor de standaard-aanpak 'betrekken, beïnvloeden, benutten, bouwen en beheersen'.

12.1.1 Betrekken

Bij (grootschalige) fietsparkeerlocaties zijn vaak allerlei belanghebbenden betrokken. Ze willen graag dat het fietsparkeren gestructureerd wordt. Deze belanghebbenden betrekken is de eerste stap van de standaardaanpak. Via de belanghebbenden kan de gemeente de fietser bereiken en zijn parkeergedrag te beïnvloeden. Ook kan de gemeente belanghebbenden betrekken bij de aanleg en het (dubbel)gebruik van extra fietsparkeervoorzieningen. De lokale kennis van belanghebbenden kan de gemeente gebruiken om de nieuwe fietsparkeervoorzieningen een plek te geven.

12.1.2 Beïnvloeden

Beïnvloeden staat voor het beïnvloeden van het parkeergedrag van de fietser. Het doel is een structurele gedragsverandering. Beïnvloeden van het parkeergedrag kan op verschillende manieren. Communicatie is het belangrijkste middel. Denk aan bebording die fietsers verwijst naar de openbare fietsenstallingen. De Waagstalling in de binnenstad is een goed voorbeeld. De locatie is ideaal voor een bezoek aan de binnenstad, toch gebruiken maar weinig fietsers de stalling. Het is denkbaar dat fietsers de Waagstalling niet kennen en niet weten dat ze hier gratis kunnen parkeren. Leiden gaat zijn communicatiekanalen gebruiken om meer en betere informatie over fietsparkeren te verstrekken.

12.1.3 Benutten

Verschillende gebouwen in Leiden hebben een eigen (in pandige) fietsparkeervoorziening. De hoofddoelgroepen gebruiken de voorzieningen niet op alle momenten van de week. Onder bepaalde voorwaarde kunnen deze voorzieningen beter worden benut. 's Avonds en 's nachts kunnen bewoners uit de binnenstad de stalling gebruiken.

Om ook door andere doelgroepen gebruikt te kunnen worden moet een fietsparkeervoorziening aan voorwaarden voldoen:

- ligging op een logische locatie (bereikbaarheid en vindbaarheid);
- voor alle doelgroepen goed en obstakelvrij toegankelijk;
- passende openingstijden;
- beveiliging (bij openbaar gebruik).

Ook het gebruik van fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte is een aandachtspunt. Fietsen die voor langere perioden geparkeerd staan, horen in principe niet in de openbare ruimte thuis.



Weesfiets/wrak op de Hooigracht

12.1.4 Bouwen

Het bijbouwen van extra fietsparkeervoorzieningen is een belangrijk onderwerp in deze parkeervisie. De gemeente voert fietsparkeeronderzoeken uit om vast te stellen hoeveel voorzieningen nodig zijn. Uit een fietsparkeeronderzoek in de binnenstad blijkt dat het tekort groot is. Investeren in nieuwe, openbare fietsenstallingen is dus nodig. Deze fietsenstallingen zal de gemeente ook inzetten om tegemoet te komen aan de fietsparkeerbehoefte van nieuwbouw- en andere projecten.

Op verschillende plekken in de stad zijn te weinig fietsparkeervoorzieningen. De oorzaken van de tekorten lopen uiteen. De gemeente moet rekening houden met deze oorzaken als ze voorzieningen bijbouwt. Ook moet het ontwerp van de nieuwe voorzieningen afgestemd worden met de toekomstige gebruikersgroepen. Zo kan de gemeente het gebruik van nieuwe voorzieningen al van tevoren zo veel mogelijk sturen.

Fietsparkeercapaciteit bijbouwen kan op veel verschillende manieren. Tabel 10 beschrijft de mogelijkheden.

Mogelijkheden bijbouwen fietsparkeercapaciteit

Oplossing 1: fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein

De gemeente onderzoekt of fietsparkeercapaciteit op eigen terrein van bewoners of bedrijven gecreëerd kan worden. De ruimte die nodig is kan inpandig of uitpandig zijn.

Oplossing 2: collectieve fietsenstallingen op buurt- of straatniveau

Collectieve of gezamenlijke fietsenstallingen op buurt- of straatniveau zijn een goede oplossing als de overlast een gevolg is van een tekort aan fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Een voorbeeld is het plaatsen van fietsenboxen.

Oplossing 3: van autoparkeerplaatsen een fietsenstalling maken

Met een fietsenvlonder kan de gemeente een parkeerplaats tijdelijk inrichten als fietsenstalling. Een vlonder biedt ruimte aan maximaal tien fietsen. Als op een vlonder structureel fietsen worden geparkeerd, kan de gemeente van de autoparkeerplaats definitief een fietsenstalling maken.

Oplossing 4: openbare fietsenstallingen bouwen

Nieuwe openbare fietsenstallingen bouwen is een grootschalig project. Fietsenstallingen kunnen ruimte bieden aan honderden tot duizenden geparkeerde fietsen. Met de bouw van fietsenstallingen kan de gemeente op de langere termijn extra fietsparkeercapaciteit creëren.

Oplossing 5: fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte

De gemeente kan extra fietsparkeervoorzieningen maken in de openbare ruimte. Dit gaat echter vaak ten koste van de trottoirbreedte. Daarom verschilt de wenselijkheid van deze maatregel van gebied tot gebied.

Tabel 10 Mogelijkheden bijbouwen fietsparkeercapaciteit



Stallingen station Lammenschans

12.1.5 Beheersen

Beheersen van fietsparkeren betekent in deze parkeervisie handhaven. Om het autoparkeren te beheersen gebruikt de gemeente vooral parkeerregulering. Dit is voor de fiets (nog) niet aan de orde. Het doel van beheersmaatregelen is het gebruik van (nieuwe) fietsparkeervoorzieningen stimuleren. Van bepaalde delen van de stad wil de gemeente restrictiegebieden maken. In restrictiegebieden worden fietsen die buiten de voorzieningen staan verwijderd. Ook vindt handhaving op stallingsduur plaats. Beheersing is vooral van belang



Mooi Japiksteeg aan het einde van de Breestraat

op locaties waar geparkeerde fietsen hinder veroorzaken voor lopend publiek in het algemeen en gehandicapten in het bijzonder.

12.2 Stadsbrede aanpak

12.2.1 Huidige situatie

Historische binnenstad

De historische binnenstad heeft een hoge stedelijkheid en voorzieningsniveau. In de smalle straten is de fiets een effectief vervoersmiddel. Voor bewoners van de binnenstad is de fiets dan ook het primaire vervoermiddel. Er is echter ook een nadeel: het gebrek aan ruimte. De geparkeerde fiets geeft in sommige gebieden overlast. Denk aan de vele steegjes waar geparkeerde fietsen de vrije doorgang belemmeren.

In de binnenstad staan op het drukste moment bijna 10.000 fietsen buiten de fietsparkeervoorzieningen. De meeste bebouwing is van voor 1900 en heeft dus geen eigen stallingen voor bewoners. Daarom gebruiken alle doelgroepen de openbare fietsparkeervoorzieningen.

Eerste en tweede schil rond de binnenstad

De eerste en tweede schil rond de binnenstad vormen een overgangsgebied tussen de binnenstad en de overige woonwijken. Het gebied heeft een lagere bebouwingsdichtheid dan de binnenstad. En dankzij de gunstige ligging ten opzichte van de binnenstad is de fiets een belangrijk vervoersmiddel. Een groot deel van de woningen heeft echter geen eigen bergruimte. Dit komt door de leeftijd van de bebouwing. Bewoners zijn dus afhankelijk van openbare voorzieningen. De eerste schil rond de binnenstad kenmerkt zich door veel geparkeerde fietsen op straat in de buurt van woningen. Ondanks de lagere bebouwingsdichtheid zijn er maar weinig fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

Overgangsgebied en woonwijken

Het overgangsgebied en de woonwijken hebben een hogere autoafhankelijkheid dan de rest van de stad. Dit komt door de relatief grote afstand tot de binnenstad. Toch zijn ook hier de meeste afstanden te overbruggen op de fiets. In deze wijken zijn functies vaak geclusterd, zoals sportverenigingen en winkelcentra.

De oudere woonwijken kenmerken zich door een hoge bebouwingsdichtheid. Gecombineerd met de leeftijd van de bebouwing zorgt dit op veel plaatsen voor onvoldoende stallingscapaciteit voor bewoners.

De jongere woonwijken bestaan uit woongebieden en enkele gecentreerde bestemmingsgebieden (voorzieningen zoals detailhandel, horeca en recreatie). Deze woongebieden hebben een ruimere opzet dan de oudere delen van Leiden. Er is meer ruimte tussen de bebouwing. Veel woningen beschikken over eigen stallingen. Op bestemmingslocaties is voldoende ruimte voor goede fietsparkeervoorzieningen. Deze voorzieningen zijn er op dit moment echter niet altijd.

Bio Science Park

In het Bio Science Park vindt het fietsparkeren zoveel mogelijk op eigen terrein plaats en zo min mogelijk in de openbare ruimte. De primaire doelgroepen van het Bio Science Park zijn werknemers en bezoekers van bedrijven en onderwijsinstellingen. Het gebied heeft ook een beperkte woonfunctie in het Schilperootpark. In de toekomst vindt uitbreiding van de woonfunctie in het Bio Science Park plaats.

12.2.2 Doelen

De belangrijkste knelpunten zijn:

- het ontbreken van passende fietsparkeervoorzieningen;
- onvoldoende fietsparkeercapaciteit.

Vooraf de binnenstad en de focusgebieden hebben onvoldoende fietsparkeervoorzieningen. Hoe jonger de wijk, hoe meer rekening er bij de bouw met de geparkeerde fiets is gehouden. In jongere woonwijken ervaren bewoners dan ook minder overlast.

De gemeente Leiden wil het gebruik van de fiets stimuleren. De manier waarop de gemeente het fietsparkeren organiseert, moet hieraan bijdragen. Er moeten voldoende kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen zijn. Dit vertaalt zich naar de volgende doelen:

- De gemeente biedt alle doelgroepen de mogelijkheid om op optimale afstand – bij voorkeur binnen 75 meter van de bestemming – te parkeren in een kwalitatief goede fietsenstalling.
- De gemeente stimuleert het vervoer per fiets naar bestemmingslocaties extra door te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen met een betere ligging dan de autoparkeervoorzieningen.
- De gemeente versterkt de verbinding met het OV en verbetert de fietsparkeerervaring van reizigers.
- Het fietsparkeren in de openbare ruimte gaat niet meer ten koste van een aantrekkelijk openbaar gebied. Locaties waar de geparkeerde fiets tot overlast leidt, krijgen prioriteit.
- De gemeente verleidt fietsers om in de juiste stalling te parkeren. Alleen als het gewenste parkeergedrag uitblijft, zet de gemeente handhaving in.
- De gemeente benut bestaande fietsparkeervoorzieningen beter.
- Kortparkeerders kunnen hun fiets dicht bij hun bestemming parkeren omdat langparkeerders op eigen terrein of op grotere afstand parkeren.

- De gemeente stimuleert bewoners om de fiets boven de auto te verkiezen als belangrijkste vervoersmiddel. Dit doet de gemeente door de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van passende fietsparkeervoorzieningen te verbeteren.
- De gemeente betreft bewoners, bezoekers en andere belanghebbenden bij mogelijke oplossingen voor fietsparkeerproblemen.

12.2.3 Stadsbrede maatregelen

Tabel 11 bevat de maatregelen die de gemeente neemt om de doelen in 12.2.2 te bereiken. De maatregelen gelden waar nodig en mogelijk in de hele stad om fietsparkeerproblemen op te lossen.

Stadsbrede maatregelen fiets			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Duidelijke bewegwijzering naar en binnen stallingen	In het straatbeeld moet duidelijk zijn waar de fietser het beste terecht kan. Zodat de bestaande voorzieningen beter worden gebruikt en meer bewustwording ontstaat bij de fietser.	Korte termijn
2.	Open laten stellen van privévoorzieningen voor openbaar gebruik	In sommige gebieden kunnen fietsers gebruikmaken van bestaande particuliere stallingen. Op tijden dat de hoofddoelgroep niet aanwezig is kan de gemeente de capaciteit inzetten voor fietsers uit de omgeving. ⁶	Korte termijn
3.	Verhogen kwaliteitsniveau fietsparkeervoorzieningen	Een hoger kwaliteitsniveau van fietsparkeervoorzieningen kan leiden tot beter en efficiënter gebruik van de voorzieningen.	Korte/ middellange termijn
4.	Buurtstallingen maken	In buurten waar bewoners onvoldoende individuele stallingsvoorzieningen hebben, kunnen gezamenlijke buurtstallingen een oplossing zijn. Denk aan Hansenstraat, Lage Rijndijk, Hoge Rijndijk, Hogewoerd. ⁷	Korte/ middellange termijn
5.	Fietsboxen bijplaatsen	Net als de buurtstalling kan de fietsbox een tekort aan stallingsplaatsen voor bewoners oplossen. De fietsbox heeft echter een kleiner verzorgingsgebied. ⁸	Korte/ middellange termijn
6.	Uitbreiden capaciteit fietsparkeren door bijplaatsen openbare parkeervoorzieningen	De gemeente creëert op verzoek en bij draagvlak op strategische locaties (met name in focusgebieden) fietsparkeervoorzieningen om de problemen in de omgeving te verhelpen. Waar mogelijk doet de gemeente een interventie per doelgroep, zoals het flexibel inzetten van autoparkeerplekken om pieken tijdens marktdagen op te vangen.	Middellange termijn
7.	Gebruikmaken van ruimtelijke ontwikkelingen	Bij ontwikkelingen binnen de stad denkt de gemeente proactief mee, zodat er extra openbare fietsparkeervoorzieningen bij komen op strategische locaties.	Lange termijn

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 11 Maatregelen tegen fietsparkeerproblemen algemeen

⁶ Gemeente fungeert als aanjager daar waar een concreet probleem bestaat. Hierbij zal de nadruk liggen op de focusgebieden.

⁷ Er wordt niet actief gezocht naar locaties voor Buurtstallingen. Er wordt terughoudend ingespeeld op verzoeken vanuit bewoners. Hierbij wordt ook altijd gekeken naar voldoende draagvlak. Tevens dient er rekening gehouden worden met overige ruimtevragers, zoals nutsvoorzieningen.

⁸ Er wordt niet actief gezocht naar locaties voor Fietsboxen. Er wordt terughoudend ingespeeld op verzoeken vanuit bewoners. Hierbij wordt ook altijd gekeken naar voldoende draagvlak en wordt er rekening gehouden met overige ruimtevragers, zoals nutsvoorzieningen.

12.3 Focusgebieden

Leiden heeft drie soorten focusgebieden, die elk eigen problemen en oplossingsmogelijkheden hebben:

- OV-knooppunten: hier vindt grootschalig gecentreerd fietsparkeren plaats.
- Winkelstraten in de binnenstad: fietsen staan verspreid door de binnenstad in de openbare ruimte geparkeerd.
- Winkelcentra in de wijk: veel Leidse inwoners maken dagelijks gebruik van deze winkelcentra. De fietsparkeervraag is groot.

De gemeente moet verschillende maatregelen nemen om fietsers in deze focusgebieden goed te faciliteren en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. De gemeente wil in ieder geval de voetgangersruimte op een acceptabel niveau brengen.

12.3.1 Huidige situatie

OV knooppunten

Omgeving station Leiden Centraal

Station Leiden Centraal is het zesde station van Nederland. Op werkdagen stappen er ongeveer 77.000 treinreizigers in en uit. De busterminal naast het station is een belangrijke halte in het regionale vervoersnetwerk. Voor de OV-reizigers is de fiets een zeer belangrijk voor- en natransportmiddel. Begin 2019 had het gebied ruim 13.000 fietsparkeerplaatsen. Volgens de prognoses van ProRail moeten dit er in 2030 19.000 zijn. Hierbij houdt ProRail al rekening met een betere benutting door fietsdetectie -en verwijssystemen.



Fietsparkeerproblemen Station Lammenschans

Betrokken partijen: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, provincie Zuid-Holland en de regio Holland-Rijnland

Maatregelen: 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15⁹

Stations Lammenschans en De Vink

Bij station Lammenschans investeren de gemeente, de provincie Zuid-Holland en ProRail € 1,5 miljoen in uitbreiding van het fietsparkeren. Begin 2019 waren er 715 plekken. Uitbreiding naar minimaal 1.400 is nodig om het station aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Minimaal de helft van de plekken moet overkapt worden of inpandig zijn. Het stallingsgebouw blijft bestaan. De 230 plekken in het stallingsgebouw krijgen een revisie en blijven met een pasjessysteem toegankelijk voor abonneementhouders. Ook bij de R-nethaltes van Lammenschans komen vijftig extra overkapte fietsparkeerplekken, aan de zijde van de Kastanjekade.

Bij station De Vink lopen de bestaande fietsparkeervoorzieningen vol. ProRail verwacht een verdere groei. Daarom komen er tweehonderd plekken bij, zowel aan de west- als aan de oostzijde van het station.

Betrokken partijen: ProRail, Arriva, NS, provincie Zuid-Holland

Maatregelen: 9, 12, 13, 14, 15

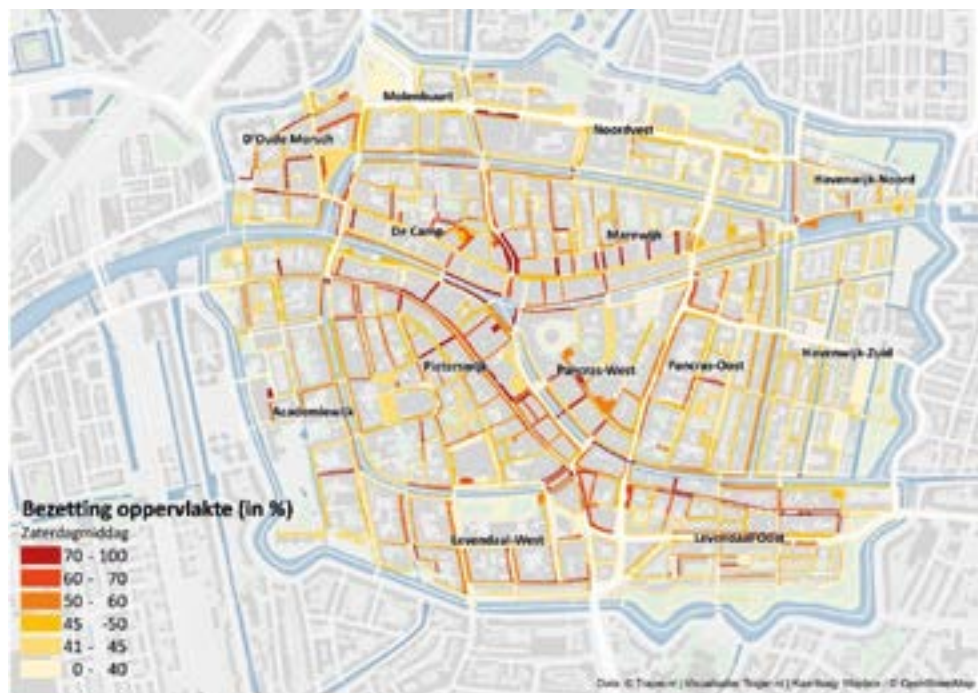
Binnenstad

Verschillende straten in de binnenstad hebben een grote piekdruk in fietsparkeren. De piekvraag komt onder andere van winkelend publiek, uitgaanspubliek en bezoekers van culturele instellingen en horeca. Vooral in de wijde omgeving van de Haarlemmerstraat en de Breestraat zijn de knelpunten groot. Maar ook in de omgeving van bijvoorbeeld de Haven, de Beestenmarkt en de universiteitsgebouwen is uitbreiding van de fietsparkeermogelijkheden wenselijk. In november 2018 maakte onderzoeksbureau Trajan een analyse van de capaciteit en het aantal fietsen. Figuur 3 toont de situatie op een zaterdagmiddag: alle donkerroodgekleurde gebieden en straten zijn focusgebieden. Hier komen nog de straten bij die op andere momenten een groot tekort aan fietsparkeermogelijkheden hebben, zoals de Vrouwensteeg, de Boommarkt, Rapenburg oostzijde en de Hogewoerd op studentenuitgaansavonden.

Betrokken partijen: Bewoners, bezoekers, werknemers, studenten, ondernemers

Maatregelen: 8, 9, 10, 12, 13, 14

⁹ Zie tabel 12 op pagina 70..



Figuur 3 Oppervlakte van de openbare ruimte in gebruik voor fietsparkeren op zaterdagmiddag (bron: Trajan 2018)

Winkelcentra

Bij verschillende (wijk)winkelcentra moet de gemeente het fietsparkeren verbeteren. Zowel het aantal plaatsen als de aantrekkelijkheid en de veiligheid moeten omhoog. Door de verstedelijking komen nog meer bewoners op de fiets naar de winkelcentra, bijvoorbeeld vanuit de Lammenschansdriehoek. Winkelcentra waar de gemeente in fietsparkeervoorzieningen moet investeren zijn:

- De Kopermolen;
- Stevensbloem;
- Luifelbaan;
- Vijf Meiplein (extra druk door de toename van het aantal bewoners in de omgeving);
- Diamantplein (voorafgaand aan de ontwikkeling van Werninkterrein).

Betrokken partijen: fietsparkeerders, mindervaliden, bewoners, ondernemers, ontwikkelaars
Maatregelen: 8, 9, 12, 13, 14

12.3.2 Maatregelen focusgebieden

Tabel 12 bevat maatregelen die aanvullend op de algemene maatregelen kunnen helpen om de doelen in paragraaf 12.2.2 te bereiken.

Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
8.	Tijdelijke en flexibele stallingsmogelijkheden creëren	Door in gebieden zoals de omgeving van de Vrouwensteeg/Minerva/Boommakkt, het Stadhuisplein, de Korevaarstraat en omgeving, de Lange Mare, de Hoge Woerd en de Haven. Deze gebieden komen als meest urgent naar voren uit het Fietsparkeeronderzoek Leiden Binnenstad. Daarnaast moet gedacht worden aan het stationsgebied rond Leiden Centraal, het plein voor station Lammenschans en een nader te bepalen aantal wijkwinkelcentra.	Korte termijn
9.	Verhoogde handhaving op wrakken en weesfietsen	Het effectief gebruik van parkeercapaciteit en een opgeruimde openbare ruimte zijn belangrijk. Wrakken en weesfietsen mogen dus geen ruimte meer innemen in de openbare voorzieningen of in de openbare ruimte. ¹⁰	Korte termijn
10.	Beïnvloeden van fietsers en reguleren met fietszones (restrictiegebieden)	Door het fietsparkeren in de voorzieningen te stimuleren en/of buiten de stallingen te verbieden (en hierop consequent te handhaven) kan de gemeente de overlast van wildparkeren verminderen. Dan moet er eerst wel voldoende capaciteit in de nabijheid zijn. Deze maatregel is ook flexibel inzetbaar.	Middellange termijn
11.	Reguleren op tijdsduur	Wanneer locaties een zeer hoge aantrekkende werking hebben, kan de gemeente de parkeercapaciteit eerlijker verdelen door de parkeerduur te beperken.	Middellange termijn
12.	Ruimte van de auto gebruiken voor de fiets	In gebieden waar de gemeente het autoparkeren op straat terugbrengt, ontstaat ruimte voor de fiets. Hierbij mag de parkeerdruk van auto's niet hoger worden dan 90%.	Middellange termijn
13.	Uitbreiden capaciteit fietsparkeren door bijplaatsen openbare parkeervoorzieningen	De gemeente creëert op strategische locaties fietsparkeervoorzieningen om de problemen in de omgeving te verhelpen. Waar mogelijk doet de gemeente een interventie per doelgroep, zoals het flexibel inzetten van autoparkeerplekken om pieken tijdens marktdagen op te vangen.	Vanaf korte termijn.
14.	Grootschalige stallingen bijbouwen	De gemeente creëert op strategische locaties grootschalige fietsparkeervoorzieningen om de problemen in de omgeving te verhelpen (zowel voor bewoners als bezoekers). ¹¹	Lange termijn
15.	Reguleren met betaald parkeren	In gebieden waar het niveau van de fietsparkeervoorzieningen op peil is en extra ruimte voor fietsparkeren niet gewenst is, kan de gemeente fietsersstromen met betaald parkeren reguleren. ¹²	Lange termijn

Korte termijn tot 2022, middellange termijn tot en met 2023 en lange termijn na 2023.

Tabel 12 Maatregelen tegen fietsparkeerproblemen in focusgebieden

¹⁰ Uitbreiding van de zones waar gehandhaafd kan worden op weesfietsen vergt separate besluitvorming en een separate business case rond de effecten en kosten en baten.

¹¹ Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet er wel voldoende aandacht zijn voor het verhogen van de fietsparkeerkwaliteit.

¹² Indien betaald parkeren wordt ingevoerd zal dit gebeuren op basis van het bestaande beleid waarbij de eerste 24 uur gratis zal zijn.



Breestraat ter hoogte van Minerva

Bijlage 1 Maatregelenoverzicht Auto

Overzicht Maatregelen Auto Historische binnenstad en stationsomgeving			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Betaald parkeren wordt vergunninghoudersparkeren.	Betaalde parkeerplaatsen worden stapsgewijs omgezet naar vergunninghoudersparkerplaatsen ¹³ (uitgezonderd de centrumroute en winkelstraten zoals de Doezastraat, de Lange Mare, Levendaal en Lange Gracht).	Korte termijn (2021/2022)
2.	Invoering maximale parkeerduur in de openbare ruimte.	Betaald parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie maatregel 1) zijn bestemd voor kortparkeerders. Daarom geldt een maximale parkeerduur van één uur.	Korte termijn (2021)
3.	Verhoging tarief 2 ^e parkeervergunning	De kosten van de 2 ^e parkeervergunning worden substantieel verhoogd. Op straat parkeren moet niet goedkoper zijn dan het parkeren in een private parkeergarage. Dit voorkomt dat private parkeergarages ongebruikt blijven en het stimuleert autoloos wonen en/of deelmobiliteit.	Stapsgewijs vanaf korte termijn (2021 en verder)
4.	Afschaffen 2 ^e parkeervergunning	Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt.	Middellange termijn
5.	Verlenging reguleringstijd	Indien uit monitoring blijkt dat de parkeerdruk in de avonden op de betaald parkeerplaatsen te hoog blijft, bestaat de mogelijkheid om tot het verlengen de reguleringstijd in de binnenstad (zone A), van 21:00 uur naar 23:00 uur. Hiermee wordt ook in de avonden bewerkstelligd dat bezoekers parkeren in de parkeergarages.	Na monitoring
6.	Verhoging parkeertarief	Leiden voert op korte termijn een verhoging van de straatparkeertarieven in. Indien na monitoring blijkt dat de straatparkeerplaatsen nog steeds intensief worden gebruikt in vergelijking tot de parkeergarages dan kan Leiden de komende jaren significante verhogingen van het straatparkeertarief invoeren. Hiermee wordt bewerkstelligd dat parkeren in de parkeergarages aantrekkelijker wordt dan parkeren op straat.	Na monitoring maatregel 1, 2, 3 (2022)

¹³ In de Leidse context staat vergunninghoudersparkeren voor gefiscaliseerd parkeren met een dagtarief. Er kan geparkeerd worden met een parkeervergunning, de bezoekersregeling of door het dagtarief te betalen. We maken het dagtarief zo dat het voor bezoekers met de auto aantrekkelijker is om - in plaats van op straat - in de gemeentelijke parkeergarage te parkeren. Vrijwel alleen vergunninghouders of visite van bewoners zullen dus in het gebied parkeren.

Overige maatregelen Historische binnenstad en stationsomgeving

Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
7.	Bewoners parkeren gedurende daluren in de openbare parkeergarages.	Bewoners parkeren in de parkeergarages tijdens daluren (met name de nachtelijke uren). Een bewoner kan met een parkeervergunning zowel op straat parkeren als tijdens de daluren in de gemeentelijke parkeergarages (tegen beperkte meerkosten).	Korte termijn (2020)
8.	Werknemers parkeren gedurende daluren in de openbare parkeergarages.	Benutting van parkeerplaatsen gelegen in de parkeergarages door werknemers gedurende de daluren (met name werkdagen overdag) tegen een passend abonnementstarief.	Korte termijn 2021/2022
9.	Realisatie parkeer-voorzieningen op afstand.	Aan de randen van de stad zoekt de gemeente naar strategisch gelegen locaties voor mobiliteitshubs, P+R en P+B, waarbij wordt gelet op de gewenste aanrijroutes en mogelijke openbaarvervoerroutes en fietsroutes richting de binnenstad.	Vanaf korte termijn (2022)
10.	Verplaatsen parkeergarage Morspoort.	De tijdelijke parkeergarage Morspoort aan de rand van de binnenstad krijgt een nieuwe bestemming. Doelstelling is om de parkeergarage in te zetten voor het faciliteren van P+R en/of P+B.	Middellange termijn (2023)
11.	Nieuwbouw en transformatie-ontwikkelingen	Nieuwbouw en andere projecten krijgen op een verantwoorde manier minder parkeerplaatsen, vooral in de omgeving van HOV-locaties. Bewoners van nieuwbouw en voormalige kantoorgebouwen hebben geen recht op een bewonersparkeervergunning en een bezoekersparkeervergunning.	Na vaststelling beleidsregels Parkeernormen 2020.

Eerste schil rond de binnenstad

Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Gelijkstelling reguleringstijd met zone A	De gemeente trekt de tijden van het betaald parkeren (reguleringstijden) gelijk met de binnenstad om overloop te voorkomen.	Korte termijn (2021/2022)
2.	Verhogen kosten 2 ^e en 3 ^e parkeervergunning	De kosten van de tweede en derde parkeervergunning worden zoveel hoger dat minder bewoners een tweede of derde auto op straat willen parkeren.	Korte termijn (vanaf 2021)
3.	Dubbelgebruik parkeergarages	Benutting van (private) parkeerplaatsen gelegen in de (private) parkeergarages door bewoners en werknemers gedurende de daluren (met name werkdagen overdag) tegen een passend abonnementstarief.	Korte termijn (2020)
4.	Invoering zonering betaald parkeren.	De gemeente verdeelt zone B1 in kleinere zones. Bewoners kunnen met hun parkeervergunning alleen in de omgeving van hun woonadres parkeren. Daarbuiten betalen zij het reguliere parkeertarief.	Korte termijn (2021/2022)
5.	Gelijkstelling reguleringsdagen met zone A	De gemeente voert betaald parkeren op zondag in om overloop vanuit de binnenstad op zondag te beperken.	Middellange termijn (2022)
6.	Afschaffen 3 ^e parkeervergunning.	Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt.	Korte termijn (vanaf 2021)
7.	Gelijkstelling parkeertarief met zone A.	De gemeente trekt het parkeertarief in zone B1 gelijk met de binnenstad.	Na monitoring maatregel 1, 2, 3 (2023)

8.	Extra bezoekersuren voor bewoners	Door de verlenging van de reguleringstijden en de mogelijke invoer van betaald parkeren op zondag kunnen bewoners behoefte hebben aan extra bezoekersuren. Dan verhoogt de gemeente het huidige aantal bezoekersuren.	Na monitoring gebruik van bezoekersuren
9.	Geen parkeervergunningen in nieuwbouw en transformatieontwikkelingen	Bewoners in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning en bezoekersparkeervergunning.	Na vaststelling Beleidsregels Parkeernormen

Tweede schil rond de binnenstad

Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	(Her)invoeren zone-ring betaald parkeren.	Onderverdeling van zone B2 in kleinere zones, bewoners kunnen met hun parkeervergunning alleen in de omgeving van hun woonadres parkeren, daarbuiten betalen zij het reguliere parkeertarief.	Korte termijn (2021/2022)
2.	Uitbreiding reguleringdagen naar zaterdag.	Uitbreiding betaald parkeren op zaterdag in zone B2 afgestemd op de binnenstad en eerste schil rond de binnenstad om overloop te beperken.	Indien uit monitoring blijkt dat dit noodzakelijk is
3.	Afschaffen 3 ^e parkeervergunning.	Het aantal uit te geven vergunningen wordt beperkt.	Korte termijn (vanaf 2021)
4.	Verhogen kosten 2 ^e en 3 ^e parkeervergunning	De kosten van de tweede en derde parkeervergunning gaan dusdanig omhoog dat minder bewoners een tweede of derde auto op straat willen parkeren.	Korte termijn (2021/2022)
5.	Aanpassen dubbeltjestarief	De gemeente past het dubbeltjestarief aan. In woon-gebieden in de tweede schil schaft de gemeente het dubbeltjestarief af. Andere doelgroepen dan bewoners en bezoekers van bewoners betalen het reguliere parkeertarief. Echter, rondom bezoekerstrekkende functies, zoals winkelcentra, blijft het dubbeltjestarief bestaan. Om hier de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens winkelopeningstijden te kunnen garanderen, voert de gemeente een aangepaste vorm van parkeerregulering in rond de winkelcentra. Met aantrekkelijke parkeertarieven in combinatie met een maximale parkeerduur weert de gemeente niet-gewenste parkeerdoelgroepen, zonder de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum aan te tasten.	Korte termijn (2021/2022)
6.	Geen parkeervergunningen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen	Bewoners in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning en bezoekersparkeervergunning.	Na vaststelling Beleidsregels Parkeernormen 2020

Overgangsgebied			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Vraagvolgende parkeernormen in nieuwbouw- en transformatie-ontwikkelingen.	Voor nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen hanteert de gemeente vraagvolgende parkeernormen. Beleidsmatige keuzes hebben geen invloed op het aantal parkeerplaatsen dat (maximaal) mag worden aangelegd. Bewoners van nieuwbouw en gebouwen die eerst een andere functie hadden krijgen geen bewonersparkeervergunning en geen bezoekersparkeervergunning.	Korte termijn (2020/2021)
2.	Invoering betaald parkeren.	De gemeente voert betaald parkeren in van maandag tot en met vrijdag, met zo nodig uitbreiding van de reguleringstijden. Het parkeertarief is laag, bewoners krijgen maximaal twee parkeervergunningen, er is differentiatie in vergunningtarieven.	Middellange termijn (2022)
3.	Aangepaste vorm van parkeerregulering rondom winkelcentra.	De gemeente voert een aangepaste vorm van parkeerregulering in rond de winkelcentra, om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens winkelopenings-tijden te kunnen garanderen. Met aantrekkelijke parkeertarieven in combinatie met een maximale parkeerduur weert de gemeente niet-gewenste parkeerdoelgroepen, zonder de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum aan te tasten.	Middellange termijn (2022)
Woonwijken			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Stimulering deelauto-gebruik door aanleg-parkeerplaatsen bestemd voor deelauto's	Door op strategisch gelegen locaties parkeerplaatsen bestemd voor deelauto's aan te leggen, wordt het gebruik van deelauto's (met name ter vervanging van 2e en 3e auto's) gestimuleerd.	Korte termijn (2021)
2.	Promoten gebruik eigen terrein	Het promoten van het gebruik van het eigen terrein om daar de eigen parkeervraag op te lossen.	Korte termijn (2021)
3.	Vernieuwing van belijning en bestrating.	Door vernieuwing van de belijning en bestrating van straatparkeerplaatsen wordt bevorderd dat parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt.	Aansluiting bij herinrichting van de openbare ruimte
4.	Invoering betaald parkeren	Invoering van parkeerregulering in de woonwijken en de winkelcentra (Kopermolen, Stevensbloem), als de hierboven geschetste situatie zich voordoet. ⁶	Indien een of meerdere van de hiervoor genoemde aanleidingen zich voordoen.

Bijlage 2 Maatregelenoverzicht Fiets

Stadsbrede maatregelen fiets			
Nr.	Maatregel	Toelichting maatregel	Fasering
1.	Duidelijke bewegwijzering naar en binnen stallingen	Het is van belang dat in het straatbeeld duidelijk kenbaar wordt gemaakt waar de fietser het beste gefaciliteerd wordt. Hierdoor wordt de bestaande voorzieningen beter gebruikt en meer bewustwording gecreëerd bij de fietser.	Korte termijn (2020)
2.	Open laten stellen van privé voorzieningen voor openbaar gebruik.	In sommige gebieden kan gebruik gemaakt worden van bestaande particuliere stallingen. Op tijden dat de hoofddoelgroep niet aanwezig is kan de capaciteit worden ingezet voor fietsers uit de omgeving.	Korte termijn (2021)
3.	Verhogen kwaliteitsniveau fietsparkeervoorziening	Het verhogen van het kwaliteitsniveau van fietsparkeervoorzieningen kan leiden tot beter en efficiënter gebruik van fietsparkeervoorzieningen.	Korte tot middellange termijn (2020)
4.	Buurtstallingen realiseren	In buurten waar voor bewoners onvoldoende individuele stallingsvoorzieningen gerealiseerd zijn, kunnen gezamenlijke buurtstallingen een oplossing bieden, zoals Hansenstraat, Lage Rijndijk, Hoge Rijndijk, Hoge Woerd.	Korte tot middellange termijn (2020)
5.	Fietsboxen bijplaatsen	Net als bij de buurtstalling biedt de fietsbox een mogelijkheid om een tekort aan stallingsplaatsen voor bewoners gezamenlijk op te lossen. De fietsbox heeft echter een kleiner verzorgingsgebied.	Korte tot middellange termijn (2020)
6.	Plaatsen extra fietsnietjes in de openbare ruimte	Na dat is onderzocht hoe de parkeerbehoefte van een probleem locatie er uitziet (doelgroepen, aantallen) kan worden overgegaan tot het duurzaam inpassen van definitieve parkeervoorzieningen.	Middellange termijn (2020)
7.	Gebruikmaken van ruimtelijke ontwikkelingen	Door bij ontwikkelingen binnen Leiden als gemeente proactief mee te denken en ontwikkelen kunnen extra openbare fietsparkeervoorzieningen worden ontwikkeld op strategische locaties.	Lange termijn (vanaf 2020)

Focusgebieden

8.	Tijdelijke en flexibel stallingsmogelijkheden realiseren	Door in gebieden zoals gebied rond de Vrouwensteeg tijdelijke en/of flexibele stalingsmaatregelen te treffen is het mogelijk de problemen te verlichten en tegelijkertijd de werkelijke parkeerbehoefte in te schatten.	Korte termijn (2020)
9.	Verhoogde handhaving op wrakken en weesfietsen	Het effectief gebruiken van parkeercapaciteit en een opgeruimde openbare ruimte zijn van groot belang. Hierbij is het van belang dat wrakken en weesfietsen geen ruimte meer in nemen in de openbare voorzieningen of in de openbare ruimte.	Korte termijn (2020)
10.	Beïnvloeden van fietsers en reguleren doormiddel van fietszones (restrictiegebieden)	Door fietsparkeren in de voorzieningen te bevorderen en/of buiten stallingsvoorzieningen te verbieden (en hierop consequent te handhaven) kan overlast van wildparkeren worden verminderd. Hiervoor moet eerst voldoende capaciteit in de nabijheid worden gerealiseerd. Deze maatregel is ook flexibel inzetbaar.	Middellange termijn (2023)
11.	Reguleren op tijdsduur	Wanneer locaties een zeer hoge fietsaantrekkende werking hebben, is het mogelijk de parkeercapaciteit eerlijker te gebruiken door de parkeerduur te beperken.	Middellange termijn (2023)
12.	Ruimte van de auto gebruiken voor de fiets	In gebieden waar de gemeente het autoparkeren op straat terugbrengt, ontstaat ruimte voor de fiets. Hierbij mag de parkeerdruk van auto's niet hoger worden dan 90%.	Middellange termijn (2020)
13.	Uitbreiden capaciteit fietsparkeren door bijplaatsen openbare parkeervoorzieningen	Op strategische locaties verspreid fietsparkeervoorzieningen realiseren om de problemen in de omgeving te verhelpen. Hierbij waar mogelijk een interventie doen per doelgroep, zoals het flexibel inzetten van autoparkeerplekken om pieken tijdens marktdagen op te vangen.	Middellange termijn (2021)
14.	Bijbouwen van groot-schalige stallingen	Op strategische locaties grote aantallen fietsparkeervoorzieningen realiseren om de problemen in de omgeving meervoudig te verhelpen (voor zowel bewoners als bezoekers).	Lange termijn (2024)
15.	Reguleren door middel van betaald parkeren	In gebieden waar het voorzieningsniveau op peil is en het niet gewenst is om extra ruimte te bestemmen voor fietsparkeren is het mogelijk met betaald parkeren de fietsers stromen te reguleren.	Lange termijn (2024)

Bijlage 3 Problematiek parkeren grote voertuigen

Stevenshof

11	Kenauweg	noord westzijde tussen nummers 2 t/m 10
12	Kenauweg	noord westzijde tussen nummers 24 t/m 34

Parkeerstroken zijn niet 'breed' genoeg voor de vrachtwagens. Hierdoor staan ze half op de weg. Deze parkeerplaatsen hebben daardoor ook invloed op het laad- en losverkeer dat nu op de doorgaande weg moet staan. Parkeerstroken zijn dual. Op de dag mogen er ook personenauto's staan. Wegens een tekort aan parkeerplaatsen in het algemeen staan er regelmatig personenwagens en is er voor vrachtwagens geen plek. Er is nauwelijks of geen handhaving op dual gebruik tijdens venstertijden. De vraag naar plaatsen is vele malen groter dan het beschikbare aanbod. Oorzaak is dat de plaatsen hier nog gratis zijn. Daarnaast wordt hier ook gestald door chauffeurs die niet werken in de Stevenshof maar woonachtig zijn in de aangrenzende wijk.

Roosevelt & Trekvlief

14	Rooseveltstraat	t.h.v. Van Der Helmstraat
15	Rooseveltstraat	tegenover nummer 55

Plaatsen lijken over het algemeen leeg, doet overschot vermoeden. Is alleen wel sinds het invoeren van betaald parkeren. Venstertijden gratis parkeren komen niet overeen met de vraag. Tijdens de avondschoon staan er over het algemeen geen wagens. Ter hoogte van Rooseveltstraat 39 en 27 (de Yoghurtfabriek en Siere) is er veel aanvoer van vrachtwagens die laden en lossen. Dit gebeurt voor de deur, op eigen terrein op een plek met Stelcon-platen. Met de invoering van betaald parkeren staan hier nu regelmatig personenauto's waardoor laden en lossen op de doorgaande weg plaatsvindt.

De Waard

1	Admiraal Banckertweg	oostelijke rijbaan vanaf Karel Doormanweg
2	Willem Barentszstraat	tussen J.C. Rijpstraat en Willem Barentszstraat, 17 meter
3	Willem Barentszstraat	tussen J.C. Rijpstraat en Willem Barentszstraat, 41meter
10	J.C. De Rijpstraat	tussen Willem Barentszstraat en Willem Barentszstraat
20	Willem Barentszstraat	tussen Willem Barentszstraat en Willem Barentszstraat

Plaatsen lijken over het algemeen leeg, doet overschot vermoeden. Is alleen wel sinds het invoeren van betaald parkeren. Venstertijden gratis parkeren komen niet overeen met de vraag. Tijdens de avondschouw staan er over het algemeen geen wagens maar die is maar 1x per jaar. Plekken wel regelmatig gebruikt door aanhangers e.d. Hier is nauwelijks of geen handhaving op.



Leiden

Gemeente Leiden
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN