



Leiden

# PARKEREN IN CIJFERS

JAN - DEC 2018

PARKEERMANAGEMENT  
GEMEENTE LEIDEN



**Foto Voorpagina:** Parkeergarage Lammermarkt (Edwin Buis)

## INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING.....	4
INLEIDING .....	6
1 PARKEREN IN LEIDEN .....	7
2 INKOMSTEN .....	9
3 STRAATPARKEREN .....	11
4 GARAGEPARKEREN .....	16
5 HAAGWEG.....	19
6 PARKEERVERGUNNINGEN.....	20
7 NAHEFFINGSAANSLAGEN EN BESCHIKKINGEN .....	21
8 DATAGESTUURD WERKEN BINNEN DE PARKEERORGANISATIE .....	23
9 ONTWIKKELINGEN EN PROJECTEN.....	24
10 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	27
11 BIBLIOGRAFIE .....	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>

## SAMENVATTING

Dit zijn – kort samengevat - de belangrijkste ontwikkelingen ten aanzien van parkeren in Leiden in 2018.

### 1. Parkeerareaal stabiliseert

In 2018 bleef het aantal betaald parkeerplaatsen staan op ruim 24.575.

### 2. Digitaliseren parkeerketen vordert

In 2017 is gestart met de digitalisering van de parkeerketen. De data voortkomend uit deze digitalisering worden gebruikt om het parkeerareaal continu te ijken en de bedrijfsvoering te verbeteren. In 2017 en 2018 zijn plusminus 95% van alle parkeervergunningen gedigitaliseerd. De resterende 5%, bestaande uit speciale vergunningen, wordt in 2019 gedigitaliseerd.

### 3. Parkeerinkomsten stijgen

Bezoekers kunnen hun auto parkeren op straatparkeerplaatsen en in parkeergarages. Bezien over 2018 zijn de inkomsten van het garageparkeren ruim 22% hoger dan in 2017. Voor straatparkeren zijn de inkomsten ruim 3% lager. De inkomsten uit de garages bedragen ruim 2.150.000 euro en de straatinkomsten bedragen ruim € 6.390.000. Inclusief de inkomsten uit naheffingen en vergunningen komt het totaal aan parkeerinkomsten uit op ongeveer 12.590.000 euro. Hierbij valt op dat bij straatparkeren automobilisten in steeds grotere mate betalen met parkeerapps, oftewel mobiel parkeren. Het betalen per app is eind 2018 gestegen naar bijna 65 procent van het aantal transacties van straatparkeren.

### 4. Meer parkeervergunningen

Eind 2017 zijn ongeveer 19.900 bewonersvergunningen, 1.900 gehandicaptenvergunningen en 2.200 overige vergunningen en ontheffingen uitgegeven. Dit is een groei van 1,4% ten opzichte van 2016.

### 5. Minder naheffingen

In 2018 werden ongeveer 20.800 naheffingsaanslagen opgelegd, een stijging van ruim 2.000 ten opzichte van 2017. Door de invoering van kentekenparkeren en het digitaliseren van het handhavingproces is er gerichter en efficiënter gehandhaafd. Dit kwam onder andere door het gebruiken van scandatagegevens om betalingsbereidheid in buurten inzichtelijk te maken. Hiermee kon gerichter gehandhaafd worden. Het aantal bezwaarschriften is verder afgenomen met ongeveer 400 stuks en kwam uit op een totaal van 3.700 stuks.

### 6. Diverse ontwikkelingen en projecten

In 2018 is parkeergarages Soestdijkkade opgeleverd. Gedurende 2018 is doorgebouwd aan de tweede ondergrondse parkeergarage in het centrum: de parkeergarage Garenmarkt. Daarnaast hebben zowel de parkeergarages Soestdijkkade als de Ringkade in december 2018 een ESPA Gold Award gekregen voor de uitzonderlijke hoge kwaliteit van de garages.

## PARKEREN IN CIJFERS – GEMEENTE LEIDEN – 2018

(31 december 2018)

Inwoners in Leiden:	Auto's in bezit (dec. 2017 <sup>1</sup> ):	Parkeerautomaten straat:
124.417	38.935	231
Parkeerplekken gemeentelijke garages:	Gereguleerde Parkeerplekken	Parkeerplekken Totaal:
1.545	24.575	48.930
Hoogste uurtarief gemeentelijke garage:	Hoogste uurtarief straat:	Hoogste uurtarief private garage:
€ 2,75	€ 2,70	€ 5,00
Inkomsten garage:	Inkomsten straat:	Inkomsten naheffingen:
€ 2.140.000	€ 6.390.000	€ 940.000
Transacties garage:	Transacties straat:	Aantal naheffingen:
627.271	1.980.757	20.805
Gemiddelde parkeerduur garage:	Gemiddelde parkeerduur straat	Percentage betalingen mobiel parkeren
2u. 32min.	2u. 8min.	64,4%

<sup>1</sup> Gegevens december 2018 nog niet beschikbaar op moment van schrijven.

## INLEIDING

Voor u ligt het rapport 'Parkeren in Cijfers 2018'. Dit rapport bevat gegevens over het gebruik en de opbrengsten van het gereguleerde parkeerareaal in Leiden. In dit rapport worden onder andere de gezamenlijke parkeerinkomsten inzichtelijk gemaakt.

Sinds 2011 is team Parkeermanagement bezig met datagaring en -duiding door gebruik te maken van een business intelligence tool (BI). Hiermee worden elke maand gegevens verzameld en vastgelegd in een datawarehouse. Ook bij de vele stakeholders binnen en buiten de Leidse parkeerorganisatie zien wij een grote behoefte aan gebruik en duiding van data. Digitalisering van de parkeerketen maakt het mogelijk om aan die wens tegemoet te komen. Daarnaast kan de verkregen informatie dienen om de afzonderlijke taken en samenwerking binnen de organisatie te verbeteren (ook wel datagestuurd werken genoemd).

De Leidse parkeerorganisatie streeft ernaar dat iedere parkeerder op de juiste plek terecht komt. Of het nu gaat om bewoners, bezoekers van bewoners, werkgevers en werknemers, of bezoekers aan de stad: de taak van de parkeerorganisatie is iedereen zo dicht mogelijk bij een bezoekdoel geparkeerd te krijgen. Vanwege de verdichting van onder andere de binnenstad is het zaak om zo effectief mogelijk met de beschikbare parkeerplekken om te gaan. Leiden staat verder voor een aantal grote uitdagingen zoals het realiseren van circa 8.000 woningen en klimaat adaptieve oplossingen. Om de stad leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk te houden - ook in de toekomst - betekent dit nieuwe uitgangspunten en nieuwe keuzes voor mobiliteit en parkeren. Hier is een nieuwe parkeervisie voor nodig, zowel voor de auto als de fiets. De verwachting is dat de in 2018 opgestart traject voor een nieuwe parkeervisie medio 2019 zal worden afgerond.

In 2018 werd er onder andere ingezet op het versterken van de samenwerking binnen de gemeentelijke parkeerorganisatie en parkeermanagement zelf. Dit vertaalde zich in ontwikkelingen op het gebied van datagebruik en er werd gestart met het vernieuwen van meerdere interne dienstverleningsovereenkomsten. Vele medewerkers, verspreid over de verschillende gemeentelijke afdelingen, hebben hier een positieve bijdrage aan geleverd.

Verder kwamen er nieuwe parkeer gerelateerde projecten bij als de parkeervisie, fietsparkeren en andere projecten op het gebied van ruimte ontwikkeling.

Parkeermanagement Leiden

# 1 PARKEREN IN LEIDEN

In dit hoofdstuk gaan we in op de stand van zaken rond parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied en de openbaar toegankelijke parkeergarages. Parkeerplaatsen rubriceren we naar de mate van openbaarheid (privé, semiopenbaar of openbaar), het soort regulering (wel of niet betaald parkeren) en de mate van clustering (parkeergarage, parkeerterrein of langs de weg).

## 1.1 Ontwikkelingen

Het aantal gereguleerde plekken is in 2018 licht gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. Hoewel er bij binnenstedelijke ontwikkelingen het voorkomt dat parkeerplekken worden opgeheven, was het beleid voornamelijk om deze ergens anders te compenseren.

In 2018 is de parkeergarage Soestdijkkade in exploitatie genomen. De parkeergarage Garenmarkt zal in 2020 opgeleverd worden.

## 1.2 Stand gemeentelijke parkeerareaal

Onderstaand een overzicht van parkeerplekken binnen de gemeentegrenzen eind 2018. Er is een verschil tussen parkeerplekken die in beheer zijn bij de gemeente of bij private partijen.

Parkeergarage	Haarlemmerstraat	Gemeente	270
Parkeergarage	Morspoort	Gemeente	399
Parkeergarage	Lammermarkt	Gemeente	525
Parkeergarage	Ringkade	Gemeente	210
Parkeergarage	Soestdijkkade	Gemeente	141
Parkeergarage	LUMC	Privaat	1.500
Parkeergarage	Langegracht (Dirk)	Privaat	290
Parkeergarage	Breestraat (Hoogvliet)	Privaat	340
Parkeergarage	Lammenschans (ROC)	Privaat	450
Parkeergarage	Luifelbaan P1	Privaat	400
Parkeergarage	Luifelbaan P2	Privaat	150
Parkeergarage	Maliebaan (UL)	Privaat	180
P+R-terrein	Haagweg	Privaat	500
Automaatplaatsen	Zone A	Gemeente	4.745
Automaatplaatsen	Zone B1 + Zone B2	Gemeente	19.830
Niet gereguleerde parkeerplekken (schatting)			19.000
<b>TOTAAL AANTAL PARKEERPLEKKEN</b>			<b>48.930</b>

Tabel 1 – Gemeentelijke parkeerareaal

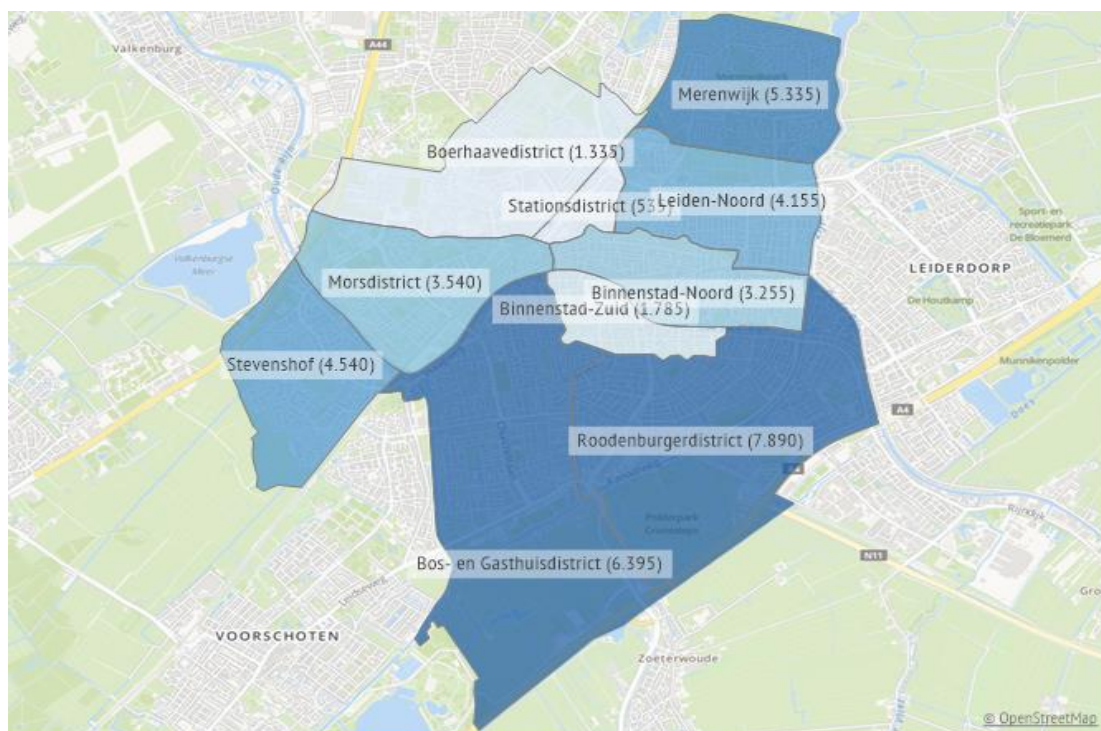


### 1.3 Autobezit

Op basis van cijfers uit de Leidse databank (Leiden in Cijfers, 2017) en het CBS kunnen we het autobezit in Leiden vaststellen. Het totaal aantal auto's in 2017 bedraagt 38.935; in 2016 waren dat er 38.250.<sup>2</sup>

Personenauto's	Aantal 2016	Aantal 2017	Stijging Autobezit	Per 100 huishoudens	Per 100 inwoners
Gemeente Leiden	38.250	38.935	+1,8%	57	31
Roodenburgerdistrict	7.775	7.890	+1,5%	75	37
Bos- en Gasthuisdistrict	6.345	6.395	+0,8%	57	32
Merenwijk	5.320	5.335	+0,3%	85	37
Stevenshof	4.515	4.540	+0,6%	96	41
Leiden-Noord	3.960	4.155	+4,9%	53	28
Morsdistrict	3.520	3.540	+0,6%	57	31
Binnenstad-Noord	3.225	3.255	+0,9%	32	22
Binnenstad-Zuid	1.770	1.785	+0,8%	28	21
Boerhaavedistrict	1.290	1.335	+3,5%	48	28
Stationsdistrict	530	535	+0,9%	40	27

Tabel 2 – Autobezit per district



Tabel 2 – Autobezit per district

<sup>2</sup> De cijfers over 2018 waren op het moment van schrijven nog niet beschikbaar.



## 2 INKOMSTEN

Het parkeergedrag van de bezoekers van Leiden wordt gemonitord aan de hand van het parkeergedrag van kortparkeerders. Dit zijn vaak zakelijke parkeerders, winkelpubliek, uitgaanspubliek en toeristen. Zij parkeren op openbare parkeerplaatsen, in parkeergarages of op parkeerterreinen. Voor het parkeren betalen zij bij de betaalautomaat (parkeergarage), de parkeerautomaat (straat) of met mobiel apps. Het parkeergedrag analyseren we aan de hand van individuele transacties. Die gegevens gebruiken we om te rapporteren over inkomsten, parkeeruren en aantallen parkeerders. Via onderstaande analyses vergelijken we 2018 met het jaar 2017.

### 2.1 Inkomsten

De inkomsten uit parkeren bestaan uit vijf delen. Er komen kortparkeerinkomsten uit de parkeergarages die de gemeente in exploitatie heeft. Daarnaast zijn er inkomsten uit kortparkeren op straat, parkeervergunningen en naheffingen. Ten slotte zijn er ook overige inkomsten. Deze laatste post bestaan vooral uit abonnementen voor parkeergarages en huuropbrengsten.

Het totaal aan gerealiseerde inkomsten laat een positief resultaat zien ten opzichte van de realisatie over 2017 (zie tabel 3). De totale inkomsten zijn gestegen van 11,84 miljoen euro naar 12,63 miljoen euro. Opvallend is de afwijking bij het kortparkeren op straat, wat vooral te maken heeft met minder straatparkeerinkomsten in zone A (binnenstad Leiden). Dit kan komen doordat er meer parkeerders in de parkeergarages zijn gaan parkeren of parkeerders uitwijken naar de parkeerzones B1 of B2.

Inkomsten	Realisatie 2018	Realisatie 2017	% t.o.v. 2017
Straatparkeren	€ 6.391.606	€ 6.613.464	-3,1%
Garageparkeren	€ 2.142.695	€ 1.612.524	32,9%
Naheffingen	€ 943.702	€ 865.865	9,0%
Vergunningen	€ 2.716.793	€ 2.430.141	11,8%
Overige	€ 440.489	€ 313.992	40,3%
<b>Totaal</b>	<b>€ 12.635.285</b>	<b>€ 11.835.986</b>	<b>6,8%</b>

Tabel 3 – Inkomstenbronnen: vergelijking realisatie 2016 en realisatie 2017

Het eindresultaat van 2018 komt bijna overeen met de begroting 2018 (zie tabel 4) en ligt ongeveer 3% hoger dan de geprognosticeerde omzet. Dit kwam vooral door de hogere inkomsten uit garageparkeren en straatparkeren dan voorzien. Daarnaast waren er ook meer inkomsten uit parkeerabonnementen (Overig). Deze hogere inkomsten werden wel gedempt door minder dan begrote inkomsten uit naheffingen en vergunningen.

Inkomsten	Realisatie 2018	Begroting 2018	% t.o.v. begroot
Straatparkeren	€ 6.391.606	€ 6.200.000	3,1%
Garageparkeren	€ 2.142.695	€ 1.971.048	8,7%
Naheffingen	€ 943.702	€ 1.080.000	-12,6%
Vergunningen	€ 2.716.793	€ 2.836.385	-4,2%
Overige	€ 440.489	€ 225.223	95,6%
<b>Totaal</b>	<b>€ 12.635.285</b>	<b>€ 12.312.656</b>	<b>2,6%</b>

Tabel 4 - Inkomstenbronnen: vergelijking realisatie 2018 en begroting 2018

De inkomsten (en verklaringen voor afwijkingen) uit straatparkeren, garageparkeren, naheffingen en vergunningen zullen in de komende hoofdstukken toegelicht worden.

## 2.2 Kengetallen straat- en garageparkeren

De kengetallen vallen bijna allemaal positief uit. De verhouding tussen straat- en garageparkeren is goed te zien in de cijfers. De verhouding op het gebied van transacties is ongeveer 1 garagetransactie op 4 straattransacties. Het parkeerareaal op straat is echter 17 keer zo groot als het parkeerareaal in de garages. Dat verklaart de 'scheve' verhouding tussen het aantal transacties bij garage- en straatparkeren.

Aantal kortparkeertransacties	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Straat	1.980.757	1.938.647	+2,2%
Garage	627.271	454.908	+37,9%
Totaal	2.608.028	2.393.555	+9,0%

Tabel 5 - Kortparkeertransacties: vergelijking 2017 en 2018

Het aantal parkeeruren op straat is met ruim 1 procent gegroeid. Ook bij de garages is het aantal parkeeruren gegroeid: dit komt vooral door de parkeergarage Lammermarkt.

Parkeeruren	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Straat	4.223.746	4.171.068	+1,3%
Garage	1.594.998	1.258.405	+26,7%
Totaal	5.818.743	5.429.472	+7,2%

Tabel 6 - Parkeeruren: vergelijking 2017 en 2018

De gemiddelde parkeerduur op straat daalde licht. Dit kan komen doordat bezoekers geneigd zijn minder lang te parkeren. Ook door de toename van het betalen met een parkeerapp heeft invloed op de daadwerkelijk afgenomen parkeertijd. Bij de parkeergarages is een daling te zien door de parkeergarages Ringkade en Soestdijkkade. Dit heeft te maken met het feit dat deze een uur gratis parkeren hebben waardoor bezoekers vaak korter dan een uur parkeren.

Gemiddelde parkeerduur	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Straat	2,13 uur	2,15 uur	-0,9%
Garage	2,54 uur	2,84 uur	-10,4%
Totaal	2,23 uur	2,27 uur	-1,8%

Tabel 7 - Gemiddelde parkeerduur: vergelijking 2017 en 2018

### 3 STRAATPARKEREN

Gereguleerd straatparkeren bestond tot 2016 vooral in en rondom de binnenstad van Leiden. Ook in een aantal wijken verder van het centrum waren er blauwe zones. Door de Uitbreiding Betaald Parkeren is het aantal parkeerplaatsen dat valt onder het gebied met betaald parkeren in 2016 en 2017 aanzienlijk vermeerderd. In 2018 is het gebied niet vergroot.

#### 3.1 Gereguleerde automaatplaatsen

Binnen de gemeente Leiden zijn drie zones met verschillende parkeerregimes (A, B1 en B2). Ze wijken van elkaar af qua tarief en geldende venstertijden.

In de zones waar betaald parkeren van kracht is, zijn verschillende typen parkeerplaatsen:

- Parkeerplaatsen specifiek voor bezoekers (alleen in zone A). Vergunninghouders mogen hier alleen parkeren als zij een kaartje kopen (alleen kortparkeerplaatsen bij zogenaamde rode-kap-automaten);
- Parkeerplaatsen voor zowel bezoekers als vergunninghouders (automaatplaatsen);
- Parkeerplaatsen specifiek voor vergunninghouders (alleen in zone A). Bezoekers mogen hier alleen parkeren met een dagkaart (plaatsen vergunninghouders);
- Overige parkeerplaatsen met een specifiek doel, o.a. voor gehandicapten, autodate, opladen elektrische auto, laden en lossen, taxi, artsen, privé en vrachtwagens (overige).

#### 3.2 Parkeerautomaten

Het parkeerautomatenareaal bestaat uit 231 Cale parkeerautomaten (leverancier Scheidt & Bachmann).

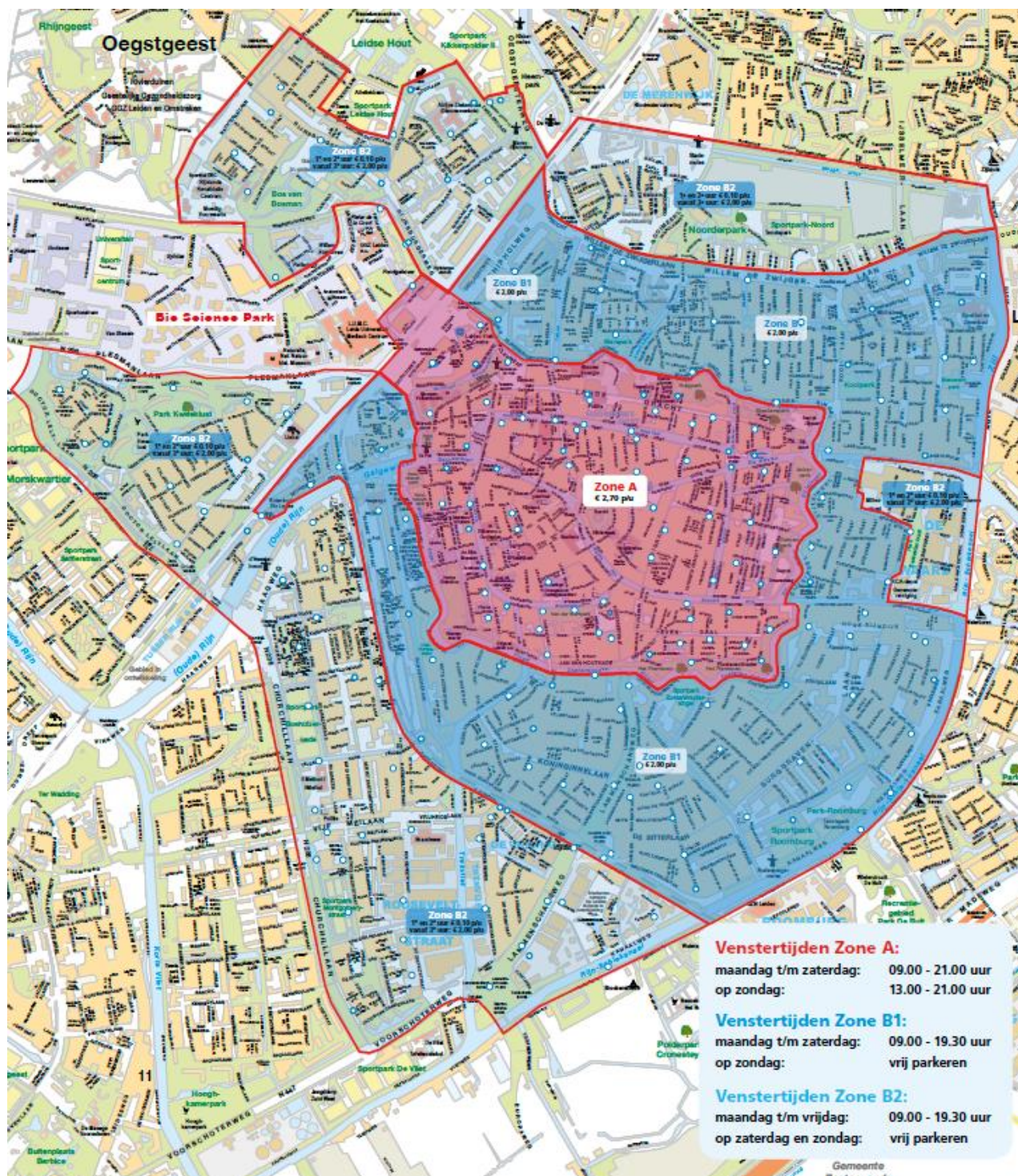
#### 3.3 Tarifiering

Op 1 januari 2018 waren drie parkeerzones actief in Leiden.

Zone A	Ma t/m za 09.00 – 21.00 uur Zondag 13.00 – 21.00 uur	€ 2,70 per 60 minuten
Zone B1	Ma t/m za 09.00 – 19.30 uur	€ 2,00 per 60 minuten
Zone B2	Ma t/m vrij 09.00 – 19.30 uur	€ 0,10 per 60 minuten (eerste 2 uur) € 2,00 per 60 minuten (resterende uren)
Dagtarief alle zones		€ 13,20 per 24 uur

Tabel 8 – Tarieven parkeerzones 2018





Figuur 2 - Betaald parkeerzones en venstertijden.

### 3.4 Inkomsten

Op het gebied van inkomsten is goed te zien dat er in 2018 weer tendensen waren. De eerste drie kwartalen bleven de inkomsten achterlopen op de inkomsten uit 2017. Een interessante tweede tendens is te zien in het vierde kwartaal, omdat de inkomsten dan hoger worden dan het jaar ervoor en niet teruglopen zoals de andere drie kwartalen. De parkeervraag in deze periode lijkt te stijgen doordat deze maanden relatief drukke maanden zijn met evenementen (bv. 3 oktoberfeesten) en feestdagen (bv. Sinterklaas en Kerst). Een gedeelte van deze parkeervraag heeft ook geleid tot stijging van het parkeren in de garages (zie tabel 19)

Inkomsten kortparkeren straat	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Januari	€ 533.523	€ 560.854	-4,9%
Februari	€ 526.795	€ 586.250	-10,1%
Maart	€ 567.033	€ 621.643	-8,8%
April	€ 506.792	€ 574.864	-11,8%
Mei	€ 500.186	€ 538.637	-7,1%
Juni	€ 518.811	€ 532.570	-2,6%
Juli	€ 469.962	€ 481.924	-2,5%
Augustus	€ 484.426	€ 496.622	-2,5%
September	€ 538.023	€ 552.836	-2,7%
Oktober	€ 588.941	€ 555.588	6,0%
November	€ 587.509	€ 571.503	2,8%
December	€ 569.605	€ 540.182	5,4%
<b>Totaal</b>	<b>€ 6.391.606</b>	<b>€ 6.613.474</b>	<b>-3,3%</b>

Tabel 9 – Inkomsten kortparkeren straat: vergelijking 2018 en 2017

### 3.5 Kengetallen per zone

De verdeling van de inkomsten over de zones wordt bepaald door de tarieven die worden gehanteerd. In zone A zijn de straatparkeertarieven hoger dan in zone B1 en B2. Er is een duidelijke dalende tendens te zien bij het parkeren in zone A. Toename in het gebruik van de Lammermarktgarage, uitwijkgedrag naar andere parkeerzones en het stijgend gebruik van parkeergarageabbonementen zijn een verklaring hiervoor.

Inkomsten kortparkeren straat	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Zone A	€ 3.918.125	€ 4.310.883	-9,1%
Zone B1	€ 1.782.157	€ 1.740.205	2,4%
Zone B2	€ 691.325	€ 562.386	22,9%
<b>Totaal</b>	<b>€ 6.391.606</b>	<b>€ 6.613.474</b>	<b>-3,4%</b>

Tabel 10 – Inkomsten kortparkeren: vergelijking 2018 en 2017

De stijgende en dalende tendensen die zichtbaar waren bij de inkomsten zijn ook zichtbaar bij het aantal transacties. In zone A was een daling van de aantal kortparkeertransacties en in de andere twee zones was een stijging. Bij elkaar genomen was er een stijging te zien in 2018 ten opzichte van 2017.

Aantal transacties straat	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Zone A	769.645	864.390	-11,0%
Zone B1	505.419	502.942	0,5%
Zone B2	705.693	571.315	23,5%
<b>Totaal</b>	<b>1.980.757</b>	<b>1.938.647</b>	<b>2,2%</b>

Tabel 11 – Aantal kortparkeertransacties: vergelijking 2018 en 2017



Interessant is dat het aantal parkeeruren in zone A gedaald is ten opzichte van 2017. Overigens waren de parkeeruren in 2017 ook lager dan in 2016, waardoor er mogelijk een trend aan het ontstaan is. Voor zones B1 en B2 is er sprake van een stijgend aantal parkeeruren.

Parkeeruren straat	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Zone A	1.653.364	1.842.816	-10,3%
Zone B1	1.012.882	1.006.013	0,7%
Zone B2	1.557.500	1.322.238	17,8%
<b>Totaal</b>	<b>4.223.746</b>	<b>4.171.068</b>	<b>1,3%</b>

Tabel 12 – Parkeeruren: vergelijking 2017 en 2018

De afgenomen parkeeruren afgezet tegen het totaal aantal transacties geeft de gemiddelde parkeerduur aan. Hierdoor wordt duidelijk dat in zone A langer wordt geparkeerd dan in 2017. Daarnaast is het gemiddelde in zone B1 gelijk gebleven en in zone B2 gedaald. Over alle zones gezien daalde de gemiddelde parkeerduur op straat naar 2,13 uur (ongeveer 2 uur 8 minuten).

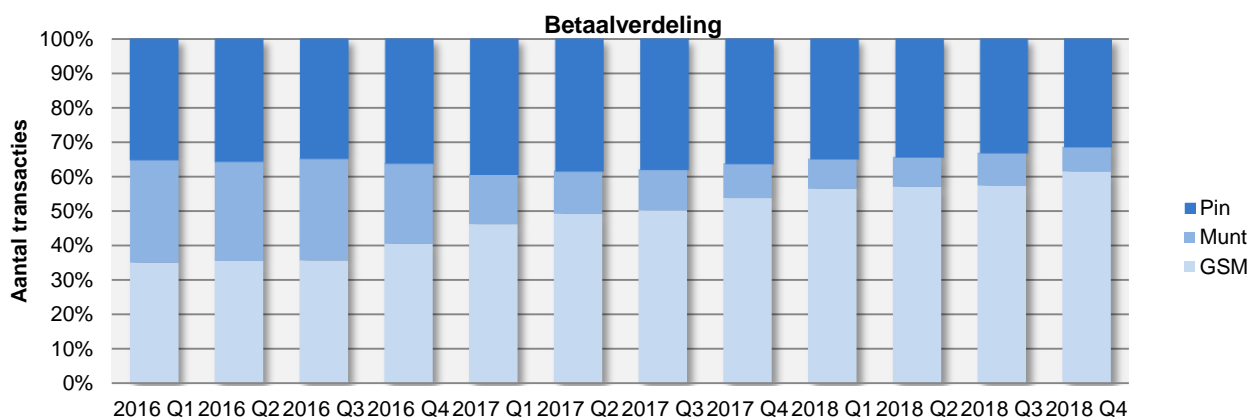
Gem. parkeerduur straat	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Zone A	2,15 uur	2,13 uur	0,8%
Zone B1	2,00 uur	2,00 uur	0,2%
Zone B2	2,21 uur	2,31 uur	-4,6%
<b>Totaal</b>	<b>2,13 uur</b>	<b>2,15 uur</b>	<b>-0,9%</b>

Tabel 13 – Gemiddelde parkeerduur: vergelijking 2017 en 2018

### 3.6 Betaalwijze

Op straat kunnen automobilisten mobiel betalen of met pin en muntgeld bij een parkeerauto-maat. Sinds november 2015 is Leiden lid van het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV). Het SHPV neemt gemeenten, parkeerbedrijven en serviceproviders werk uit handen door onder andere te zorgen voor het beheer van de parkeerrechtendatabase en de afhandeling van mobiele parkeertransacties.

In de eerste maanden van 2018 is ongeveer 57% van de transacties door bezoekers gegene-reerd met de mobiele telefoon. In de laatste maanden van 2018 is zelfs meer dan 60% van de transacties betaald met de mobiele telefoon. Het aandeel muntgeld kwam uit op 7% en het per-centage pinbetalingen daalde daarbij ook tot ongeveer 31%



Tabel 14 – Verloop aantal transacties in 2017 en 2018 uitgesplitst naar pin, munt en mobiel parkeren

### 3.7 Bezoekersregeling betaald parkeren

Bewoners kunnen met een digitale bezoekersvergunning betalen voor het parkeren van hun bezoek. Het bezoek hoeft dan niet te betalen bij de parkeerautomaat. Een bezoekersparkeervergunning wordt eenmalig gekocht. Hierbij krijgen de bewoners meteen 20 uur parkeertegoed.

Een digitale bezoekersvergunning is geldig:

- voor de auto, motor of brommobiel met het kenteken dat online is doorgegeven;
- bij alle parkeerautomaten in de zone waar de vergunning voor is verleend;
- in zone A: ook op vergunninghouderplaatsen.

In totaal hebben 12.466 burgers een bezoekersregeling aangeschaft. Daarvan wonen er 9.145 personen in zone B en 3.301 personen wonen in zone A.

In zone A nam ruim 50% van de bewoners niet meer dan 60 uur af.

Extra ingekochte uren zone A	Aantal personen	Verdeling %
20	571	21,4
40	485	18,2
60	328	12,3
80	253	9,5
100	224	8,4
120	144	5,4
140-200	666	24,9
<b>Totaal</b>	<b>2.671</b>	<b>100,00%</b>

Tabel 15 - Ingekochte uren zone A 2018

In zone B nam bijna 78% van de bewoners niet meer dan 200 uur af.

Extra ingekochte uren zone B	Aantal personen	Verdeling %
20-100	4.027	56,8%
120-200	1.473	20,8%
220-300	632	8,9%
320-400	338	4,8%
420-500	208	2,9%
520-600	139	2%
620-700	95	1,3%
720-800	180	2,5%
<b>Totaal</b>	<b>7.092</b>	<b>100,00%</b>

Tabel 16 - Ingekochte uren zone B 2018

### 3.8 Tendensen

Er is een negatieve tendens zichtbaar als we kijken naar de inkomsten van straatparkeren ten opzichte van het jaar ervoor. De inkomsten uit zone B1 en B2 stegen gedurende het jaar 2018, terwijl zone A daarentegen een neerwaartse trend liet zien. Dit loopt in lijn met de tendens dat meer mensen in parkeergarages parkeren. De gemiddelde parkeerduur op straat steeg verder met 18%, naar 2 uur en 8 minuten.



## GARAGEPARKEREN

In dit hoofdstuk gaan we in op de ontwikkeling van de inkomsten, parkeeruren en aantallen parkeerders bij de gemeentelijke parkeergarages. Deze locaties zijn uitgerust met slagbomen. Betalen kan achteraf bij de parkeerautomaten. Vanaf februari 2018 werd de parkeergarage Soestdijkkade in exploitatie genomen.

De gemeente Leiden exploiteerde in 2018 vijf parkeergarages: Morspoort, Haarlemmerstraat, Lammermarkt, Ringkade en Soestdijkkade.

### Beheer parkeergarages

Het beheer van de gemeentelijke parkeergarages ligt in handen van P1. Dit is een marktpartij die zich bezighoudt met exploitatie en beheer van onder meer parkeergarages. Op verzoek van de gemeente Leiden verzorgt P1 in Leiden:

- Beheer en schoonmaak van de gemeentelijke parkeergarages;
- Service aan klanten van de gemeentelijke parkeergarages;
- Een webshop voor abonnementen en waardekaarten.

### Tarifiering

De tarieven voor de parkeergarages zijn gelijk gebleven aan 2017.

Haarlemmerstraat	Regulier tarief	€ 0,50 per 20 minuten
	Nachttarief	€ 1,00 per 60 minuten
	Max. dagtarief (24 uur)	€ 10,00
Morspoort	Regulier tarief	€ 0,50 per 15 minuten
	Derde parkeer uur	Gratis
	Nachttarief	€ 1,00 per 60 minuten
	Max. dagtarief (24 uur)	€ 10,00
Lammermarkt	Regulier tarief	€ 0,50 per 11 minuten
	Max. dagtarief (24 uur)	€ 20,00
Ringkade	Regulier tarief	€ 0,50 per 20 minuten
	Eerste parkeer uur	Gratis
	Max. dagtarief (24 uur)	€ 10,00
Soestdijkkade	Regulier tarief	€ 0,50 per 20 minuten
	Eerste parkeer uur	Gratis
	Max. dagtarief (24 uur)	€ 10,00

Tabel 17 – Tarieven parkeergarages

### Betaalwijze

In de parkeergarages kunnen automobilisten met munt- en briefgeld, pinpas (inclusief contactloos), creditkaart of waardekaarten afrekenen. Net als bij het straatparkeren, daalt het aandeel munt- en briefgeld (chartaal): uiteindelijk betaalt eind 2018 minder dan een vijfde van de parkeerders hiermee. Het aandeel pinbetalingen en creditcardbetalingen (giraal) neemt dat jaar toe en kwam uit op ongeveer 83%. Overige betalingen zijn bijvoorbeeld waardekaarten. Dit zijn kortingskaarten die ondernemers kunnen inkopen om te verstrekken aan hun bezoekers.

### Inkomsten parkeergarages

De inkomsten uit kortparkeren in de parkeergarages zijn gestegen, vooral doordat de parkeergarage Lammermarkt beter gezocht werd in 2018. Dit is vooral goed te zien aan de aantal transacties die bijna verdubbelden (tabel 21).

Inkomsten garages	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Januari	€ 164.578	€ 88.464	86,0%
Februari	€ 170.560	€ 85.698	99,0%
Maart	€ 184.361	€ 90.886	102,8%
April	€ 169.491	€ 104.446	62,3%
Mei	€ 167.428	€ 135.093	23,9%
Juni	€ 177.181	€ 145.362	21,9%
Juli	€ 156.772	€ 144.429	8,5%
Augustus	€ 181.949	€ 154.047	18,1%
September	€ 163.551	€ 143.027	14,4%
Oktober	€ 190.343	€ 173.342	9,8%
November	€ 192.830	€ 158.019	22,0%
December	€ 223.642	€ 189.711	17,9%
<b>Totaal</b>	<b>€ 2.142.693</b>	<b>€ 1.612.524</b>	<b>32,9%</b>

Tabel 19 – Inkomsten parkeergarages uit kortparkeerders: vergelijking 2017 en 2018

### Kengetallen parkeergarages

In 2018 waren er vijf parkeergarages in exploitatie. De al bestaande parkeergarages Haarlemmerstraat en Morspoort lieten lagere inkomsten zien ten opzichte van 2017. Dit is te wijten zijn aan de komst van de parkeergarage Lammermarkt en de toename van afgenomen abonnementen voor deze beide garages. Hierdoor ontstond er een verschuiving van een gedeelte van de kortparkeerders van abonneementhouders wat leidde tot minder kortparkeertransacties en minder inkomsten,

Inkomsten garages	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Haarlemmerstraat	€ 395.748	€ 474.483	-16,6%
Morspoort	€ 661.319	€ 726.036	-8,9%
Lammermarkt	€ 1.052.968	€ 399.507	163,6%
Ringkade	€ 22.531	€ 10.498	114,6%
Soestdijkkade	€ 10.129	€ 0	n.v.t.
<b>Totaal</b>	<b>2.142.695</b>	<b>1.612.524</b>	<b>32,9%</b>

Tabel 20 - Inkomsten garages uit kortparkeerders exclusief nabetalingen abonnementen: vergelijking 2017 en 2018

De parkeergarages Haarlemmerstraat en Morspoort lieten een daling zien van de aantal parkeertransacties. De Lammermarkt liet een verdubbeling zien en de parkeergarage Soestdijkkade werd ook steeds beter gebruikt. Deze heeft qua transacties ook de Ringkade ingelopen.

Aantal transacties garages	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Haarlemmerstraat	139.450	145.952	-4,5%
Morspoort	177.673	183.892	-3,4%
Lammermarkt	187.501	91.435	105,1%
Ringkade	122.647	63.855	92,1%
Soestdijkkade	128.329	0	n.v.t.
<b>Totaal</b>	<b>629.271</b>	<b>456.908</b>	<b>37,7%</b>

Tabel 21 - Parkeertransacties garages: vergelijking 2017 en 2018

Het totaalaantal parkeeruren bij de parkeergarages Haarlemmerstraat en Morspoort laat een daling zien. Bij de Lammermarkt is een grote stijging te zien. Dit kan te maken hebben met het feit dat parkeerders langer staan in verband met het bezoeken van de verbeterde binnenstad, het wegvallen van het parkeerterrein op de Garenmarkt, en het feit dat het economisch beter gaat. Bezoekers zijn dan eerder geneigd om langer in de stad te verblijven.

Parkeeruren garages	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Haarlemmerstraat	387.137	389.358	-0,6%
Morspoort	638.582	647.970	-1,4%
Lammermarkt	495.976	236.762	109,5%
Ringkade	73.300	40.469	81,1%
Soestdijkkade	56.543	n.v.t.	n.v.t.
<b>Totaal</b>	<b>1.596.998</b>	<b>1.260.405</b>	<b>26,7%</b>

Tabel 22 - Parkeeruren garages: vergelijking 2017 en 2018

Door het aantal parkeeruren te delen door het aantal transacties is de gemiddelde parkeerduur uit te rekenen. Hierbij is de conclusie te trekken, dat bij de parkeergarages Haarlemmerstraat, Lammermarkt en Morspoort per bezoek gemiddeld langer geparkeerd werd en dat het langst geparkeerd wordt in de Morspoort. Als de Soestdijkkade en Ringkade bij de gemiddelde parkeerduur worden opgeteld, ontstaat een daling. Dat komt omdat de Ringkade en Soestdijkkade 'supermarktgarages' zijn. Veel mensen maken gebruik van het eerste uur gratis parkeren en zijn ook relatief snel weer vertrokken.

Gem. parkeerduur garages	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Haarlemmerstraat	2,78 uur	2,67 uur	4,1%
Morspoort	3,59 uur	3,52 uur	2,0%
Lammermarkt	2,65 uur	2,59 uur	2,2%
Ringkade	0,60 uur	0,63 uur	-5,7%
Soestdijkkade	0,44 uur	n.v.t.	n.v.t.
<b>Totaal</b>	<b>2,54 uur</b>	<b>2,76 uur</b>	<b>-8,0%</b>

Tabel 23 - Gemiddelde parkeerduur garages: vergelijking 2017 en 2018

#### 4.1 Tendensen

De inkomsten uit garageparkeren zijn significant gegroeid, vooral door een hogere bezetting bij de Lammermarktgarage. De bestaande parkeergarages Haarlemmerstraat en Morspoort lieten een negatieve tendens zien ten opzichte van 2017. De nieuwe garages Lammermarkt en Ringkade droegen ook bij aan de groei in inkomsten. De gemiddelde parkeerduur daalde door de komst van de nieuwe parkeergarages met 8%, naar 2 uur en 31 minuten.

## 5 HAAGWEG

De Stichting Stadsparkerplan Leiden (SSL) exploiteert het parkeerterrein aan de Haagweg. SSL ontvangt een exploitatiesubsidie van de gemeente Leiden en stelt als onderdeel van de overeenkomst transactiedata (aantallen en parkeeruren) van de parkeerders beschikbaar.

Het parkeerterrein heeft 500 parkeerplaatsen en is daarmee het grootste parkeerterrein van Leiden. Met een shuttlebusje worden bezoekers gratis in het Leidse centrum afgezet op een locatie naar keuze en worden ze ook weer gratis opgehaald.

### 5.1 Tarief

Haagweg	0,10 tot 2 uur:	€ 4,00
	2 tot 2,5 uur:	€ 5,50
	2,5 tot 3 uur:	€ 6,50
	3 tot 3,5 uur:	€ 7,50
	3,5 tot 4 uur:	€ 8,50
	4 tot 4,5 uur:	€ 9,50
	4,5 tot 5 uur:	€ 10,50
	5 tot 5,5 uur:	€ 11,50
	5,5 tot 24 uur:	€ 12,50
	Shuttlebusjes	Gratis

Tabel 24 – Tarieven Haagweg parkeerterrein

### 5.2 Kengetallen

De inkomsten uit het parkeren op het Haagweg-parkeerterrein daalde in het jaar 2018 met ruim 3 procent. Het aantal kortparkeer transacties met ongeveer 5 procent. Een reden hiervoor is dat de Haagweg voor een lange periode heringericht werd, waardoor de verkeersdoorstroming niet goed was.

Haagweg parkeerterrein	2018	2017	% groei t.o.v. 2017
Inkomsten	612.031	631.684	-3,1%
Kortparkeertransacties	233.827	245.863	-4,9%
Parkeeruren	922.168	1.021.940	-9,7%
Gemiddelde parkeerduur	3,9	4,2	-7,1%

Tabel 25 – Kengetallen Haagweg parkeerterrein: vergelijking 2017 en 2018

## 6 PARKEERVERGUNNINGEN

In Leiden zijn verschillende soorten parkeervergunningen en -onthefingen. Met zo'n vergunning of ontheffing hoeft de houder niet bij een parkeerautomaat te betalen. De belangrijkste soorten vergunningen zijn de bewonersvergunning, digitale bezoekersvergunning, werknemersvergunning, gehandicaptenvergunning en de bedrijfsvergunning.

### 6.1 Uitgegeven vergunningen

In 2018 zijn er meer bewonersvergunningen uitgegeven dan in 2017. Er was verder een duidelijke tendens te zien van bedrijfs- en werknemersvergunningen die met meer dan een derde afnamen.

Omschrijving	Stand eind 2018	Stand eind 2017	% t.o.v. 2017
Bewonersvergunningen	19.924	18.898	5,4%
Bedrijfs- en werknemersvergunningen	1.234	1.934	-36,2%
Mindervalidekaarten	1.871	1.807	3,5%
Overige vergunningen	1.000	1.050	-4,8%
<b>Totaal</b>	<b>24.029</b>	<b>23.689</b>	<b>1,4%</b>

Tabel 26 – Vergunningen

### 6.2 Inkomsten

De inkomsten uit vergunningen zijn ongeveer 14 procent gestegen ten opzichte van inkomsten in 2017. Daarnaast was er een lagere realisatie in 2018 dan begroot.

Inkomsten	Realisatie 2018	Realisatie 2017	% t.o.v. 2017
Vergunningen	€ 2.716.793	€ 2.385.714	13,9%

Tabel 27 – Inkomsten vergunningen: vergelijking realisatie 2018 en realisatie 2017

Inkomsten	Realisatie 2018	Begroting 2018	% t.o.v. begroot
Vergunningen	€ 2.716.793	€ 2.836.385	-4,2%

Tabel 28 - Inkomsten vergunningen: vergelijking realisatie 2018 en begroting 2018

## 7 NAHEFFINGSAANSLAGEN EN BESCHIKKINGEN

In Leiden wordt in het betaald-parkeren-gebied belasting geheven op het parkeren op straat. In dit gebied wordt gecontroleerd of een parkeerder heeft betaald voor het parkeren. Sinds januari 2017 gebeurt dit met de scanauto en opvolgers op de bromfiets. Parkeerders die niet hebben betaald, ontvangen een naheffingsaanslag, oftewel een parkeerboete. Daarnaast wordt gecontroleerd of auto's correct geparkeerd staan. Deze controle gebeurt in heel Leiden en is niet voorbehouden aan gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd. Onjuist geparkeerde auto's ontvangen een beschikking, oftewel een verkeersboete. Het aantal beschikkingen en naheffingen dat wordt uitgeschreven is een indicatie van de effectiviteit van parkeerhandhaving en van de bereidheid van automobilisten om te betalen voor het parkeren en om correct te parkeren. De kosten van handhaving in de gemeente Leiden komen voor rekening van de gemeente.

### 7.1 Naheffingsaanslagen

Naheffingsaanslagen worden opgelegd als niet of onvoldoende is betaald voor de gebruikte parkeerplaats. De opbrengsten van naheffingsaanslagen vallen toe aan de gemeente. In 2018 zien we ten opzichte van 2017 een stijging van het totaal aantal naheffingen. In 2018 zijn er uiteindelijk rond de 21.000 naheffingen uitgeschreven. Het aantal naheffingen was in 2017 relatief laag. In 2017 en 2018 was nog sprake van veel "vervuiling" doordat niet alle parkeervergunningen zijn gedigitaliseerd. Onterechte meldingen kostten veel tijd. Voor 2018 is ingezet worden op informatiegestuurd handhaven om efficiënter te handhaven. Een voorbeeld hiervan is het gebruiken van scandatagegevens om betalingsbereidheid in buurten inzichtelijk te maken. Hiermee kon gericht gehandhaafd worden. Een ander aspect dat meespeelt bij het lage aantal is het feit dat de betalingsbereidheid relatief hoog ligt in Leiden. De betalingsgraad komt uit op minstens 97%.

Naheffingen	2018	2017	% t.o.v. 2017
Q1	4.986	4.784	4,2%
Q2	5.112	4.920	3,9%
Q3	5.206	4.852	7,3%
Q4	5.501	4.395	25,2%
<b>Totaal</b>	<b>20.805</b>	<b>18.951</b>	<b>9,8%</b>

Tabel 29 – Aantal naheffingen: vergelijking 2017 en 2018

### 7.2 Bezwaren

In 2018 kwamen ruim 3.700 bezwaarschriften binnen tegen naheffingsaanslagen, tegenover ruim 4.100 in 2017. Dit betekent dat op iets minder dan één op de vijf naheffingen een bezwaar werd ingediend.

Bezwaren t.o.v. naheffingen	Aantal naheffingen	Aantal bezwaren	% bezwaar
Q1	4.986	1.033	20,7%
Q2	5.112	967	18,9%
Q3	5.206	859	16,5%
Q4	5.501	872	15,9%
<b>Totaal</b>	<b>20.805</b>	<b>3.731</b>	<b>17,9%</b>

Tabel 30 – Aantal bezwaren per kwartaal 2018

### 7.3 Gegrond verklaarde bezwaren

Van de ingediende bezwaren werd in 2018 ongeveer 10 procent gegrond verklaard. In 2017 was dit percentage nog ongeveer 12,5 procent. Dit heeft mede mee te maken dat in 2018 actief geprobeerd is onterechte naheffingen te verminderen. Er is aan de hand van toegewezen en afgewezen bezwaren bekeken waar er knelpunten waren. Een goed voorbeeld is het bijplaatsen van duidelijke borden om een parkeerregime duidelijk te maken.

Toegewezen bezwaren t.o.v. naheffingen	Aantal naheffingen	Gegrond verklaarde bezwaren	% toegewezen bezwaar
Q1	4.986	484	9,7%
Q2	5.112	580	11,3%
Q3	5.206	495	9,5%
Q4	5.501	434	7,9%
<b>Totaal</b>	<b>20.805</b>	<b>1.993</b>	<b>9,6%</b>

Tabel 31 – Aantal gegrond verklaarde bezwaren 2018

### 7.4 Mulder-beschikkingen

Administratieve Mulder-beschikkingen of verkeersboetes worden opgelegd als op een onjuiste locatie wordt geparkeerd (zoals op het trottoir, in de bocht, op een mindervalideplek of een laad- en losplaats). De opbrengst van deze beschikkingen valt in het geheel toe aan het Rijk. In 2018 werd bijna een derde minder beschikkingen uitgeschreven dan in 2017.

Beschikkingen	2018	2017	% t.o.v. 2016
Q1	429	630	-31,9%
Q2	352	605	-41,8%
Q3	261	573	-54,5%
Q4	709	872	-18,7%
<b>Totaal</b>	<b>1.751</b>	<b>2.680</b>	<b>-34,7%</b>

Tabel 32 - Mulderbeschikkingen: vergelijking 2017 en 2018

### 7.5 Inkomsten

De inkomsten uit naheffingsaanslagen laten een stijgende lijn zien. Aangezien er meer naheffingen werden uitgeschreven en minder bezwaren werden toegewezen, kwamen er ook meer inkomsten binnen. De inkomsten waren wel minder dan begroot. Dit kwam doordat de uiteindelijke inkomsten afhankelijk zijn van factoren als betalingsbereidheid, aantal toegewezen bezwaren en de effectiviteit van handhavingsmaatregelen.

Inkomsten	Realisatie 2018	Realisatie 2017	% t.o.v. 2016
Naheffingen	€ 943.702	€ 865.865	9,0%

Tabel 33 – Inkomsten naheffingen: vergelijking realisatie 2018 en realisatie 2017

Inkomsten	Realisatie 2018	Begroting 2018	% t.o.v. begroot
Naheffingen	€ 943.702	€ 1.080.000	-12,6%

Tabel 34 - Inkomsten naheffingen: vergelijking realisatie 2018 en begroting 2018

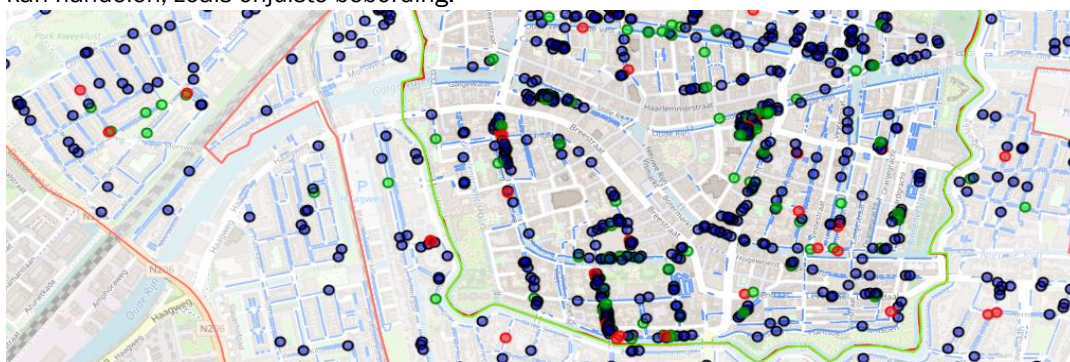


## 8 DATAGESTUURD WERKEN BINNEN DE PARKEERORGANISATIE

Na ervaring opgedaan te hebben in het digitaal proces, is in 2018 datagestuurd werken verder uitgebouwd. Veel zaken binnen de Leidse parkeerorganisatie moeten gemonitord worden, zowel op financieel als operationeel gebied. Vanwege zijn regiefunctie kan Parkeermanagement de juiste behoeftes bepalen en oplossingen voor de parkeerorganisatie bedenken.

### 8.1 Praktijkvoorbeeld Naheffingen

De naheffingen over 2018 zijn geplot op een kaart, waardoor inzichtelijk wordt waar een naheffing is opgelegd en op welke naheffing bezwaar is ingediend. De gegevens worden gebruikt om te monitoren of er geografische clusters van bezwaren zijn, waar de organisatie proactief op kan handelen, zoals onjuiste bebording.



Figuur 6 – Voorbeeld kaart met geplote naheffingen (bv. groen is toegewezen bezwaar, rood is afgewezen bezwaar)

### 8.2 Praktijkvoorbeeld IJking parkeervlakken

Een ander voorbeeld is het ijken van de ingetekende parkeervlakken in de gemeentelijke bronsystemen. In het kader van digitalisering van de parkeerketen is een bronsysteem opgezet waar alle parkeervlakken zijn ingetekend, met daaraan gekoppeld de betreffende parkeerregimes. Hierdoor kan de scanauto snel bepalen of iemand een geldig parkeerrecht heeft of niet. Dit brondocument wordt gebruikt voor het managen van het parkeerareaal. In 2018 zijn er in samenspraak met meerdere collega's in de parkeerorganisatie het brondocument geüpdatet aan de hand van de meest recente scandatagegevens. Als de parkeervlakken namelijk te klein zijn ingetekend, dan worden parkeerders niet goed gescand door de scanauto.



Figuur 7 – Voorbeeld analyse parkeervlakken aan de hand scandatagegevens

## 9 ONTWIKKELINGEN EN PROJECTEN

In dit hoofdstuk rapporteren we over grote ontwikkelingen en projecten die van invloed zijn op het parkeren in Leiden.

### 9.1 Parkeervisie

Leiden staat voor een aantal grote uitdagingen zoals circa 8.000 woningen extra en klimaatadaptieve oplossingen. Om de stad leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk te houden - ook in de toekomst - betekent dit nieuwe uitgangspunten en nieuwe keuzes voor mobiliteit en parkeren. Hier is een nieuwe parkeervisie voor nodig, zowel voor de auto als de fiets. De gemeentelijke parkeervisie geeft aan hoe parkeren kan bijdragen aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Leiden. Het biedt ook een oplossing voor de inpassing van parkeren in een duurzame en klimaatneutrale stad, met het oog op de ruimtelijke vraagstukken zoals extra woningen. De parkeervisie vormt bovendien het kader voor de toekomstige parkeernormen, zoals het aantal parkeerplekken voor de auto en de fiets. De verwachting is dat het in 2018 opgestarte traject voor een nieuwe parkeervisie in 2019 zal worden afgerond. Hierbij wordt ook een participatietraject doorlopen, waarbij stakeholders vanuit de hele stad meedenken met de visie.

### 9.2 Parkeergarage Garenmarkt

Bij het gereedkomen van de Lammermarktgarage in mei 2017 is gestart met de aanleg van de Garenmarktgarage. Deze parkeergarage krijgt 425 parkeerplaatsen, waarvan 25 met elektrische oplaadpunt, 5 mindervalideplaatsen en 4 familieplaatsen. De parkeergarage heeft vijf ondergrondse parkeerlagen, waarbij de onderste vloer zich 16 meter onder maaiveld bevindt. De bouwtijd van de garage zal iets meer dan 2,5 jaar beslaan, waarbij de ingebruikname staat gepland voor begin 2020.

### 9.3 Parkeergarage Soestdijkkade

In februari 2018 opende parkeergarage Soestdijkkade zijn deuren. De garage is een onderdeel van een woon-winkelcomplex. De garage aan de Soestdijkkade heeft 142 parkeerplekken.

### 9.4 ESPA Gold Awards

De garages Ringkade en Soestdijkkade zijn nog redelijk nieuw en onbekend maar sprongen wél in het oog bij brancheorganisatie Vexpan. In december 2018 ontving wethouder Martine Leewis (Mobiliteit) twee ESPA Gold Awards voor de 'uitzonderlijke hoge kwaliteit van de garages'. Bestuurslid Wouter van Boggelen van de Vexpan noemde in het bijzonder de goede verlichting van de Ringkade en de prettige toegankelijkheid voor voetgangers van de Soestdijkkade.

### 9.5 Digitalisering Parkeerketen: kentekenparkeren

In de Perspectiefnota van 2013 is opgenomen dat vanaf 2016 een taakstelling op de parkeerhandhaving mogelijk is, als gevolg van digitalisering van de parkeerketen. Hierbij worden de kentekens van parkerende voertuigen tijdelijk geregistreerd en vervolgens geautomatiseerd uitgelezen. In 2017 is de live-gang ingezet voor de digitalisering. Het grootste gedeelte (ongeveer 95%) van de vergunningen is hierbij gedigitaliseerd. Een aantal speciale vergunningen en alle ontheffingen zullen in 2018 gedigitaliseerd worden. Hiermee kunnen alle vergunningen en ontheffingen digitaal gehandhaafd worden.

## 9.6 Parkeerroute Informatie Systeem (PRIS)

Het huidige PRIS verwijst bezoekers vanaf de gemeentegrens naar de parkeervoorzieningen in de binnenstad. Het nieuwe PRIS zal net als het huidige PRIS voornamelijk bestaan uit statische bebording. Zodra bezoekers zich in de nabijheid van de garage(s) bevinden krijgen zij de keuze uit meerdere parkeervoorzieningen. Dan heeft het (dynamisch) aangeven van 'vol' of 'vrij' een sturende werking. Hiermee voorkomen we onnodige wachtrijen voor de ingang van de garages. De verwachting is dat medio 2020 de PRIS wordt opgeleverd.

## 9.7 Promotiecampagnes parkeren in Leiden

De parkeerpromotie in 2018 concentreerde zich op Parkeergarage Lammermarkt. Voor de promotie is samenwerking gezocht met Leiden Marketing, Centrummanagement Leiden en het Cultuurfonds Leiden. Op deze manier kon de meerwaarde van Parkeergarage Lammermarkt (ruime plekken, op loopafstand van het centrum) uitstekend worden gekoppeld aan het einddoel, zoals (culturele) festivals, winkels, horeca en theaters. De marketingcommunicatie richtte zich met name op bezoekers uit de Leidse regio en daarbuiten, zoals de WinterWonderWeken en het magazine Stad + Kust. Een aantal evenementen in 2018 hadden een landelijke uitstraling (bijvoorbeeld SAIL Leiden en Leiden Marathon). Via uitingen van Leiden Marketing (citybranding én evenementen) is onder meer ook de Duitse markt bereikt. Daarnaast zijn middelen ontwikkeld om Leidse ondernemers te wijzen op de voordelen van parkeren onder de Lammermarkt. Voor bezoekers van de winkelgebieden in het Leidse centrum zijn ook marketingmiddelen ontwikkeld: posters en flyers in de stad, én informatieve plattegrondjes in de gemeentelijke parkeergarages zelf.

Naast fysieke en digitale middelen via de stadspartners heeft de gemeente door het jaar heen zelf ook diverse uitingen (animaties, gifjes, advertenties) voor de promotie van Parkeergarage Lammermarkt gedeeld. Tenslotte is een aantal keer rechtstreeks samenwerking gezocht met festivalorganisaties die op het Cultuurplein Lammermarkt een evenement organiseerde, zoals Jus d'Orange, Leiden Culinaire en het Kerstcircus. Belangrijke leidraad bij de promotie was te onderstrepen dat de auto maar één van de vervoersopties is, naast de fiets of het OV. Opvallend is dat het percentage nieuwe bezoekers door het jaar heen gelijk is gebleven: kortom, nog steeds nieuwe parkeerders vinden de weg naar de Lammermarkt.

Naast de promotie van Parkeergarage Lammermarkt is in 2018 gestart met het delen van mijlpalen en interessante weetjes rond de bouw van Parkeergarage Garenmarkt. Verwacht resultaat is dat toekomstige parkeerders straks reikhalzend uitkijken naar de nieuwe parkeergarage aan de zuidkant van het centrum. Hiermee krijgt de toekomstige promotie van de Garenmarkt bij de openstelling (voorjaar 2020) een zachte landing.

## 9.8 Ontwikkelingen Parkeercommunicatie

De parkeercommunicatie richt zich op drie pijlers:

1. algemene informatie geven over parkeerzaken in Leiden,
2. communiceren over de parkeerprojecten en
3. de marketing van de gemeentelijke parkeergarages.

In 2019 komen deze drie pijlers allemaal aan de orde met een nadruk op parkeerprojecten en -ontwikkelingen. Dit jaar komt de nieuwe parkeervisie, inclusief beleidsregels en parkeernormen, gereed. Hoe houden we de stad leefbaar en bewoonbaar bij het bouwen van 8.500 nieuwe woningen en vergroenen van de stad? En welke keuzes moet de stad ten aanzien van parkeren maken? De stad is via vertegenwoordigers (bewoners, bedrijven en grote instellingen) gevraagd

mee te denken in een parkeerpanel. Na een inspraakronde stelt de gemeenteraad de parkeervisie vast. Rondom dit besluitvormingsproces is communicatie (voorlichting en participatie) essentieel.

Het project Kentekenparkeren wordt in 2019 afgerond: een aantal parkeerproducten moet nog worden gedigitaliseerd. De projectcommunicatie richt zich op de bestaande klanten, de vergunninghouders.

Een andere ontwikkeling is de introductie van het reserveringsplatform waarmee bezoekers van parkeergarages vooraf een plek kunnen reserveren. In het ontwikkelen van deze (marketing)communicatie wordt bewust de samenwerking gezocht met stadspartners zoals Leiden Marketing en Centrummanagement Leiden, maar ook vertegenwoordigers van musea, horeca en theater. Parkeren is geen doel op zich maar is voor bezoekers van de stad gekoppeld aan hun einddoel.

Ook zijn er plannen voor de introductie van een gehandicaptenparkeerapp. Gemeente Leiden neemt deel aan een pilot en is van plan als eerste gemeente van Nederland deze app te introduceren. De communicatie richt zich op de gebruikers. Samenwerking met belangenorganisaties is hierbij een leidraad.

## 10 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de voorgaande hoofdstukken trekken we de volgende conclusies:

- De inkomsten uit de garages bedragen ongeveer € 2.140.000. Belangrijk is om hierbij te concluderen dat bezoekers meer gaan neigen om in parkeergarages te parkeren en minder op parkeerplaatsen in de binnenstad.
- De inkomsten uit straatparkeren zijn verder uitgekomen op ongeveer € 6.390.000. Er werd vooral meer geparkeerd in de zones B1 en B2.
- Het totaal aan parkeerinkomsten kwam uit op ongeveer € 12.600.000 euro.
- Bij de naheffingen is er een stijging te zien. Interessant is dat het aantal bezwaren ook gedaald is ten opzicht van 2017. Voor de komende jaren is het zaak te streven naar vermindering van onterecht gegeven naheffingen.

De hoofdconclusies op basis van voorgaande deelconclusies:

- De inkomsten uit parkeren zijn op hoofdlijn hoger dan de begroting. Er moet hierbij wel extra aandacht worden besteed aan de inkomsten uit straatparkeren in zone A. Er is vanaf 2017 een tendens zichtbaar dat er minder wordt geparkeerd op straat. Een gedeelte van de parkeertransacties werd opgevangen in bijvoorbeeld de Lammermarktgarage, maar het is goed om te monitoren of er geen autonome ontwikkeling is dat kortparkeerders het centrum meer gaan vermijden. Er moet ingezet worden op een realistische prognose en een efficiënte bedrijfsvoering.
- Overige ontwikkelingen op het gebied van parkeren, zoals het bouwen van die Garenmarkt, gaan voort zoals gepland. In 2019 zal verder de rest van de parkeervergunningen gedigitaliseerd worden.

Er zijn verder ontwikkelingen waar Parkeermanagement Leiden extra aandacht aan geeft. Zo wordt er extra ingezet op de volgende dossiers:

- Datagestuurd werken  
Veel parkeerzaken kunnen en moeten worden gemonitord, zowel financieel en operationeel. In deze tijden, waarin er zeer veel data voorhanden is, is het des te belangrijker om deze gegevens goed te ontsluiten. Voor 2019 wordt ingezet op een nieuw parkeerdash-board dat meerdere soorten data kan ontsluiten.
- Parkeren en Mobiliteit  
Er wordt gewerkt aan een nieuwe parkeervisie. Hierin wordt de lijn voor de komende 10 jaar neergelegd. De besluiten die op basis van deze visie worden genomen worden zorgvuldig afgewogen en gevolgen worden onder andere financieel uitgewerkt.
- Risico's  
Op basis van datagestuurd werken kunnen we inzetten op het borgen van financiële risico's. We kunnen bijvoorbeeld sneller aan de bel trekken als omzetten achterblijven bij de begroting. Daarnaast is het belangrijk om risico's in de bedrijfsvoering te benoemen.
- Team parkeermanagement  
In 2018 is de lijn doorgezet om het team meer als een lijnorganisatie te organiseren gebaseerd op deskundig opdrachtgeverschap met een vaste formatie. Hierdoor kan beter ingezet worden op de regierol die parkeermanagement moet invullen. Ook zal de parkeerexploitatie beter gemonitord worden, door intensiever controleren en communicatie.
- Fietsparkeren  
Vanaf 2019 is parkeermanagement ook verantwoordelijk voor fietsparkeren. Hiervoor zal een capaciteitsvraag worden gedaan bij de bestuursrapportage. Vanaf 2019 zal in het rapport Parkeren in Cijfers ook fietsparkeren worden meegenomen.