



Burgemeester en Wethouders

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden		Gemeente Leiden
	Bezoekadres	Stadhuis Stadhuisplein 1
De gemeenteraad van Leiden	Postadres	Postbus 9100 2300 PC Leiden
	Telefoon	14071
	E-Mail	www.leiden.nl/contact
	Website	www.leiden.nl/gemeente
Datum	7 januari 2026	Contactpersoon J. Smit
Ons kenmerk	Z/25/3929606	
Onderwerp	Reactie op het Initiatiefvoorstel "Terugdraaien van het Parkeerbeleid" van het lid Vos (Partij Sleutelstad)	

Beste leden van de raad,

Aanleiding

Het is alweer ruim 5 jaar geleden dat u de Parkeervisie, auto- en fietsparkeren 2020 – 2030 heeft vastgesteld. De afgelopen jaren is hard gewerkt aan de uitvoering van alle maatregelen. Maatregelen die van groot belang zijn voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad en het inpassen van de grote woningbouwopgave waar wij voor staan.

Met deze brief willen wij ingaan op het door het lid Vos opgestelde initiatiefvoorstel *Terugdraaien van het parkeerbeleid*. Tegelijk maken we van de mogelijkheid gebruik om uw raad, zoals door wethouder North eerder toegezegd, te informeren over de stand van zaken van het evalueren van het parkeerbeleid.

Parkeren maakt veel los in de stad. Aan de ene kant zien we groepen die zorgen uiten, zoals scholen, ondernemers en zorginstellingen. Het college is niet blind voor deze zorgen en gaat hierover graag het gesprek aan en adresseren we die zorgen door op punten het beleid gaandeweg aan te passen. Zo sturen we bij waar dat nodig is en komen we waar mogelijk tegemoet aan de behoeften die er zijn. We hebben meermaals het aantal werknemers-, zorg- en verenigingsparkeervergunningen uitgebreid en het aantal bezoekersuren opgehoogd. Ook het introduceren van bezoekersparkeervergunningen voor zorginstellingen is een voorbeeld van het lerend proces dat is doorgemaakt bij het uitvoeren van de Parkeervisie.

Aan de andere kant zien we dat de tevredenheid over de parkeermogelijkheden toeneemt, we in rap tempo meer woningen bouwen en de stad groener kleurt.

Dat er in onze dichtbebouwde stad meer ruimte ontstaat voor een gezonde en inclusieve leefomgeving. En dat dat ook leidt tot begrip en waardering voor het parkeerbeleid.

Hieronder zullen wij achtereenvolgend ingaan op de consequenties van het initiatiefvoorstel waarbij we uw raad een advies meegeven op dit initiatiefvoorstel van Partij Sleutelstad. Vervolgens gaat de brief in op de doelstellingen van het parkeerbeleid en de resultaten daarvan tot nu toe. Tevens worden als bijlage de twee rapportages Parkeren in Cijfers 2023 en 2024 bijgevoegd met informatie over de inkomstenkant van parkeren over die twee jaren.

Deel I:

Het initiatiefvoorstel

Op 31 oktober 2025 is door het lid Vos van Partij Sleutelstad een initiatiefvoorstel ingediend om het parkeerbeleid, zoals dat is uitgevoerd aan de hand van de 'Parkeervisie Leiden Auto- en Fietsparkeren 2020-2030', terug te draaien en een nieuwe parkeervisie op te stellen. Het terugdraaien van de maatregelen - die in het kader van de Parkeervisie zijn uitgevoerd - heeft negatieve consequenties voor de leefbaarheid in de stad en het verwezenlijken van de woningbouwopgave. Voordat we ingaan op het voorstel zelf willen we twee zaken uitlichten die de procesmatige kant van het voorstel raken. Het gaat daarbij om de constatering dat de indiener geen ambtelijke bijstand heeft gevraagd op dit voorstel en om de constatering dat het hier een niet-uitvoerbaar voorstel betreft.

Geen verzoek om ambtelijke bijstand

Het college constateert dat er, anders dan de gewoonte is, voor dit initiatiefvoorstel met verstreckende gevolgen, geen verzoek tot ambtelijke bijstand is ingediend. De initiatiefnemer heeft geen overleg gepleegd met de organisatie of het college en heeft zijn aannames niet laten toetsen. Ook heeft er geen juridische of financiële toetsing plaatsgevonden of een toets op de uitvoerbaarheid. Daarmee heeft er bij de totstandkoming van dit beleidsvoorstel geen goede afstemming plaatsgevonden tussen degenen die betrokken zijn bij voorbereiding, vaststelling, uitvoering en evaluatie van beleid. Die afstemming is echter van wezenlijk belang om te komen tot het deugdelijke beleid dat de burger van de gemeente mag verwachten en zoals dat ook in de Gemeentewet is verankerd. Het college moet dan ook constateren dat in de voorbereiding van dit initiatiefvoorstel de mogelijke gevolgen niet zijn afgewogen en de risico's niet in beeld zijn gebracht. Daarmee rijst de vraag of het voorstel deugdelijk is voorbereid en is het in de ogen van het college niet uitvoerbaar, niet concreet en onvoldoende onderbouwd.

Bovendien stelt initiatiefnemer voor om het bestaand beleid, dat met brede raadssteun tot stand is gekomen en vastgesteld, integraal in te trekken, zonder dat hij nieuw beleid presenteert dat gereed is om in werking te treden. Het doel van indiener is duidelijk om het gehele parkeerbeleid terug te draaien, getuige ook de titel van het voorstel. Als indiener zijn doel zou bereiken ontstaat er door het aannemen van dit initiatiefvoorstel een beleidsloze situatie, wat potentieel tot grote leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek kan leiden in verreweg de meeste wijken. Zonder beleid zouden parkeernormen voor de woningbouw ter

discussie komen te staan. Willen we dat de ruimtelijke grondslag onder de bouw van duizenden woningen verdwijnt en de mogelijkheid ontstaat voor bezwaarzaken tegen reeds gerealiseerde woningbouw op grond van deze normen?

Bovendien valt bij het integraal intrekken van de Parkeervisie de bodem onder het parkeerbeleid vandaan. De heffingsgrondslag voor gereguleerd parkeren, de bouw van parkeergarages, het vergunningstelsel, tal van nieuwe projecten waartoe uw raad besloten heeft en die mogelijk werden door dit parkeerbeleid worden ongefundeerd. Ook in het parkeerbeleid geldt voor het college het adagium, gooi geen oude schoenen weg voor je nieuwe hebt.

Reactie op enkele beelden

Naast bovenstaande constatering wil het college nog graag ingaan op het frame dat met dit voorstel wordt neergezet over het parkeerbeleid in Leiden.

In het initiatiefvoorstel wordt aangegeven dat scholen, zorginstellingen en bedrijven te weinig vergunningen krijgen, vrijwilligers en mantelzorgers moeten betalen bij verenigingen of hun dierbaren en bewoners na de sloop van hun woning hun parkeervergunning kwijtraken. Wij kunnen ons niet vinden in deze beweringen.

De afgelopen jaren hebben wij veelvuldig en op alle niveaus contact gehad met scholen en zorginstellingen en hebben wij in goed overleg gekeken naar het optimaliseren van de mogelijkheden die zij hebben om parkeervergunningen aan te schaffen. In alle gevallen bleek dat er meer mogelijkheden waren dan tot dan toe gebruik van werd gemaakt. Zo kunnen zorginstellingen naast zorgparkeervergunningen ook werknemersvergunningen aanschaffen en is het voor scholen, instellingen en bedrijven mogelijk om per vestiging een aanvraag voor vergunningen in te dienen. In de praktijk leidde dit tot veel meer vergunningen en kon zodoende aan de behoefte tegemoet worden gekomen.

Daarnaast is het aantal werknemers-, zorg- en verenigingsparkeervergunningen per vestiging begin 2025 verhoogd. Bij die types vergunningen staan ze op naam van de vereniging en kunnen dus door meerdere mensen gebruikt worden. Ook hebben zorginstellingen de mogelijkheid gekregen om een bezoekersparkeervergunning aan te schaffen. Hiermee kunnen zij vrijwilligers of bezoekers tegemoetkomen.

In Leiden hebben mensen die mantelzorg ontvangen de mogelijkheid om een mantelzorgparkeervergunning aan te schaffen. Aan deze vergunning kunnen 2 kentekens gekoppeld worden. Met de mantelzorgvergunning kunnen mantelzorgers dus nabij de woning van de zorgbehoevende parkeren. Bij de sloop van woningen kunnen huurders als zij naar een bestaande woning verhuizen één of meerdere vergunningen aanschaffen, afhankelijk van de parkeerzone waar zij komen te wonen. Alleen wanneer zij verhuizen naar of terugkeren in een nieuwbouwwoning, vervalt het recht op een vergunning en geldt voor bezoekers parkeren op eigen terrein.

Voor alle nieuwbouw, in de afgelopen 5 jaar zo'n 3600 woningen waarvan ruim

1000 sociale huurwoningen, geldt dat het huidige parkeerbeleid – met name door de aanwezigheid van betaald parkeren in het overgrote deel van Leiden – van groot belang is om nieuwe en ook goedkope woningen toe te kunnen voegen in onze dichtbebouwde gemeente zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de omgeving. Door de aanwezigheid van betaald parkeren, kan de gemeente sturen op de vergunningsuitgifte en kan volstaan worden met minder parkeerplaatsen. Het feit dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt en bewoners geen parkeervergunning kunnen krijgen, zorgt ervoor dat er in de omgeving nu en in de toekomst geen parkeerprobleem ontstaat en de leefbaarheid in de wijk geborgd blijft.

Terugdraaien van de regulering, zoals de indiener voorstelt, leidt er ook toe dat de parkeerdruk weer toeneemt. Dat terwijl in diverse wijken juist betaald parkeren is ingevoerd op verzoek van bewoners, om de hoge parkeerdruk te doen dalen. Met succes: in alle parkeerzones zien we nu juist ten positieve als gevolg van de maatregelen van de Parkeervisie een daling van de parkeerdruk. Dit zagen wij in de tijd dat regulering ingevoerd werd in de B-zones en is ook nu weer waarneembaar in de recent toegevoegde C-zones. Door de invoering van betaald parkeren worden overloopp Problemen verholpen en wordt tegemoetgekomen aan de klachten van bewoners die woonachtig zijn in gebieden die grenzen aan het bestaande betaald parkeergebied.

De bereikte daling van de parkeerdruk zorgt ervoor dat bij herinrichtingsprojecten de kwaliteit van de openbare ruimte aanzienlijk verbeterd kan worden door het omzetten van overbodige parkeerplaatsen in groen- en verblijfsruimten. Dit is niet alleen van belang voor de leefbaarheid in de wijk (minder uitstoot, verbetering verkeersveiligheid, minder geluidshinder, voorkomen hittestress, meer ontmoetingen, meer speelgelegenheid voor kinderen, verbetering (mentale) gezondheid, verhogen biodiversiteit etc), maar ook voor de waterberging. Veel gebieden zijn al ingericht met minder parkeerplaatsen. Het gevolg van het initiatiefvoorstel zou zijn dat de parkeerdruk weer stijgt en nieuwe groen-, speel- en verblijfsvoorzieningen moeten wijken voor parkeerplaatsen of dat we een toename van foutparkeren op stoepen en andere ongewenste plekken zullen zien.

De indiener stelt tevens voor om de opdeling van parkeerzones terug te draaien. Het opdelen van de parkeerzones en beperken van de toepassing van het goedkope starttarief dragen nu echter juist bij aan het verlagen van de parkeerdruk. Doordat de parkeerzones voorheen heel groot waren, konden bewoners met hun vergunning in een groot deel van Leiden parkeren. Hierdoor ontstonden er in verschillende wijken parkeerproblemen rondom bezoekerstrekkende functies, zoals trein-/busstations, scholen, geloofsgebouwen, medische (zorg)instellingen en sportverenigingen. Het inperken van de toepassing van het goedkope starttarief was wenselijk, omdat het een verkeersaantrekkende werking had, overloopp Problemen veroorzaakte en misbruik in de hand werkte. Na invoering van de maatregelen is bijvoorbeeld in het Houtkwartier, de Lage Mors en Fruitbuurt een daling van de parkeerdruk (overdag) te zien. Het opdelen van de parkeerzones heeft niet alleen effect op de stilstaande auto, maar ook op de rijdende auto. Doordat bewoners niet meer in heel Leiden kunnen parkeren met

hun parkeervergunning, zullen zij eerder geneigd zijn om lopend, met de fiets of het openbaar vervoer te reizen. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de ambitie die de raad in de Mobiliteitsnota centraal heeft gesteld om een transitie naar schonere vervoerswijzen (modal shift) te bereiken. Terugdraaien van deze maatregelen heeft dus niet alleen negatieve gevolgen voor de parkeerdruk, maar leidt ook tot een toename van het aantal autoverkeersbewegingen en de uitstoot.

Ten slotte zou het in extremis terugdraaien van de maatregelen uit de parkeervisie enorme financiële gevolgen hebben. Alleen al voor de uitbreiding van regulering zijn tientallen nieuwe parkeerautomaten, borden en een tweede scanauto aangeschaft en is het geïnde parkeergeld, dat wordt gebruikt om te investeren in bestaande en nieuwe (fiets)parkeervoorzieningen, niet meer beschikbaar. Ook betekent het dat voor de afschrijving van hiervoor genoemde zaken, maar ook voor de bestaande gemeentelijke parkeergarages geen geld meer in de begroting zit. Dit betekent ook dat de financiële ruimte voor afschrijving of onderhoud van deze garages elders gezocht zal moeten worden.

Advies

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de evaluatie van het parkeerbeleid in de binnenstad. Medio 2026 wordt aangevangen met de evaluatie van de overige maatregelen uit de parkeervisie. Bij deze evaluaties zijn/worden bewoners, bedrijven en (zorg)instellingen betrokken. Uiteraard wordt bij de evaluaties ook gekeken naar de informatie die is binnengekomen bij het Meldpunt parkeren. Doel van de evaluaties is om de effecten van het beleid in beeld te brengen en te bezien op welke wijze het beleid geoptimaliseerd kan worden. Het is dan ook niet opportuun om - vooruitlopend op de evaluaties - de parkeervisie in te trekken en de uitgevoerde maatregelen terug te draaien.

Het college adviseert de fracties van de gemeenteraad het ingediende initiatiefvoorstel niet te omarmen. De negatieve consequenties, die het terugdraaien van het parkeerbeleid van de afgelopen 5 jaren heeft, zijn in deze brief voor u uiteengezet.

Deel II: Evaluatie Parkeerbeleid

Doelstellingen parkeerbeleid

Het parkeerbeleid dient vele doelen. Maar in de eerste plaats wil het de Leidse inwoners dienen: ervoor zorgen dat je in de buurt van je woning makkelijker een plekje kan vinden voor je auto en die van je bezoek. Ruimte maken voor Leiden en voor Leidenaars. Ruimte is echter schaars. Leiden is de meest dichtbebouwde stad van Nederland en na Den Haag de meest dichtbevolkte. Vrijwel nergens is de ruimte zo schaars als bij ons. Dit zorgt voor een druk op de leefbaarheid van de stad voor haar inwoners. Tegelijkertijd groeit onze stad, is er een grote behoefte aan betaalbare woningen zowel voor jonge Leidenaren die op zichzelf willen gaan wonen als voor nieuwkomers. Voor alle inwoners hebben we de opgave om de

stad weerbaar te maken tegen de gevolgen van klimaatverandering. Een complex ruimtelijk vraagstuk, dat om keuzes vraagt.

Om de schaarse ruimte beter te verdelen heeft de raad in 2020 de Parkeervisie vastgesteld, onder het motto 'de juiste parkeerder op de juiste plek'. De Parkeervisie had daarom drie hoofddoelstellingen die alle ruimte maakten om de leefbaarheid versterken:

1. Het faciliteren van de bouw van duizenden nieuwe woningen, zonder dat dit voor de bestaande omgeving tot parkeeroverlast leidt.
2. Het beschermen en versterken van de openbare ruimte, door waar mogelijk meer ruimte te creëren voor groen, water, spelen, fietsen en ontmoeting.
3. Het borgen van goede parkeermogelijkheden van vergunninghouders, ondanks de groei van de stad.

Deze doelstellingen worden ondersteund door het Beleidsakkoord gemeente Leiden 2022 – 2026 'Samen leven in Leiden', waarin de ambitie is verwoord om van Leiden een duurzame, gezonde en toekomstbestendige stad te maken met betaalbare woningen. Tevens is het streven om de bereikbaarheid te verbeteren en wordt ingezet op het stimuleren van duurzamere vormen van vervoer zoals lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer. Het parkeerbeleid levert hier een belangrijke bijdrage aan.

De maatregelen om deze visiepunten/doelen te realiseren zijn in 3 fasen uitgevoerd. Elke fase is in uw raad besproken. Tevens heeft u in elke fase de benodigde aanpassingen van de parkeer- en parkeerbelastingverordening vastgesteld. Hiermee is het vaststellen en uitvoeren van de parkeervisie een gezamenlijke inspanning geweest van het college en de gemeenteraad.

Evaluaties

Om na te gaan welke effecten het beleid heeft en hoe de verschillende doelgroepen de maatregelen ervaren, wordt het beleid in twee fasen geëvalueerd. De eerste fase behelst een evaluatie van het parkeerbeleid in de binnenstad. Deze evaluatie is in de afrondende fase en zal begin 2026 met de raad worden gedeeld. De tweede fase zal bestaan uit een evaluatie van de overige maatregelen uit de Parkeervisie en de beleidsregels parkeernormen die van toepassing zijn op de gebieden buiten de binnenstad en stationsomgeving. De tweede evaluatie wordt nu voorbereid en gaat medio 2026 van start.

Bij de evaluaties zal niet alleen gekeken worden naar de harde cijfers, maar kiezen wij er juist voor om doelgroepen actief persoonlijk te benaderen. Zo wordt in beeld gebracht hoe de verschillende doelgroepen het parkeerbeleid ervaren. De mate van tevredenheid onder de bewoners over de eigen parkeermogelijkheid en die voor hun bezoekers wordt elke twee jaar ook gemonitord in de stadsenquête.

Omdat de evaluatie van de totale Parkeervisie een grootschalige exercitie is die veel voorbereiding vergt heeft wethouder North toegezegd om in de vorm van een voortgangsbrief u ook tussentijds te informeren. Hierbij geven we invulling aan

deze toezegging.

Resultaten

In de resultaten van de stadsenquête 2025 lezen we, net als in de stadsenquête 2023 positieve cijfers als het gaat om de waardering voor het parkeren bij de inwoners. We zien dat sinds de invoering van de maatregelen uit de Parkeervisie vanaf 2022 de waardering van de mogelijkheden om te parkeren rond de eigen woning eerst sterk zijn gestegen en nu stabiliseren. Stadsbreed gaat de waardering voor het parkeren van de eigen auto gemiddeld met 7 procentpunt omhoog van 68% naar 75%. En voor het parkeren voor hun bezoek stijgt de waardering gemiddeld met 8 procentpunt van 54% naar 62%. In tabel 1 en 2 in de bijlage leest u de cijfers uitgesplitst per wijk.

Ontwikkeling parkeerdruk

Jaarlijks wordt in Leiden en delen van Oegstgeest en Leiderdorp de parkeerdruk gemeten. In de binnenstad wordt tweemaal per jaar geteld. Er wordt gemeten in het voor- en najaar op zes telmomenten in de week (donderdagochtend, -middag en –(koop)avond, zaterdagmiddag en (sinds twee jaar) -avond en dinsdagavond/-nacht). De parkeerdruk wordt als acceptabel beoordeeld als deze overdag onder de 85% blijft en op de overige momenten onder de 90%. In de binnenstad is het toelaatbare percentage voor de overige momenten op verzoek van de gemeenteraad opgehoogd van 90% naar 95%. We zijn hierbij zo streng mogelijk voor onszelf: het drukste moment telt. Als op verschillende momenten de parkeerdruk laag is, maar bijvoorbeeld op een avond of in het weekend hoog, dan geldt de meest negatieve uitslag (d.w.z. de hoogste parkeerdruk) als uitgangspunt.

In de bijlage treft u per parkeerzone/gebiedstype aan wat de ontwikkeling van de parkeerdruk is. Voor de meest recente parkeerdruk is gebruik gemaakt van de meting(en) in 2025. In alle gebieden zien we een daling van de parkeerdruk, soms zelfs een aanzienlijke daling in 2025 ten opzichte van 2019 voor de parkeervisie werd ingevoerd. Die daling geeft ruimte in de wijken, ruimte voor vergroening, voor het toevoegen van woningen maar ook ruimte voor bewoners die makkelijker een plek voor hun auto vinden.

Modal shift

Het parkeerbeleid dient volgens de doelstellingen die de raad in de Mobiliteitsnota heeft gesteld bij te dragen aan de transitie naar schonere vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer. Ook het stimuleren van deelmobiliteit en elektrisch rijden is een belangrijke pijler onder het parkeer-/mobiliteitsbeleid. We zien in de cijfers, die u in tabel 8 en figuur 1 t/m 3 in Bijlage 1 vindt, dat het aantal auto's duidelijk minder hard stijgt dan het aantal inwoners, het aantal auto's per inwoner daalt dus. Zo kunnen we de groei van de stad via het parkeerbeleid op een leefbare manier faciliteren. Ook stijgt het gebruik van de fiets, het OV en deelmobiliteit. Dit draagt allemaal bij aan een leefbare stad en kan niet gebeuren zonder het parkeerbeleid.

Woningbouw

Het parkeerbeleid levert een belangrijke bijdrage aan de inpassing van woningen

in onze dichtbebouwde stad en de bouw van woningen in het goedkope segment. Door de aanwezigheid van regulering, kan gestuurd worden op het verlenen van parkeervergunningen, wordt voorkomen dat er rondom bouwontwikkelingen parkeerproblemen ontstaan (waardoor het draagvlak in de omgeving toeneemt), wordt eigen parkeercapaciteit beter benut en kan afgeweken worden voor het bewonersdeel van de parkeereis.

In totaal zijn er in de periode 2020 – juni 2025 3.609 woningen gebouwd die gebruikmaken van ons parkeerbeleid. Van deze woningen is 29% sociale huur en 33% middensegment. Van de toegevoegde woningen zijn er dus ongeveer 2.200 gebouwd in het goedkope/middeldure segment. Naast deze woningen zijn de afgelopen jaren ook nog eens 1.870 wooneenheden voor studenten gerealiseerd. Tot 2030 zitten nog 6.963 woningen in de pijpleiding/planvorming. Ook voor de realisatie van deze toekomstige woningen vormt het parkeerbeleid, zoals vertaald is in de parkeerverordening en beleidsregels rondom de toepassing van parkeernormen, een onmisbare randvoorwaarde. Ook hierover leest u meer in de bijlage.

Tot slot

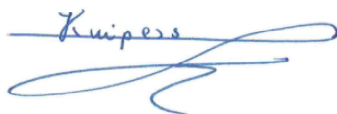
De tussentijdse resultaten sterken het college in het geloof dat de genomen maatregelen werken en de stad voorbereiden op een leefbare toekomst waarin in deze stad goed gewoond en gewerkt en gerecreëerd kan worden. We zien dat we belangrijke doelstellingen uit de Parkeervisie bereiken: meer betaalbare woningen en een sterkere, klimaatbestendige openbare ruimte, zonder dat dit tot parkeeroverlast leidt.

Daarbij zijn we niet doof voor de geluiden uit de stad. Daarom blijven we zoals gezegd in gesprek met inwoners, bedrijven en instellingen en nemen we signalen zoals bijvoorbeeld verzameld in een door een aantal fracties uit uw raad opgezet meldpunt parkeren serieus. Deze signalen betrekken we bij de lopende evaluaties.

Het college put vertrouwen uit de bereikte resultaten en ziet de evaluaties en de daaruit komende adviezen met vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Leiden



de Secretaris



de Burgemeester