

Het volgende document is een samenvatting van de Evaluatie Autoparkeren Binnenstad 2025 (Zone-A). De samenvatting begint met de conclusies en aanbevelingen vanuit het rapport. Het tweede deel is een algemene samenvatting per sectie van wat er in het onderzoek genoemd is.

Conclusie: hoe vat de gemeente dit samen?

De gemeente concludeert dat Leiden een duidelijke ontwikkeling heeft doorgemaakt in “anders parkeren” en dat de binnenstad verkeersveiliger, aantrekkelijker en economisch vitaal is geworden. De parkeerdruk is volgens hen niet langer een knelpunt zoals in 2019; op piekmomenten is ruimte ontstaan. Het maatregelenpakket heeft daarmee het doel bereikt: minder auto’s op straat, meer lucht in de stad. (Deel 1, hfdst. 5, pdf p.18)

Tegelijkertijd zet het rapport hier expliciet de “nuance” neer:

- Vergunningensysteem wordt soms als ingewikkeld ervaren en communicatie kan duidelijker;
- Ondernemers: kortparkeren werkt, maar gebrek aan flexibiliteit waar laden/lossen essentieel is;
- Bebording juridisch correct maar door veel mensen druk/verwarrend ervaren;
- Digitale informatie verbeterd maar sluit niet voor iedereen aan. (Deel 1, hfdst. 5, pdf p.18)

Eindconclusie: Leiden ligt op koers; monitoring werkt; geen grote koerswijziging, wél verfijning door praktische knelpunten op te lossen en de dialoog te blijven faciliteren. (Deel 1, hfdst. 5, pdf p.18)

Opbrengsten lobby vanuit Ondernemend Leiden

Het rapport doet de volgende aanbevelingen, welke overeenkomen met de lobby vanuit Ondernemend Leiden:

1. Heldere communicatie garages & tarieven (op straat en online duidelijk maken dat garages goedkoper zijn dan straat). (Deel 1, hfdst. 6, pdf p.19)
2. Meer bezoekersuren voor zone A (max bezoekersuren gekoppeld aan bezoekersparkeervergunning omhoog). (Deel 1, hfdst. 6, pdf p.19)
3. Meer werknemersparkeervergunningen per bedrijf/instelling + combinatie met (dal)abonnementen garages; óók onderzoeken of werknemersvergunningen op zaterdag geldig kunnen zijn in zone A. (Deel 1, hfdst. 6, pdf p.19)
4. Gebiedsgebonden werknemersvergunningen opheffen (met ondernemers overleg of parkeren in (alle) delen van het centrum kan). (Deel 1, hfdst. 6, pdf p.19)

Een initiatief van:



Aanbevelingen: welke richting kiest de gemeente voor “verfijning”?

Het aanbevelingenhoofdstuk start met twee hoofdlijnen:

- Doorgaan op ingeslagen weg: druk verder verlagen, garagegebruik stimuleren, heldere communicatie en samenwerking met ondernemers;
- Blijven inzetten op maatwerk en monitoring, inclusief aandacht voor kortparkeerlocaties. (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.20)

Daarna volgen concrete aanbevelingen met betrekking tot ondernemersbereikbaarheid:

- Aanbeveling 4 (garageparkeren breder inzetten): stuur vooral werknemers doordeweeks overdag van straat naar garages. (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.21)
- Aanbeveling 5 (gesprek over kortparkeerplaatsen): ondernemers ervaren behoefte aan meer kortparkeren, maar data toont volgens gemeente voldoende beschikbaarheid; advies: nu géén extra plekken, wél gesprek over alternatieven (beter benutten/anders inrichten, laad- en losplaatsen). (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.21)
- Aanbeveling 6 (Doezastraat): rode-kap-plaatsen (noordelijk deel) omzetten naar regulier kortparkeren zodat vergunninghouders én bezoekers er kunnen staan en bedrijfsvergunning geldig blijft; wel belangen afwegen in gesprek met ondernemers/bewoners. (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.21)
- Aanbeveling 8 (informatie & dialoog): online info en bebording optimaliseren (niet alleen juridisch, ook logisch/overzichtelijk) en een mix van laagdrempelige contactmomenten met bewoners én ondernemers organiseren. (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.22)
- Aanbeveling 11 (stapeling vergunningen ondernemers): onderzoek korting of een overkoepelende betaalbare vergunning wanneer ondernemers meerdere vergunningsoorten nodig hebben; meenemen in brede evaluatie Parkeervisie 2026. (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.22)
- Aanbeveling 13 (poortconstructies): standaardiseer poortconstructies op alle invalswegen (Haagweg als model) voor duidelijkheid. (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.23)

Tot slot plaatst het rapport nog een bredere, stadsbrede suggestie: **onderzoek of in heel Leiden voor specifieke doelgroepen meer parkeermogelijkheden (vergunningen/tarieven) mogelijk zijn, met voorbeelden zoals scholen, zorginstellingen, (medische) ondernemers, sportverenigingen, vrijwilligers/mantelzorg.** (Deel 1, hfdst. 7, pdf p.23). Dit is de belangrijkste opbrengst waar Ondernemend Leiden, partners en de achterban voor gepleit hebben.

Een initiatief van:



Aanbeveling uit het rapport: investeer in dialoog met inwoners én ondernemers; onderzoek in de brede evaluatie Parkeervisie of sommige doelgroepen (o.a. (medische) ondernemers, zorg, scholen, vrijwilligers/mantelzorg) meer ruimte kunnen krijgen qua vergunningen/tarieven; ontwikkel (digitale) tools voor betere info, maar voorkom dat regels nóg complexer worden. (Module 6, Advies en aanbevelingen, pdf p.128)

Samenvatting Parkeerbeleid Binnenstad: doelen en modules

1. Inleiding: waarom deze evaluatie en wat is het doel?

De gemeente schetst dat Leiden sinds 2020 inzet op “anders parkeren” als onderdeel van een bredere koers richting een leefbare, veilige en aantrekkelijke binnenstad. Parkeerbeleid wordt daarbij gekoppeld aan het vrijmaken van openbare ruimte voor verblijfskwaliteit (groen, lopen, fietsparkeren) en aan het sturen van bezoekers richting garages. (Deel 1, hfdst. 1, pdf p.6–7)

In dezelfde inleiding staat ook al een belangrijke toonzetting voor de rest van het rapport: naast cijfers wil de gemeente nadrukkelijk óók ervaringen ophalen bij doelgroepen (bewoners, ondernemers, instellingen, gebruikers). Tegelijk geven ze aan dat bij dit soort onderzoeken vooral mensen met kritiek sneller reageren—dat is volgens hen een bekend evaluatie-effect. (Deel 1, hfdst. 1, pdf p.8)

2. Tijdlijn maatregelen 2020–2025: beleid vs. corona-effecten

Vervolgens plaatst het rapport de ontwikkeling van parkeerdruk en parkeergedrag in context: tussen 2020–2022 beïnvloedden coronamaatregelen reis- en parkeergedrag sterk. Daarom laat het rapport een tijdlijn zien met zowel beleidsmaatregelen als coronaperiode, om trends niet verkeerd toe te schrijven. (Deel 1, hfdst. 2, pdf p.9)

3. Aanpak: “van cijfers tot ervaringen” + kanttekening representativiteit

De evaluatie gebruikt bewust twee invalshoeken:

- Cijfers (parkeerdruk, bezetting, transacties, vergunningen etc.)
- Ervaringen/beleving uit gesprekken en reacties van doelgroepen.

Een initiatief van:



In de aanpak staat dat er met 465 respondenten is gesproken en waar de gesprekken over gingen (bereikbaarheid, parkeergemak, communicatie, kwaliteit binnenstad). (Deel 1, hfdst. 3, pdf p.10–11)

Daarbij benadrukt het rapport expliciet: mensen met een kritisch geluid of zorg melden zich relatief vaak, waardoor die groep oververtegenwoordigd kan zijn. Daarnaast is de respondentenmix niet representatief: 63% van de respondenten heeft een auto, tegenover 30–40% van de binnenstadsbewoners; ook de leeftijdsverdeling wijkt sterk af. De rapporteurs zeggen dat dit is meegewogen bij interpretatie en aanbevelingen. (Deel 1, hfdst. 3, pdf p.11)

4. Resultaten: wat gaat er volgens de gemeente goed, en waarom?

In dit hoofdstuk zet de gemeente het “positieve verhaal” neer: “de cijfers vertellen een helder verhaal”. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.15–17)

4.1 Parkeerdruk op straat is merkbaar gedaald (“trendbreuk”)

De gemeente stelt dat de parkeerdruk op straat in de binnenstad duidelijk is afgenomen t.o.v. 2019. Ze noemen concreet:

- dinsdagnacht: -10 procentpunt
 - zaterdagmiddag: -9 procentpunt
- En kwalificeren dit als een trendbreuk: de binnenstad “ademt weer” en het rondjes rijden op zoek naar een plek is volgens hen minder geworden. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.15)

Waarom volgens de gemeente? Door het maatregelenpakket sinds 2020, waaronder: extra garagecapaciteit, tariefaanpassingen en het anders inrichten van straatparkeren. Ze koppelen de daling expliciet aan die mix. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.15)

4.2 Verschuiving: minder straatparkeren, meer garagegebruik → minder zoekverkeer

De gemeente schrijft dat sturen richting garages werkt: transacties in garages stijgen terwijl straatparkeren afneemt. Daardoor neemt volgens het rapport ook zoekverkeer af, met voordelen voor uitstoot en verkeersveiligheid. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.16)

4.3 Kortparkeren en rode-kap: hogere omloopsnelheid (met maatwerk nodig)

Het rapport stelt dat kortparkeerplekken (max parkeerduur) en uitbreiding van rode-kap-automaten het parkeerprofiel hebben veranderd: minder “urenlang op dezelfde plek”, meer omloopsnelheid

Een initiatief van:



(voorbeeld Lange Mare). Tegelijk noemen ze Doezastraat als afwijking: daar blijft de bezetting laag en dat roept vragen op → “maatwerk nodig”. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.16)

4.4 Vergunningplafonds en wachtlijsten: eerlijker verdeling, maar spanningsveld met beleving

Volgens de gemeente hebben plafonds en wachtlijsten in zone A geleid tot een **eerlijker verdeling** van schaarse ruimte en een stop op groei van vergunningen. Maar ze erkennen dat dit discussie geeft: bewoners ervaren frustratie als ze geen vergunning krijgen terwijl er “lege plekken” lijken (bijv. door eigen terrein/nieuwbouw), en regels/zone-overgangen zijn complex. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.16)

4.5 Bebording en online informatie: “in orde”, maar niet altijd zo ervaren

De gemeente noteert dat bebording door sommigen als druk/rommelig wordt ervaren, maar dat onderzoek laat zien dat de inhoud correct is en juridisch voldoet. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.16)

Over online informatie schrijft het rapport: over het algemeen goed vindbaar (website scoort goed op zoektermen; campagnes helpen; samenwerking met externe platforms zoals visitleiden.nl en P1.nl draagt bij aan actuele info). Tegelijk staan er duidelijke kanttekeningen: info over algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is verspreid en regie op externe platforms (zoals Google Maps) is beperkt; ook is het niet duidelijk of digitaal minder vaardigen extra drempels ervaren. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.16)

4.6 Gedrag verandert (“modal shift”) en dat is volgens de gemeente positief voor verblijfskwaliteit én economie

In de resultaten staat dat beleid niet alleen cijfers verandert, maar ook gedrag: meer mensen kiezen fiets/OV/lopen; ondernemers signaleren dat klanten bezoek vaker plannen en de auto minder vanzelfsprekend is. Dit zou bijdragen aan verblijfskwaliteit. (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.17)

Het rapport verbindt dit bovendien aan het onderzoek mobiliteit en bestedingen (2024): in vergelijking met andere steden komen relatief veel mensen te voet/fiets naar de binnenstad; dat zou positief zijn voor economisch functioneren (o.a. omdat lopende/fietsende bezoekers per saldo meer besteden en sterker aan het centrum gebonden zijn). (Deel 1, hfdst. 4, pdf p.17)

[Deel 2](#)

Module 1 – Ontwikkeling parkeerdruk (start module: pdf p.24)

De analyse concludeert dat de genomen maatregelen samenhangen met een significante daling van de parkeerdruk in zone A: totaal (straat + garages) -10%-punt dinsdagnacht en -9%-punt zaterdagmiddag t.o.v. 2019. Ook wordt genoemd dat in 2025 de bezetting gemiddeld 58% (dinsdagnacht) en 69% (zaterdagmiddag) is. (Module 1, Samenvatting en conclusie, pdf p.42; vervolg + antwoord hoofdvraag pdf p.43)

Daarnaast staat dat straatparkeren in aanbod is afgenomen (o.a. door herinrichting) en dat vraag naar

Een initiatief van:



straatparkeren ook is afgenomen; in alle wachtlijstgebieden is de druk gedaald en overal onder grenswaarden. (Module 1, Samenvatting en conclusie, pdf p.42)

Als advies benadrukt de module: monitoring voortzetten en “behaalde successen delen”, en bewoners/ondernemers actief blijven betrekken bij vervolgstappen zoals het anders benutten van ruimte (vergroening/fietsparkeren). (Module 1, Advies en aanbevelingen, pdf p.44)

Module 2 – Bebording en parkeren (start module: pdf p.46)

De conclusie is zeer positief: de bebording en het parkeerregime zijn “in de basis goed op orde”, borden zijn vrijwel overal aanwezig en juridisch correct; parkeerders worden goed geleid en de gemeente corrigeert gegronde bezwaren snel. (Module 2, Conclusie, pdf p.54)

Tegelijk noemt de module concrete verbeterpunten: het poortbeeld bij invalswegen ontbreekt vaak of is versnipperd, en gebruikers ervaren soms “drukke” aan informatie—optimalisatie kan de gebruikerservaring verbeteren. (Module 2, Conclusie, pdf p.54; Beantwoorden hoofdvraag, pdf p.55) Aanbevolen wordt o.a. het standaardiseren van poortconstructies (Haagweg als referentie) om regels herkenbaar en eenduidig te maken. (Module 2, Advies en aanbevelingen, pdf p.56)

Module 3 – Online vindbaarheid parkeerlocaties (start module: pdf p.58)

De samenvatting stelt dat de online vindbaarheid op hoofdlijnen goed is georganiseerd: parkeren is een “toptaak” op de gemeentelijke website, en pagina’s zoals de parkeer-overzichtspagina en “Ik zoek een parkeerplaats” functioneren als belangrijke startpunten in de digitale klantreis; ook Engelstalige info helpt internationale bezoekers. (Module 3, Samenvatting en conclusie, pdf p.78)

De hoofdvraag wordt positief beantwoord: voor de overgrote meerderheid is online vindbaarheid goed geregeld; info is actueel/volledig en samenwerking met externe platforms zorgt voor breed bereik. (Module 3, Beantwoording hoofdvraag, pdf p.79)

Verbeterkansen zitten vooral bij specifieke doelgroepen/onderwerpen: info over gehandicaptenparkeren is versnipperd en de toegankelijkheid van de digitale stadkaart moet mogelijk worden verbeterd; daarnaast wordt geadviseerd om vindbaarheid van kortparkeren via campagnes te versterken. (Module 3, Advies en aanbevelingen, pdf p.79)

Module 4 – Uitgifteplafond & wachtlijstgebieden bewonersvergunning (start module: pdf p.81)

De samenvatting/conclusie zegt: de huidige uitgifteplafonds functioneren naar wens. In A1 en A2 is het plafond ruim voldoende; in A3 en A4 is het “precies toereikend”, waardoor bij extra vraag korte wachtlijsten kunnen ontstaan, maar er is volgens de analyse geen structureel tekort gecreëerd. (Module 4, Samenvatting en conclusie, pdf p.93)

Belangrijke nuance: de plafonds zijn niet het eindpunt; beleidsmatig is afgesproken ze jaarlijks verder te

Een initiatief van:



verlagen om een autoluwe/groenere binnenstad te realiseren—dat kan op termijn wel tot langere wachttijsten leiden. (Module 4, Samenvatting en conclusie, pdf p.93–94)

In de aanbevelingen staan meerdere directe “haakjes”: o.a. onderzoek naar afschaffen aangewezen gebieden voor werknemersvergunningen, bezoekersuren verruimen, en meer werknemersvergunningen per bedrijf/instelling. (Module 4, Advies en aanbevelingen, pdf p.96; bredere koers over plafonds pdf p.95)

Module 5 – Kortparkeren & rode-kap (start module: pdf p.97)

De samenvatting concludeert dat het beleid effectief is: het aandeel voertuigen dat < 1 uur parkeert is sterk toegenomen; in 2025 staat er bijvoorbeeld 55% (Lange Mare) en 75% (Doezastraat) korter dan één uur, terwijl langparkeerders (>3 uur) vrijwel niet meer voorkomen—de verschuiving van lang naar kort parkeren is gerealiseerd. (Module 5, Samenvatting en conclusie, pdf p.106)

De hoofdvraag wordt positief beantwoord: doelen rond bereikbaarheid voor bezoekers zijn gerealiseerd zonder nadelige effecten op verkeer of OV; ondernemers herkennen meer korte parkeeracties (“even snel” bezoek/afhaal). (Module 5, Beantwoorden hoofdvraag, pdf p.107)

Aanbevelingen zijn praktisch en relevant voor ondernemers: herzie de (te ruime) rode-kap-capaciteit in Doezastraat door een deel om te zetten naar regulier kortparkeren (met gesprek met ondernemers/bewoners), blijf monitoren, versterk samenwerking, en werk aan laden/lossen via de pilot Gangetje met digitale reservering (en mogelijk opschalen). (Module 5, Advies en aanbevelingen, pdf p.107)

Module 6 – Ervaringen met parkeren in het centrum (start module: pdf p.108)

De samenvatting benadrukt opnieuw dat de opbrengst relatief kritisch kan zijn door oververtegenwoordiging van mensen met feedback/kritiek en scheve respondentmix. (Module 6, Samenvatting en conclusie, pdf p.127)

Inhoudelijk laat deze module zien: autoloze bewoners zijn vaak positief (vergroening, rust, meer ruimte voor voet/fiets), terwijl autobezitters verdeeld zijn en zorgen hebben over beschikbaarheid/prijs.

Ondernemers en zorginstellingen noemen knelpunten voor leveranciers en vragen om meer maatwerk in vergunningen en tarieven; communicatie en zones worden complex gevonden. Opvallend: parkeergarages worden door vrijwel alle groepen positief gewaardeerd (ruim/overzichtelijk/prettig), maar er is wel behoefte aan duidelijke bewegwijzering en betaalbare tarieven; voordeel van kortparkeerlocaties wordt weinig genoemd (mogelijk onbekend/te weinig zichtbaar). (Module 6, Samenvatting en conclusie, pdf p.127)

Een initiatief van: