

Aan de raad van de gemeente  
LEIDSCHENDAM-VOORBURG



**Leidschendam-  
Voorburg**

Datum 24 september 2024  
Nummer 3933  
Onderwerp Raadsvoorstel Invoeren vergunningparkeren in de buurten rondom de Mall

Portefeuillehouder Wethouder Keus

## 1. Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- a. dat het vergunningparkeren zoals is vastgesteld in de Nota Parkeerbeleid Leidschendam-Voorburg 2021 daadwerkelijk kan worden toegepast als instrument voor parkeerregulering in de buurten rondom de Mall of the Netherlands;
- b. dat in aanvulling op de nota Parkeerbeleid 2021 het vergunningparkeren niet alleen op kleine schaal maar ook op grotere schaal kan worden toegepast als instrument voor parkeerregulering;
- c. dat het vergunningparkeren ook in andere delen van de gemeente kan worden toegepast als instrument voor parkeerregulering;
- d. een definitief besluit te nemen over het vergunningparkeren in de buurten rondom de Mall of the Netherlands aan de hand van een integraal projectvoorstel.

## 2. Aanleiding

Sinds de opening blijkt de Mall of the Netherlands zeer succesvol. Het aantal bezoekers overtreft de verwachtingen en is inmiddels gestegen tot 15 miljoen per jaar. De keerzijde van de medaille is dat dit grote aantal bezoekers ook heeft geleid tot een forse toename van de verkeersdruk en parkeeroverlast in omliggende buurten. Vooral op weekenddagen, feestdagen, in vakantieperiodes en bij slecht weer leidt dat tot ernstige verstoringen en files op de toegangswegen (N14, Noordsingel, Heuvelweg). Ook is sprake van ernstige parkeeroverlast in de direct omringende wijken.

Om de situatie voor bewoners te verbeteren heeft het college op 21 mei 2024 een Plan van aanpak Tegengaan parkeeroverlast in de buurten rondom de Mall vastgesteld (dossier 3223). Dit Plan van Aanpak is een deeluitwerking van de bredere mobiliteitsaanpak (dossier 3439), waarover het college de raad op 11 juli 2023 heeft geïnformeerd. Deze bredere mobiliteitsaanpak bestaat uit drie pijlers: het beter benutten van infrastructuur door verkeersmanagement, parkeerregulering om

parkeeroverlast tegen te gaan, en het bevorderen van duurzame vormen van mobiliteit voor bezoekers van de Mall.

Bij het onderdeel parkeerregulering heeft het college aangegeven vergunningparkeren als beste reguleringsinstrument te zien om de parkeeroverlast in de wijken rondom de Mall of the Netherlands tegen te gaan. Waar nodig in combinatie met blauwe zones rond bepaalde (clusters van) functies om de bedrijfsuitoefening mogelijk te maken. Dat is in afwijking van de Nota Parkeerbeleid 2021, waarin staat dat vergunningparkeren alleen wordt overwogen op (zeer) kleine schaal (straatniveau).

Met dit raadsvoorstel wordt voorgesteld dat het al beschikbare instrument vergunningparkeren ook op grotere schaal ingezet kan worden. En dit mede op basis van de opbrengsten van de participatiesessies voor de eerste keer uit te werken voor de buurten rondom de Mall of the Netherlands

### 3. Afwegingen

- a. Het college wil dat in de buurten rondom de Mall de schaarse parkeerruimte op straat vooral voor bewoners en hun bezoek exclusief beschikbaar blijft. Vergunningparkeren is daartoe het meest geëigende reguleringsinstrument. Daarnaast zal ook rekening worden gehouden met bepaalde doelgroepen die ook gefaciliteerd moeten worden. Bezoekers en medewerkers van de Mall maar ook van een aantal andere instanties kunnen daar dan niet meer parkeren. Dat verbetert zowel de leefbaarheid, de verkeersveiligheid als de bereikbaarheid van deze buurten.
- b. In de nota Parkeerbeleid 2021 is opgenomen, dat vergunningparkeren alleen wordt overwogen op (zeer) kleine schaal (straatniveau). Het college heeft bij de bredere mobiliteitsaanpak aangegeven vergunningparkeren als beste reguleringsinstrument te zien om de parkeeroverlast in de buurten rondom de Mall of the Netherlands tegen te gaan. In aanvulling op de Nota Parkeerbeleid 2021 wordt daarom voorgesteld toepassing op grotere schaal ook mogelijk te maken.
- c. De parkeerproblematiek in de buurten rondom de Mall of the Netherlands is aanleiding om vergunningparkeren voor het eerst toe te passen. Daarvoor is instemming van de raad noodzakelijk. Om het vergunningparkeren een wettelijke basis te geven is het ook nodig een verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen op te stellen. Een dergelijke verordening is echter geldig voor de gehele gemeente. Met dit besluit wordt expliciet duidelijk gemaakt dat het vergunningparkeren in de gehele gemeente als reguleringsinstrument kan worden ingezet. Dat houdt niet in dat het daadwerkelijk overal toegepast gaat worden. Voor invoering van vergunningparkeren is uiteindelijk ook een aanwijzingsbesluit nodig. Daaraan gaan de nodige afwegingen vooraf op basis waarvan een dergelijk besluit al of niet wordt genomen.

Een belangrijke afweging voor het eventueel invoeren van vergunningparkeren in een buurt, is hoe de gesprekken hierover met de bewoners, ondernemers en instellingen verlopen. Net als bij het huidige traject voor de buurten rondom de Mall of the Netherlands, zal participatie een essentieel onderdeel zijn als dit in andere buurten wordt overwogen.

- d. Eind 2025 wordt mede op basis van de inbreng van de klankbordgroep en de uitkomsten van de online raadpleging een uitvoeringsplan opgesteld. Daaraan wordt een raming gekoppeld met de benodigde investeringslasten en de structurele kosten voor beheer, onderhoud en handhaving. Daarnaast zullen ook de mogelijke opbrengsten (baten) van de parkeervergunningen inzichtelijk worden gemaakt. De definitieve keuze om vergunningparkeren toe te passen wordt pas op basis van een volledig projectvoorstel inclusief de benodigde (geraamde) budgetten eind 2025 door de raad gemaakt. Het college legt de raad daartoe een apart raadsvoorstel voor met een financiële onderbouwing en dekkingsvoorstel.

De nog te doorlopen processtappen die nodig zijn om vergunningparkeren in te kunnen voeren worden hierna beschreven. Als eerste is een verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen nodig, waarin opgenomen:

- de aanwijzingsbevoegdheid van het college een gebied aan te wijzen als vergunningsgebied;
- de bevoegdheid van het college nadere regels, voorschriften en beperkingen op te stellen voor de vergunninguitgifte;
- de vergunningsoorten die voor de verschillende doelgroepen en functies beschikbaar zijn;
- uitgangspunten hoe om te gaan met het recht op een parkeervergunning als parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn (al dan niet in mindering brengen) of bij bouwontwikkelingen;
- de verbods- en strafbepalingen die gelden binnen het parkeervergunningengebied;
- de hoogte van de tarieven voor iedere vergunningsoort, weergegeven in een tarieventabel.

Deze verordening wordt na de zomer van 2025 aan de raad ter vaststelling voorgelegd. De online raadpleging, waarvoor alle ongeveer 6.000 huishoudens, bedrijven en instellingen worden uitgenodigd heeft dan al plaatsgevonden (Q1-2024). Een gespecialiseerd bureau, dat deze online raadpleging verzorgt, zorgt ervoor dat er een statistisch verantwoord, representatief beeld van de zorgen en meningen in de betrokkern buurten beschikbaar is voordat de besluitvorming over de verordening plaatsvindt.

Pas nadat de verordening is vastgesteld kan het college nadere regels opstellen omtrent de uitgifte van parkeervergunningen. De nadere regels parkeerregulering en parkeerbelastingen omvatten:

- een nadere uitwerking van de criteria en regels die gelden voor het in aanmerking komen voor een parkeervergunning;

- een nadere uitwerking van de voorwaarden, voorschriften en beperkingen die van toepassing zijn op de uitgifte van de parkeervergunningen (bijvoorbeeld het aantal vergunningen dat kan worden aangevraagd per adres of gebied)

De nadere regels worden pas eind 2025 na vaststelling van de verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen opgesteld. Zodra ook de nadere regels zijn vastgesteld door het college is het gehele wettelijke kader voor invoeren van vergunningparkeren compleet. Op grond daarvan kan het college het aanwijzingsbesluit nemen om in bepaalde gebieden het vergunningparkeren in te voeren.

Uit het participatietraject blijkt dat ook bewoners de voorkeur geven aan vergunningparkeren als reguleringsmaatregel met inachtneming van de opmerkingen zoals beschreven in paragraaf 5 van dit raadsvoorstel. Ook geven bewoners aan blauwe zones voor een aantal functies van economische of sociaal-maatschappelijke aard begrijpelijk te vinden. Op grond van het voorliggende besluit hebben bewoners ook daadwerkelijk iets te kiezen. Zonder dit besluit kan het vergunningparkeren niet op het voorgestelde schaalniveau worden ingevoerd. De verdere uitwerking van de maatregelen en op welke locaties welke vorm van parkeerregulering in de betreffende buurten toegepast gaat worden vindt plaats, nadat de online raadpleging in het eerste kwartaal van 2025 heeft plaatsgevonden.

#### **4. De financiële gevolgen van het besluit**

Aan dit raadsvoorstel zijn geen directe financiële gevolgen verbonden aan de te nemen besluiten. In de loop van 2025 kan de Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen worden opgesteld. De kosten daarvan zijn meegenomen in het budget zoals is opgenomen bij het vaststellen van het Plan van Aanpak Tegengaan parkeeroverlast rondom Mall of the Netherlands door het college (onderdeel onttrekking mobiliteitsreserve onder E: beheersing verkeer Mall of the Netherlands).

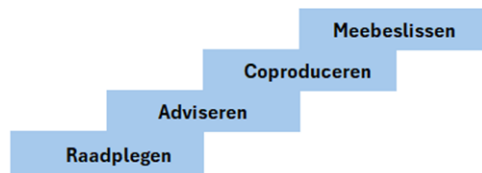
Pas na de online raadpleging in het eerste kwartaal van 2025 kunnen pakketten parkeermaatregelen per buurt worden uitgewerkt. De definitieve vaststelling daarvan kan pas plaatsvinden na vaststelling van de verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen door de raad en het aanwijzingsbesluit dat door het college wordt genomen. Om al een idee van de orde grootte te krijgen welke kosten dat met zich meebrengt, wordt eind 2024 een globale kostenraming opgesteld voor invoering, beheer, onderhoud en handhaving van de parkeermaatregelen. Daaraan kunnen ook scenario's voor de opbrengsten worden toegevoegd. Pas na vaststelling van de tarieven in de verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen kan er aan een definitievere prognose van de opbrengsten worden gerekend.

Eind 2025 zal duidelijk zijn welke parkeermaatregelen het college wil gaan toepassen in de verschillende buurten rondom de Mall of the Netherlands en hoe de aanwijzingsbesluiten eruit komen te zien. Op basis daarvan wordt een uitvoeringsplan opgesteld met daaraan gekoppeld een

raming van de kosten voor het inrichten van de buurten (bebording, vakmarkeringen, belijningen, enz.) en het uitgiftesysteem voor de vergunningen, evenals het beheer en onderhoud daarvan. Door de uitbreiding van het gereguleerde gebied zal er ook meer gehandhaafd moeten worden. Ook daar zal financieel rekening mee moeten worden gehouden. Al deze kosten worden evenals de baten later in het proces inzichtelijk gemaakt. De benodigde budgetten voor het uitvoeringsplan worden eind 2025 in een apart raadsvoorstel ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Tegelijk zal ook worden aangegeven op welke wijze deze kosten kunnen worden gedekt. Met de structurele kosten en baten zal vanaf de invoering van het vergunningparkeren (gepland medio 2026) rekening moeten worden gehouden.

## 5. Hoe zijn inwoners / belanghebbenden betrokken

Wanneer het college in een specifieke buurt het instrument vergunningparkeren overweegt toe te passen, is zorgvuldige participatie met de buurt essentieel. Zo ook voor de eerste buurten waar dit het geval is, de buurten rondom de Mall of the Netherlands. Om bewoners, ondernemers en instellingen goed te betrekken bij het voorliggende besluit is vanaf eind mei het participatieproces zorgvuldig in gang gezet zoals beschreven in het Plan van aanpak Tegengaan parkeeroverlast in de buurten rondom de Mall en de daarbij behorende Startnotitie Participatie. Het participatieniveau in deze fase is raadplegen en adviseren.



Op 30 mei 2024 zijn de deelnemers van de klankbordgroep Mobiliteit Mall geïnformeerd over het proces voor de te nemen parkeermaatregelen in de buurten rondom de Mall. Ook zijn de deelnemers toen uitgenodigd om deel te nemen aan een werksessie op 24 juni. Daarnaast zijn buiten de klankbordgroep om ook nog andere belanghebbenden benaderd om deel te nemen aan deze werksessie. Het verslag van de werksessie van 24 juni 2024 is als bijlage toegevoegd aan dit raadsvoorstel.

In de werksessie van 24 juni is een toelichting gegeven op het verschil tussen blauwe zones en zones met vergunningparkeren. De bewoners uit de verschillende buurten gaven tijdens deze werksessie aan vergunningparkeren als een goede oplossing te zien om de parkeeroverlast tegen te gaan. Daarbij werden ook veel zorgen geuit en vragen gesteld over hoe de regeling er uiteindelijk uit zou komen te zien. In een aantal kleinere groepen zijn deze zorgen en vragen over de parkeer- en verkeersproblematiek besproken. Welke maatregelen op welke plekken, op welke dagen en tijdstippen het meeste effect kunnen hebben is daarbij ook uitgebreid aan de orde gekomen. Daar is een divers beeld uit naar voren gekomen, waaruit blijkt dat niet in alle buurten per se eenzelfde regeling nodig is. Voor de duidelijkheid en begrijpelijkheid op straat werd wel

afgeraden te veel verschillende regelingen naast elkaar te gebruiken. Een samenvatting daarvan treft u hieronder aan.

- Bewoners hebben aangegeven handhaving als een grote risicofactor te beschouwen. Het effect en succes van de te nemen maatregelen valt of staat met goede, efficiënte handhaving. Bewoners klagen erover dat nu al veel irritatie weggenomen zou kunnen worden als er meer en beter gehandhaafd zou worden op fout parkeren (straathoeken, trottoirs, gehandicaptenparkeerplaatsen, voetgangersoversteekplaatsen, enz.). Bewoners is meegegeven dat kosten van handhaving in de raming voor de structurele kosten voor beheer en handhaving meegenomen worden.
- In een aantal buurten is de vraag gesteld waarom niet aan betaald parkeren is gedacht als reguleringsvorm. Een belangrijk motief daarvoor is dat met betaald parkeren meer inkomsten kunnen worden gegenereerd, waardoor meer handhaving kan worden gefinancierd. Nu draagt de gemeente alle kosten, maar gaan de inkomsten van parkeerboetes naar het Rijk.
- Een andere zorg die bewoners hebben uitgesproken is de invoering van betaald parkeren bij de parkeervoorzieningen van de Mall. URW heeft aangegeven betaald parkeren in te willen voeren in de parkeervoorzieningen van de Mall. URW en gemeente zijn daarover op dit moment goed in gesprek. Op dit moment is er nog geen formeel schriftelijk verzoek van URW aan de gemeente gedaan om medewerking te verlenen. Formele, bestuurlijke afspraken moeten nog worden gemaakt. Het uitgangspunt daarbij is dat er een gezamenlijke datum van invoering wordt bepaald om wederzijds geen ongewenste verdringingseffecten te laten ontstaan op het gebied van parkeren.
- De deelnemers aan de werksessie hebben aangegeven dat er met meerdere doelgroepen en instanties rekening moet worden gehouden als regulering wordt ingevoerd. En ook over wie er in aanmerking moet kunnen komen voor een parkeervergunning. Naast een parkeervergunning voor de bewoners is ook de behoefte naar voren gekomen voor een regeling voor bezoekers van bewoners op basis van een urensaldo. Verder zijn ook nog andere doelgroepen benoemd. Het betreft de volgende categorieën:
  - a. Bewoners
  - b. Bezoekers van bewoners (op basis van urensaldo)
  - c. Bedrijven (wanneer niet gelegen in blauwe zone)
  - d. Zakelijke bezoekers (wanneer geen blauwe zone beschikbaar)
  - e. Mantelzorg
  - f. Hulpverlener, huisarts, verloskundige, thuiszorg, verzorgingszorg of andere professionele zorgverlener (met klanten/patiënten in de betreffende zone)
  - g. Religieuze instellingen (zonder eigen parkeergelegenheid)
  - h. Tijdelijke vergunning (voor bijvoorbeeld verbouwingen, of kampeervoertuigen)

Vanuit het mobiliteitsbeleid van de gemeente is ook een vergunningtype voor deelmobiliteit wenselijk:

- i. Deelauto.

Een analogie met het ontheffingenbeleid in de blauwe zones is herkenbaar. De uiteindelijke categorieën worden uitgewerkt bij het opstellen van een concept verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen. Voor het uitgeven van de vergunningen worden in fase 3 van het Plan van Aanpak Tegengaan parkeeroverlast rondom de Mall of the Netherlands nog nadere regels opgesteld.

- Bewoners hebben aangegeven de tarieven zoals gehanteerd voor de ontheffingen in de blauwe zones acceptabel te vinden, hoewel een aantal bewoners vindt dat de parkeervergunningen eigenlijk gratis zouden moeten zijn. De tarieven voor de parkeeronthefingen in de blauwe zones bedragen voor alle categorieën € 70,- per 4 jaar (prijspeil 2024, omgerekend € 17,50 per jaar). Uitgezonderd daarvan zijn de bezoekersonthefing die € 70,- per jaar kost (prijspeil 2024) en de mantelzorgonthefing en tijdelijke ontheffing die gratis zijn.
- Bewoners vinden het tarief voor de bezoekersvergunning erg hoog ten opzichte van de bewonersvergunning. Een substantieel lager tarief zou hier volgens de bewoners meer passend zijn. Een digitale regeling voor bezoekersparkeren op basis van een urensaldo vinden bewoners een goed uitgangspunt. Aanmelden van bezoek kan dan via een app of per telefoon, waarbij meerdere kentekens tegelijk kunnen worden aangemeld. Een tarief van € 40,- voor 800 uur parkeren voor de bezoekersregeling zou bijvoorbeeld op veel draagvlak kunnen rekenen.  
De bezoekersvergunning kan door alle huishoudens worden aangevraagd, ook als deze niet over een auto beschikken.  
De uitwerking van alle vergunningtarieven vindt plaats bij de uitwerking van de verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen.
- Bewoners geven ook aan dat in een aantal van de buurten rondom de Mall ook parkeeroverlast wordt ondervonden van bijvoorbeeld het ziekenhuis Antoniushove, de moskee El-Tawheed, een winkelcentrum of sportverenigingen. Die overlast vindt vaak op andere momenten plaats dan op de piekmomenten van de Mall. Dat stemt overeen met eerdere bevindingen (onderzoek en parkeerdrukmetingen) van de gemeente, zoals ook in het Plan van aanpak Tegengaan Parkeeroverlast in de buurten rondom de Mall al is vermeld. Uit gesprekken met het ziekenhuis blijkt, dat het ziekenhuis zich bewust is van deze problematiek en regulering een goede maatregel te vinden. Alle medewerkers van het ziekenhuis kunnen kiezen voor gratis openbaar vervoer om naar de locatie te komen. Medewerkers die voldoen aan een bepaalde kilometersreis kunnen parkeren in de personeelsgarage van het ziekenhuis. Eind september staat een gesprek met de stichting Eenheid van de Moskee El-Tawheed gepland. Binnenkort wordt nabij de moskee in de Patrijslaan een parkeerverbod ingesteld vanwege klachten uit de buurt over parkeeroverlast, zoals in een eerder stadium ook al bij het ziekenhuis is gebeurd.

De punten en voorstellen die tijdens de werksessie van 24 juni 2024 naar voren zijn gebracht zijn, aangevuld met latere opmerkingen op het verslag en een aantal ingekomen mails, verwerkt in een matrix (Inventarisatie problematieken en oplossingsrichtingen). Deze matrix is als input voor dit raadsvoorstel besproken in een volgende werksessie op 22 augustus 2024. Op basis van deze werksessie zijn nog een aantal aanpassingen en aanvullingen opgenomen in de matrix. Verslag

van de werksessie van 22 augustus en de matrix zijn ook als bijlage toegevoegd aan dit raadsvoorstel.

Buiten deze werksessies om hebben ook aparte gesprekken plaatsgevonden met HMC Antoniusshove en Dirk van den Broek. Aparte gesprekken met de moskee, politie en bridgeclub Leidschenhage en scouting volgen nog.

Met VMHC Cartouche, Tennispark Overdam en Manege Hestar zijn ook gesprekken gevoerd. Daaruit is naar voren gekomen, dat als in de buurten rondom de Mall parkeerregulering wordt ingevoerd, ook de parkeerterreinen bestemd voor de sportvoorzieningen gereguleerd moeten gaan worden. Voorkomen moet worden, dat deze parkeerterreinen een gratis enclave worden in gereguleerd gebied. Op welke wijze dat moet worden vormgegeven, wordt in overleg met de betrokken sportverenigingen, stichting sportpark Duivesteyn en het kinderdagverblijf verder uitgewerkt. Een aantal verkeersonveilige situaties die zijn benoemd in de eerdere gesprekken worden daarbij ook meegenomen. In de loop van het proces zullen daar nog vervolggesprekken met de betrokken instanties voor worden georganiseerd. Doel van deze gesprekken is om tot een goede, gedragen oplossing voor het reguleren van de parkeerterreinen bij de sportvoorzieningen te komen.

De volgende werksessie vindt plaats op 28 november ter voorbereiding op de (vraagstelling voor de) online raadpleging die begin 2025 plaatsvindt. Deelnemers aan de werksessie wordt gevraagd mee te denken over de vragen die bij de online raadpleging worden gesteld. De online raadpleging wordt uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie methode (PWE). Deze methode is relatief nieuw en vraagt niet alleen naar de bekende zaken van parkeeroverlast en wel of geen regulering, maar probeert bewoners ook mee te nemen in de afwegingen die aan dergelijke besluitvorming voorafgaan. Hierdoor ontstaat meer begrip voor de bestuurlijke besluitvormingsprocessen. Het niveau van de werksessies is raadplegen en adviseren. Bij de online raadpleging gaat het alleen om raadplegen.

Na de online raadpleging kunnen de maatregelen (in scenario's) per buurt worden uitgewerkt. De opbrengsten van de online raadpleging zullen daarbij van invloed zijn. De resultaten van de online raadpleging en de scenario's zullen in een volgende werksessie in april 2025 nog met bewoners in een volgende werksessie worden besproken. Zie ook de conceptcommunicatiekalender die ook als bijlage is toegevoegd.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan  
secretaris

M.W. Vroom  
burgemeester



Datum 24 september 2024  
Nummer 3933  
Pagina 9/9

Documenten behorende bij dit raadvoorstel

- 3933 Concept raadsbesluit Invoeren vergunningparkeren in buurten rondom de Mall
- 3933 Bijlage 1 Verslag 1<sup>e</sup> werksessie parkeermaatregelen 24 juni 2024
- 3933 Bijlage 2 Verslag 2<sup>e</sup> werksessie parkeermaatregelen 22 augustus 2024
- 3933 Bijlage 3 Inventarisatie problematieken en oplossingsrichtingen
- 3933 Bijlage 4 Concept communicatiekalender parkeren rondom de Mall augustus 2024