

# Samenvatting

## Werksessie parkeermaatregelen

**Datum:** 24 juni 2024  
**Onderwerp:** Parkeermaatregelen de Mall

### Inleiding

Op 24 juni kwam een groep bewoners en andere belanghebbenden bij elkaar om in gesprek te gaan over te nemen parkeermaatregelen in acht gebieden rondom de Westfield Mall of the Netherlands (hierna: de Mall). De gemeente Leidschendam-Voorburg is van plan om die maatregelen in te voeren om de parkeeroverlast tegen te gaan. De gemeenteraad vergadert daar in het najaar over, en neemt op 12 november het 'principebesluit' om ze te gaan invoeren.

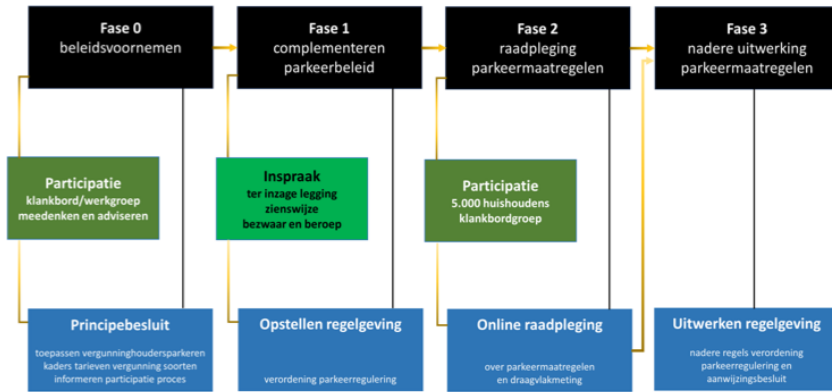
Het doel van deze bijeenkomst was om beter in beeld te krijgen wat de deelnemers zouden willen bereiken, wat de verschillende maatregelen voor hen en hun gebieden zouden betekenen, en wat in hun ogen belangrijke randvoorwaarden zouden zijn. De uitkomsten worden in dit verslag opgetekend. De betrokken ambtenaren van de gemeente gebruiken dat vervolgens in hun voorstel voor de gemeenteraad. De deelnemers krijgen nog de kans om over dat voorstel mee te denken in een tweede werksessie, op 22 augustus. Alle deelnemers krijgen het conceptvoorstel voor die tijd toegestuurd.

De bijeenkomst begon met meer informatie over het proces dat de gemeente zal doorlopen, én over de parkeermaatregelen die ingevoerd kunnen worden. We geven dat hier kort weer, en gaan daarna in op de impact van die maatregelen in de verschillende gebieden. Tijdens de bijeenkomst hebben we het gesprek gevoerd aan vier tafels. Aan twee van de tafels werden meerdere gebieden tegelijk besproken. In dit verslag houden we dezelfde indeling aan. Aan het einde van het verslag geven we rode draden weer, en maken we een lijst met de punten die tijdens de avond aan bod kwamen.

Public Mediation begeleidde de bijeenkomst als onafhankelijk voorzitter. Elke gesprekstafel had een gespreksleider; zij maakten ook dit verslag.

### Proces

Het onderstaande schema geeft een overzicht van het besluitvormingsproces dat de gemeente zal doorlopen.



Uitgaande van deze planning zullen de parkeermaatregelen uiteindelijk medio 2026 worden ingevoerd, inclusief plaatsing van verkeersborden, enzovoort.

STAP	2024			2025				2026			
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
0 Beleidsvoornemen	■	■	■								
1 Complementeren parkeerbeleid			■	■	■						
2 Draagvlakmeting parkeerregulering			■	■	■						
3 Nadere uitwerking parkeerregulering					■	■	■				
4 Implementatie parkeerregulering							■	■	■		

Om alvast inzicht te geven in het proces tot aan het 'principebesluit' heeft de gemeente fase 0 nog in meer detail uitgewerkt. Het schema hierna geeft dat weer.

1	Vaststelling Plan van Aanpak		21-05-24
2	Klankbordgroep Mobiliteit Mall/Start Participatie Parkeermaatregelen	30-05-24	30-05-24
3	Werkgroepsessie I parkeermaatregelen ophalen input buurten rondom de Mall	24-06-24	24-06-24
4	Uitwerken input werkgroep parkeermaatregelen en randvoorwaarden	25-06-24	31-07-24
5	Uitwerken raadsvoorstel principebesluit parkeermaatregelen en randvoorwaarden	08-07-24	21-08-24
6	Werkgroepsessie II bespreken raadsvoorstel parkeermaatregelen en randvoorwaarden		22-08-24
7	PHO Mobiliteit (portefeuillehoudersoverleg)		26-08-24
8	College 1e lezing rv Principebesluit Parkeermaatregelen en randvoorwaarden		3-09-24
9	Beeldvormende Raad Principebesluit Parkeermaatregelen en randvoorwaarden		10-09-24
10	College 2e lezing en vaststellen raadsvoorstel Principebesluit vergunningenparkeren		17-09-24
11	Bespreking in commissie Omgeving		22-10-24
12	Besluitvorming raad Principebesluit Parkeermaatregelen + randvoorwaarden		12-11-24

### Blauwe zones en parkeervergunningen

Het college van burgemeester & wethouders heeft eerder besloten om te gaan werken met blauwe zones en parkeervergunningen in de buurten rondom de Mall. Ook is besloten om niet te werken met betaald parkeren. Hierna geven we de informatie weer die door de gemeente is gepresenteerd over de twee in te zetten maatregelen.

## Blauwe zone – parkeerschijfzone

*Dit plaatje is tijdens de werksessie laten zien aan de deelnemers*



### Blauwe zone - parkeerschijfzone

Bestuurders zijn verplicht om te parkeren bij een parkeervak of wegvak wat is voorzien van blauwe belijning. Daarmee heeft de blauwe zone hetzelfde effect als een parkeerverbodzone

Bestuurders kunnen parkeren met ontheffing of parkeerschijf

De maximale parkeerdur met parkeerschijf staat aangegeven op het verkeersbord. Bijvoorbeeld 1 of 2 uur is gebruikelijk in deze gemeente.

Bewoners kunnen een ontheffing aanschaffen, voor bewoners is dit de enige mogelijkheid om langer te parkeren dan de parkeertijd die is aangegeven op het verkeersbord

Voor bezoekers van bewoners bestaat een speciale regeling: de bezoekersontheffing. Bestaande uit een x- aantal bezoeken per jaar. Deze kost € 70 per jaar. Een bezoeker mag dan langer parkeren dan is aangegeven op het verkeersbord

Alle andere bezoekers kunnen met een parkeerschijf parkeren. Deze mogen met een parkeerschijf zo lang parkeren als is aangegeven op het verkeersbord. Dit kunnen ook bezoekers zijn die geen bestemming hebben in de buurt.

Gemeente kan aansturen in het aantal ontheffingen per huishouden. De prijs is vast. Enkel legeskosten worden in rekening gebracht. Dit zijn de administratieve kosten die de gemeente kwijt is per verleende ontheffing. (€ 17,50 per jaar)

Geschikt voor winkels en voorzieningen die klanten ontvangen van buiten de gemeente. Klanten hebben dan wel te maken met beperkte parkeerdur.

Handhaving door BOA en gebeurt handmatig. Bekeuringen gaan naar het rijk

## Parkeren voor vergunningshouders

*Dit plaatje is tijdens de werksessie laten zien aan de deelnemers*



### Parkeren voor vergunningshouders

Enkel bestuurders met een vergunning (belanghebbenden) mogen parkeren

Bewoners kunnen een vergunning aanschaffen, voor bewoners is dit de enige mogelijkheid om te parkeren

Voor bezoekers bestaat een bezoekersregeling. Bestaande uit een x- aantal bezoeken per jaar. Voor een bezoeker is dit de enige mogelijkheid om te parkeren

Gemeente kan aansturen in aantal vergunningen per huishouden en prijs per vergunning

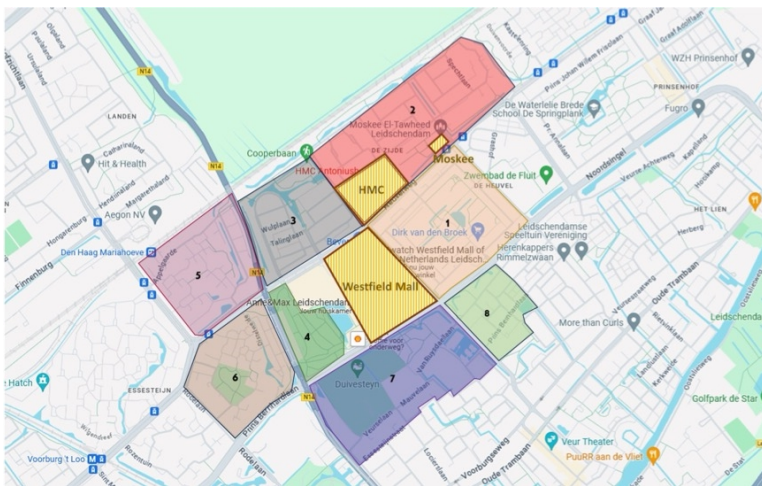
Minimale kostprijs per vergunning is hetzelfde als de parkeeronthefing in blauwe zones.

Niet geschikt voor winkels en voorzieningen die klanten ontvangen van buiten de gemeente. (wel in combinatie met een gedeelte blauwe zone)

Handhaving door BOA en kan geautomatiseerd worden met scanauto, bekeuringen gaan naar het rijk

Parkeren voor vergunningshouders kan gecombineerd worden met een parkeerverbodzone

## Het gesprek in de wijken



### Gebied 1. De Heuvel

#### Waar is overlast?

De grote gemene deler lijkt te zijn dat er bijna overal in de wijk parkeeroverlast is. Wel concentreert het zich rond winkelgebieden, en plekken waar veel evenementen worden gehouden (bijv. Kennedyplein).

#### Handhaving

Nog voordat we in gesprek gingen over het effect van specifieke parkeermaatregelen, benadrukte de groep dat alles staat of valt met goede handhaving. Dat geldt overigens niet alleen voor de toekomstige situatie: ook nu wordt handhaving duidelijk al gemist (net als duidelijke bebording). Bewoners hebben het gevoel dat er momenteel sprake is van ondermijning en van anarchie: parkeerregels worden nu op geen enkele manier nageleefd. Niet daarop handhaven ondermijnt het gezag. Dit lokt ook bij bewoners gedrag uit dat ze normaal gesproken niet zouden vertonen.

Handhaving zou voor allerlei zaken aandacht moeten hebben, zoals illegaal parkeren op invalidenparkeerplaatsen en auto's die buiten parkeervakken parkeren: bijvoorbeeld op de stoep of op doorgaande weg naast plantenbakken. Dit levert namelijk naast parkeeroverlast ook gevaarlijke situaties op. De situatie is vooral heftig in weekenden, op feestdagen en in vakantieperiodes. Dat zou vragen om extra handhavers. Dat geldt ook voor bepaalde

'hot spots', zoals het gebied rondom de Dirk van den Broek en het Kennedyplein, vooral bij evenementen. Dit is nadrukkelijk een oproep aan de gemeente om hier snel aandacht aan te besteden.

Een aanzienlijk deel van het gesprek ging ook over de mentaliteit en houding van de handhavers. Bewoners hebben het gevoel dat ze een meer proactieve houding zouden moeten hebben, en dat ze er meer werk van zouden moeten maken om overtreders te beboeten.

Het is geruststellend dat de invoer van vergunningparkeren zou kunnen betekenen dat er meer met scanauto's beboet zou kunnen worden, en dat het in die zin meer geautomatiseerd zou gebeuren. Toch is het gevoel wel: eerst zien, dan geloven. De een heeft meer vertrouwen in de remmende werking van een stevige bekeuring dan de ander.

#### *Blauwe zones*

Een van de deelnemers heeft zelf al een kaart van het gebied gemaakt, waarin een aantal blauwe zones is ingetekend. Die zijn gekoppeld aan winkelgebieden, kerken, scholen, Stichting Hethuis, de bridgeclub Leidschenhage – naar eigen zeggen de grootste bridgeclub van Nederland, dus met significante impact qua parkeren – en sportterreinen. De wens is om die zones 24 uur per dag actief te laten zijn. Over de maximale parkeerduur is nog wel discussie. In eerste instantie heeft men het over een periode van een uur in het winkelgebied, maar later ontstaat toch de discussie of dat genoeg is, bijvoorbeeld bij sportclubs of kerken. De parkeerplekken bij de kerk en het President Kennedyplein zou je ook nog vrij kunnen stellen van blauwe zone en vergunningparkeren, mits doorgaand fietsverkeer gegarandeerd is.

#### *Parkeervergunningen*

Op de vraag waar er dan parkeervergunningen zouden moeten komen is het snelle antwoord: in de rest van de wijk. Deelnemers zien de eigen wijk als het vergunningsgebied, en de andere wijken rondom de Mall ook, maar met specifieke maatregelen indien nodig (zoals bij het ziekenhuis en sportverenigingen). Men is het er nog niet over eens of vergunningen meteen op alle dagen van de week en 24 uur per dag zouden moeten worden ingevoerd, of bijvoorbeeld (in eerste instantie) alleen op zon- en feestdagen, en tijdens evenementen en vakanties. Zodra de Mall betaald parkeren invoert dan is het wel noodzakelijk om 24/7 vergunning/blauwe zone in te voeren.

Voor de deelnemers zou het genoeg moeten zijn om twee vergunningen per huishouden af te geven. En dan voor personenauto's, niet voor bedrijfsauto's. Als er meer vergunningen nodig zijn, dan mogen daarvoor fors hogere tarieven in rekening worden gebracht.

Wat bezoekersvergunningen betreft is er een sterke voorkeur voor een app waarmee je op saldo bezoekers kunt aanmelden. Als dat saldo ontoereikend is, zou je het moeten kunnen aanvullen tegen betaling. Bezoekersontheffingen zouden ook beschikbaar moeten zijn voor mensen die zelf geen auto, en dus geen parkeervergunning hebben.

Deelnemers maken zich geen grote zorgen over andere typen ontheffingen. De aanname is dat instanties, zorgverleners en dergelijke een eigen ontheffingsregeling zullen hebben. Daarnaast gaat men ervan uit dat het mogelijk is om ontheffing aan te vragen voor iets als een verhuizing. Een uitzoekklus is nog: kunnen mensen met elektrische auto's bij elke laadpaal parkeren, of moeten zij ook een parkeervergunning hebben om daar te mogen staan in de wijk?<sup>1</sup>

#### *Integrale afweging*

In het gesprek gaat het ook nog kort over bestaande parkeerterreinen, waarbij een discussie wordt gevoerd over het invoeren van slagbomen. De meeste VVE's hebben hun parkeerterrein afgesloten met een zelf bekostigde slagboom, maar nog niet allemaal. De groep geeft het signaal af om ook aan dat soort maatregelen aandacht te besteden, hoewel de verantwoordelijkheid daarvoor vooral ligt bij de VVE's zelf.

Ook is er een oproep om het parkeerbeleid in de context van het bredere verkeersbeleid te ontwikkelen. Er gaan stemmen op om eenrichtingsverkeer in te voeren als manier om ongewenst parkeergedrag te voorkomen.

Anderen kijken nog breder dan het verkeersbeleid en wijzen erop dat de invoering van parkeermaatregelen wel

---

<sup>1</sup> Navraag leert dat ook elektrische auto's vergunningsplichtig zijn

eens andere onbedoelde effecten zou kunnen hebben. Zo zou het bijvoorbeeld maken dat mensen die nu in de wijk wonen zonder op dat adres te zijn ingeschreven geen parkeervergunning kunnen aanvragen; dat zou kunnen betekenen dat het minder aantrekkelijk wordt om daar te wonen. Dat zou illegale bewoning, of scheef wonen kunnen tegengaan.

Ook kan parkeerregulatie positief uitwerken op de luchtkwaliteit, op het verminderen van zwerfafval wat in de wijk gedumpt wordt, geluidsoverlast (toeteren, knallende uitlaten) en verkeersveiligheid. Al die effecten kunnen ook worden meegewogen in de integrale afweging.

*Met het oog op het proces....*

Een laatste oproep is om te zorgen dat alle parkeermaatregelen worden ingevoerd vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 2026. Bewoners zien het risico dat een nieuwe coalitie misschien weer andere voorkeuren zal hebben.

## Gebied 2. De Zijde

*Waar is de parkeeroverlast?*

De grootste parkeeroverlast wordt ervaren door en rondom de moskee en betreft dus bepaalde piekmomenten. Ook is er soms parkeeroverlast door de bezoekers van de Mall, maar in mindere mate. De parkeeroverlast is daarom het grootst op vrijdag (tijdens gebedstijden) en tijdens ramadan in de avond- en nachturen. Deze overlast is significant en zorgt voor veel hinder. Het gaat vaak om wel honderden auto's. De moskee heeft recent haar omvang verdubbeld maar daarbij geen rekening gehouden met de parkeerdruk. De Moskee probeert wel mensen aan te moedigen met het OV of de fiets te komen, maar dat lukt niet, of te weinig. Er wordt aangeraden aan de gemeente om in gesprek te gaan met de moskee en eventueel met alternatieven te komen (bijv. parkeren bij het zwembad) of andere afspraken om de extreme drukte op sommige tijden te verminderen. Een parkeervergunning voor bewoners zou ook helpen: alleen dat zou betekenen dat de moskee al haar parkeergelegenheid verliest. Daarom moeten ze aan de voorkant echt goed betrokken worden en kunnen meedenken over alternatieven.

*Kritiek op parkeermaatregelen*

Er zijn bewoners die liever helemaal geen nieuwe parkeermaatregelen willen, omdat zij op eigen terrein prima hun twee auto's kwijt kunnen. Ze willen hun bezoek ook het gedoe besparen die parkeermaatregelen met zich meebrengen. Wel zien zij in dat als de rest van de wijk of omliggende wijken wel maatregelen krijgen, zij er ook wel aan moeten.

*Blauw zones*

Om te beginnen is het van belang dat er bij het maken van de parkeermaatregelen echt wordt gekeken naar maatwerk: waar zou er een blauwe zone kunnen? Een van de plekken waarover wordt gesproken is rondom het parkje aan de bovenkant van deelgebied 2 (bij het water). Daar komen namelijk veel mensen om hun hond uit te laten en die parkeren daar dan eventjes. Dat is dus niet zozeer bedoeld om parkeeroverlast van de Mall tegen te gaan, maar voelt wel als een belangrijke maatregel.

Er is een wens van vooral (fysiek) kwetsbare bewoners om met de auto naar de supermarkt te kunnen gaan. Dat betekent dat rondom supermarkten blauwe zones moeten worden ingevoerd. Eventueel is te overwegen om een klein stukje straat rondom de moskee een blauwe zone te maken om bezoekers tegemoet te komen.

*Parkeervergunningen*

In dit gebied is er een sterke voorkeur voor vergunningparkeren. Blauwe zones in de woonwijken zouden niet passend zijn, volgens deelnemers. De voorkeur is om twee vergunningen per huishouden te geven. Wel zou dat moeten gaan om personenauto's en niet om werk-gerelateerde bestelbusjes.

Bij bezoekersvergunningen is de voorkeur om met een urensaldo te werken en de optie tot bijkopen van saldo aan te bieden. Er moet goed gekeken worden naar aanwezige instanties in de buurt zoals de huisarts, fysio, kapper,

nagelsalon. Die mogen geen klanten verliezen. Zij moeten dus andere regels krijgen qua bezoekersvergunningen.

Er was discussie over of het één parkeervergunning moet zijn voor alle deelgebieden of alleen voor het eigen gebied. De voorkeur leek uiteindelijk te zijn om alleen voor het eigen gebied een vergunning te geven. Er moeten goede afspraken over worden gemaakt: wat als je na deze eerste ronde gebieden, ook nieuwe gebieden een vergunning gaat geven? Krijgen die dan een eigen gebied of worden ze aan andere deelgebieden toegevoegd? Dat laatste zien deelnemers minder zitten.

Ten slotte zou het mooi zijn als bewoners de mogelijkheid krijgen om bezoekers op het stuk straat voor de eigen oprit te laten parkeren, en dat zij daarvoor geen bezoekersvergunning hoeven te hebben. Nu is dat 'publieke ruimte', maar niemand mag er parkeren, want het ligt voor een oprit. Toch is het beeld dat dat perfecte plekken zouden zijn voor bezoekers, omdat er ruimte is, en je als bewoner dan rekening kan houden met uitrijden. Deelnemers vinden het zonde als die plekken niet worden benut. Die plekken wel benutten draagt ook bij aan het verlagen van parkeerdruk in de rest van de wijk.

#### *Integrale afweging*

Er moet bij het nemen van de parkeermaatregelen integraal worden gekeken naar de inrichting van het gebied. Handhaving is cruciaal. Deelnemers bespreken ook de optie om met parkeervakken e.e.a. op te lossen, of door op kritieke plekken paaltjes te zetten om scheefparkeren tegen te gaan.

Er zijn zorgen over het verplaatsen van het probleem/waterbed van het invoeren van parkeermaatregelen in andere wijken.

#### *Met het oog op het proces....*

Het is niet duidelijk waarom Grashof (Amstelveen) niet bij de deelgebieden hoort en daardoor niet wordt betrokken bij de gedachtenvorming. Deelnemers vrezen dat de bewoners daar in verweer zullen komen en/of bezwaar indienen als het besluit wordt genomen over de parkeermaatregelen in omringende wijken. Zij moeten dus op een bepaalde manier worden betrokken of op de hoogte worden gehouden.

#### Gebied 3 en 4. Park Veursehout en Via Verdi en gebied van de Mall zelf

##### *Waar is overlast?*

Er zijn relatief weinig parkeerproblemen nu in Via Verdi. Wel is de zorg dat de invoer van betaald parkeren bij de Mall tot parkeerdruk gaat leiden. In de wijk is er vooral op drukke dagen bij de Mall een parkeerprobleem, voornamelijk in de directe nabijheid van de Mall. Ook constateren bewoners dat op de Buiserdlaan en bij de Mall ook langparkeerders staan die de tram nemen om naar Den Haag te gaan (om te werken).

Bewoners van Veursehout ervaren veel meer parkeerdruk, omdat mensen de parkeergarage van de Mall willen vermijden en daar parkeren. In de Koperwieklaan en aan de Karekietlaan zijn nu al weinig parkeerplekken, omdat er veel opritten zijn. Er is daar in mindere mate last van bezoekers van de Mall (te ver weg); het zijn met name ziekenhuisbezoekers en personeel van het ziekenhuis die in de wijk parkeren.

Voorafgaand aan deze werksessie heeft de gemeente contact gehad met het ziekenhuis om de impact van parkeermaatregelen te verkennen. Bij het ziekenhuis is een personeelsparkeerplaats maar het is voor medewerkers sneller om in de wijk te parkeren. Daarbij moeten ze betalen bij het ziekenhuis en parkeren in de wijk is vooralsnog gratis. Verder geven deelnemers aan dat personeel van andere vestigingen van het ziekenhuis HMC, die bijvoorbeeld op meerdere locaties van het HMC werken en voor specifieke afspraken of diensten komen, niet op de personeelsparkeerplaats kunnen parkeren.

De politie heeft nu een minimaal probleem. Er zijn gereserveerde plekken voor werknemers bij de Mall (ongeveer 20). Bezoekers van het bureau kunnen nu op een van de vier gereserveerde plekken voor de deur van het politiebureau parkeren. Dat is voldoende.

##### *Blauwe zones*

De deelnemers geloven niet in blauwe zones. Het beeld is: als je daar gratis kunt parkeren, blijft het probleem bestaan dat bezoekers van de Mall in de wijk parkeren.

##### *Parkeervergunningen*

Een vergunning zou het beste werken want dat is duidelijk en je voorkomt een waterbedeffect.

**Commentaar [AB1]:** @Erwin, dit is een van de suggesties, maar weet jij of dit klopt?



Het is belangrijk om ook te kijken naar de bredere impact van een maatregel als vergunningparkeren. Als de gemeente dat invoert, dan neemt de druk op de parkeerplaatsen van de Mall toe. Bezoekers van de wijk zullen daardoor waarschijnlijk ook bij de Mall gaan parkeren, net als personeel van het ziekenhuis en mensen die naar Den Haag reizen met de tram. Het is belangrijk om goed contact hierover te houden met de Mall. Het uitgangspunt voor de Mall is dat de parkeertarieven die de Mall gaat toepassen geen drempel opwerpen voor het bezoeken van de Mall. De drukte is met name vrijdag-zondag. Het is belangrijk de parkeermaatregelen van de Mall en de gemeente goed op elkaar af te stemmen om ongewenste effecten te voorkomen.

Als er vergunningparkeren wordt ingevoerd, dan wil de politie wel een oplossing hebben voor het parkeren van personeel zodat het aantrekkelijk blijft om op deze locatie te werken. Op zich voldoet de bestaande afspraak met de Mall. De wens is om eruit te komen met elkaar. Als de Mall betaald parkeren in gaat voeren, zal daar opnieuw naar gekeken moeten worden.

Er kwam geen duidelijk beeld uit de gewenste tijden voor vergunningparkeren: 24/7 is het meest duidelijk, maar tussen 11 uur in de ochtend en 23 uur in de avond kan het meest praktisch zijn. Alleen in de weekenden en vakanties is maatwerk het meest nodig. Het idee is dat er in elke straat in beide richtingen goede herkenbare borden komen te staan over vergunningparkeren, om zo de bezoekers van de Mall af te schrikken om in de wijk te parkeren.

Wat het aantal vergunningen per huishouden betreft was het voorstel om ze op kenteken te zetten. Er was een nadrukkelijke oproep om het instrument niet te gebruiken om het autobezit terug te dringen.

De vergunning mag niet duurder zijn dan de vastgestelde legeskosten van 17,50 per jaar. Het invoeren van een vergunning zou de gemeente eigenlijk niet te veel mogen kosten. De inkomsten uit eventuele boetes gaan naar de staat, maar de handhavers komen wel ten laste van de gemeente. Vanuit dat perspectief is het eigenlijk jammer dat er geen betaald parkeren mogelijk is: de opbrengsten zouden dan naar de gemeente gaan. Wat de deelnemers betreft is dat niet handig bedacht.

Een andere vraag die bij bewoners leeft is: wat doen we met opritten? Die zijn eigenlijk bedoeld om te parkeren maar bewoners doen dat niet altijd, terwijl de uitrit ook wordt vrijgehouden. Sommige bewoners geven aan niet via beperkingen in parkeervergunningen verplicht te worden om op hun eigen oprit te parkeren.

Er moet een goede bezoekersregeling komen. Ook voor aannemers, zorgverleners, etc. Omdat betaald parkeren is uitgesloten, moeten we daar wel een praktische oplossing voor vinden.

#### *Integrale afweging*

Als je vergunningparkeren invoert, doe dat dan tegelijk met betaald parkeren in de Mall en in goed overleg met het ziekenhuis, politie, en eventuele andere instanties; ook wat betreft de regelingen voor ieders personeel. Denk dan ook aan het hebben van een bedrijfswagen en dat het niet altijd mogelijk is voor personeel om met het OV te komen. Bekijk dat als één samenhangend vraagstuk. Onderdeel daarvan is ook het financiële plaatje: maak goed inzichtelijk wat de kosten en baten zijn. Het zou rechtvaardig zijn als de Mall zou betalen voor de kosten van vergunningparkeren (maar de deelnemers beseffen dat zoiets niet mogelijk is).

Een concrete vraag die nog leeft bij deelnemers: wat te doen als de garages van de Mall vol zijn? Bezoekers gaan dan alsnog rondjes rijden in de wijken. Het zou goed zijn om mensen veel eerder te informeren dat ze de P+R moeten gebruiken omdat de capaciteit van de parkeergarage is bereikt. Dit aspect moet ook onderdeel zijn van de integrale aanpak met de Mall.

Het is ook belangrijk dat er een oplossing komt voor langparkerende ondernemers en personeel. Het is namelijk niet altijd mogelijk om met het OV te komen of als je een bedrijfswagen nodig hebt voor je onderneming.

Denk bovendien na over het herstellen van fouten, bijvoorbeeld als een bezoeker een verkeerd kenteken invult. Wees coulant om dat te corrigeren.

#### *Met het oog op het proces....*

Zorg voor voldoende mogelijkheden voor inspraak bij de vaststelling van het parkeerbeleid. Daarbij is het belangrijk dat bewoners niet alleen aan de start betrokken worden, maar gedurende het proces betrokken blijven. Het is duidelijk dat er dilemma's zijn, maar leg daarover goede verantwoording af als college, zodat bewoners de afwegingen kunnen volgen.

#### Gebied 5-8. Essensteyn, Verzetsheldenwijk, Raadhuiskwartier

#### *Waar is overlast?*

Deelnemers ervaren hoge parkeerdruk op piekmomenten: tijdens weekenden (vrijdag t/m zondag), feestdagen en vakanties. Dat uit zich in vaststaande straten, geen beschikbare parkeerplekken en agressief rijgedrag van automobilisten om parkeerplekken te bemachtigen. Bezoekers van de Mall parkeren in woonwijken rondom de Mall, maar ook op plekken die bestemd zijn voor andere bezoekers. Op het parkeerterrein van het sportpark staan veel auto's van bezoekers van de Mall, waardoor bezoekers van het sportpark ook in de wijk parkeren. In de Verzetsheldenwijk en het Raadhuiskwartier ervaren bewoners op dit moment wel minder parkeerdruk dan een paar jaar geleden, toen de Mall er net was.

#### *Handhaving*

Zorg voor goede handhaving van het parkeerbeleid. Een scanauto is een goedkopere optie dan BOA's, maar kan alleen worden ingezet bij parkeervergunningen en niet bij blauwe zones. Onderzoek of er andere mogelijkheden zijn om te handhaven op de nieuwe parkeermaatregelen.

#### *Blauwe zones*

Voor woonwijken waar ook economische belangen spelen: combineer parkeervergunningen met blauwe zones.

#### *Parkeervergunningen*

Voor woonwijken zijn parkeervergunningen de meest geschikte optie.

Zorg dat ieder adres een bezoekerspas kan krijgen. Ook als de mensen op dat adres zelf geen auto of parkeervergunning hebben.

Maak de nieuwe parkeermaatregelen financieel neutraal voor alle bewoners. Ook is het een optie om de kosten voor bijvoorbeeld parkeervergunningen te verdelen over de hele gemeente, niet alleen de bewoners die rond de Mall wonen. De bewoners die rond de Mall wonen hebben over het algemeen niet gekozen voor de komst van de Mall. Dus het zou niet eerlijk zijn als zij wel moeten betalen om te parkeren en andere bewoners uit de gemeente niet, alleen omdat zij dichterbij de Mall wonen.

#### *Integrale afweging*

Wanneer er parkeermaatregelen worden ingevoerd, zorg dat dit in alle gebieden rondom de Mall tegelijk gebeurt. Dit voorkomt een waterbedeffect van parkeerverlast in gebieden die bijvoorbeeld nog geen parkeervergunningen of blauwe zones hebben.

Sommige plekken vragen om maatwerk. Denk hierbij aan het sportpark of een school. Ga met deze partijen in gesprek over geschikte oplossingen.

Voor de toekomst, blijf integraal kijken bij nieuwe (bouw)projecten, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw van een appartementengebouw en verpleeghuis aan de Van Ruysdaellaan. Als er nieuwe woningen worden bijgebouwd, heeft dat ook invloed op de parkeerdruk in de wijk.

#### *Met het oog op het proces....*

Als de adviezen van bewoners niet uitgevoerd kunnen worden, geef hier dan een goede terugkoppeling op. Als iets niet kan, geef dan aan waarom. Bewoners begrijpen dat niet alles kan, maar het is fijn als ze meegenomen worden in de redenering. Onderzoek bijvoorbeeld ook of bewoners zouden kunnen inspreken bij de beeldvormende raad (zie het procesplaatje voor het komende half jaar) om het perspectief van bewoners ook een stem en gezicht te geven. Wees te allen tijde transparant.

Bewoners ervaren de meeste parkeerverlast op piekmomenten (in het weekend, op feestdagen en in vakanties). Je zou ook kunnen beginnen met een pilot van een nieuw parkeerbeleid (vergunningen en blauwe zones) op deze piekmomenten. Deze pilot kan dan eventueel worden uitgebreid naar altijd geldend. Randvoorwaarde hierbij is wel dat de parkeergarage van de Mall dan gratis blijft (in ieder geval buiten deze piekmomenten).

## Rode draden

Hier brengen we een aantal rode draden bij elkaar, en geven we een overzicht van de besproken punten.

### Maak het beeld van de overlast zo precies mogelijk

- *Overlast verschilt tussen wijken:* Uit de gesprekken blijkt dat de mate van overlast wel verschilt tussen de wijken. In Via Verdi is bijvoorbeeld minder overlast, en in de Verzetsheldenwijk en het Raadhuiskwartier is de parkeerdruk wat gedaald.
- *Piekmomenten:* Op sommige plekken is de parkeerdruk constant, maar meestal concentreert dit zich op piekmomenten. In het algemeen gaat het dan om weekenden, feestdagen en vakanties, vanwege een groot aantal bezoekers van de Mall.
- *Groepen die overlast veroorzaken:* Bezoekers van de Mall zijn overigens niet de enige groepen die voor parkeerdruk zorgen. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor langparkeerders die met de tram naar Den Haag gaan, voor het personeel van het ziekenhuis en voor bezoekers van de Moskee en de bridgeclub Leidschenhage. In de laatste twee gevallen brengt dat specifieke piekmomenten met zich mee. Belangrijk om daar maatwerkafspraken voor te maken.

### Besteed aandacht aan handhaving

- *Handhaving schiet nu al tekort:* bewoners roepen op om niet te wachten met het versterken van de handhaving tot na de invoering van de parkeermaatregelen; dit is nu al nodig.
- *Zet in op hotspots.* Gezien dat de overlast niet overal gelijk is, en niet altijd op dezelfde momenten plaatsvindt, is de oproep om handhaving vooral in te zetten waar en wanneer dat het hardst nodig is.
- *Houding van handhavers.* Deelnemers geven aan dat er nog veel te winnen is in de mentaliteit en houding van handhavers. Dit vraagt wat hun betreft aandacht.
- *Handhaving met scanauto's.* De discussie laat zien dat de meningen verdeeld zijn over de vraag hoe vertrouwenwekkend handhaving met scanauto's is. Meer informatie daarover lijkt nuttig. Hoe werkt het bijvoorbeeld bij blauwe zones?

### Blauwe zones

- *Op specifieke plekken.* Blauwe zones worden vooral nuttig bevonden op plekken waar andere groepen dan bezoekers parkeren, bijv. bij winkels, kerk, moskee, sportvelden, etc. Maatwerk en maatwerkafspraken zijn belangrijk.
- *Parkeerduur.* Over de maximale parkeerduur in een blauwe zone was nog discussie. Volgens sommigen is het goed dit zo kort mogelijk te houden – bijv. een uur – maar volgens anderen is dit voor bepaalde activiteiten ontoereikend. Dit vergt uitwerking.
- *Vertrouwen in gratis blauwe zones beperkt.* Sommige deelnemers zijn bang dat gratis blauwe zones alsnog zullen aanvoelen als een uitnodiging om alsnog in de wijk te parkeren.
- *Combineer blauwe zones en parkeervergunningen.* Op bepaalde plekken zijn economische functies en woningen gecombineerd. Het is belangrijk om te zoeken naar combinaties van maatregelen.

### Parkeervergunningen

- *De beste oplossing voor woonwijken.* Men is het erover eens dat dit op de meeste plekken de beste maatregel is.
- *Verdeeldheid over het aantal vergunningen.* Aan bepaalde gesprekstafels was het gevoel dat twee vergunningen per huishouden genoeg zou zijn, en dat extra vergunningen fors duurder zouden mogen zijn. Aan andere tafels overheerste het gevoel dat deze maatregel niet zou mogen worden gebruikt om autobezit tegen te gaan. Dit is dus een belangrijke principiële afweging.
- *Maak het makkelijk.* De voorkeur is om voor bezoekers van bewoners te werken met een app met parkeersaldo. Dat saldo zou tegen betaling moeten kunnen worden aangevuld.

- *Ontheffingen.* Zorg dat relevante instanties – zorg, etc. – ontheffing hebben, en maak het mogelijk om ontheffing aan te vragen voor bijvoorbeeld een verhuizing.
- *Bezoekersvergunning ook als je zelf geen auto hebt.* Het gevoel heerste dat mensen zonder auto – bijvoorbeeld omdat ze dat niet kunnen betalen – niet ‘gestraft’ zouden moeten worden door hen niet in staat te stellen een bezoekersvergunning aan te vragen.
- *Laden zonder vergunning?* Het moet worden uitgezocht of mensen met een elektrische auto bij een laadpaal mogen staan, ook als ze geen parkeervergunning hebben voor dat gebied.
- *Vergunningen op kenteken of adres?* De concrete administratieve uitwerking vergt aandacht; zie ook het volgende punt.
- *Vergunning voor personenauto’s, niet voor bedrijfsauto’s.* Als er wordt gekozen voor vergunning per adres, dan is het advies om onderscheid te maken tussen personenauto’s en bedrijfsauto’s. ZZP’ers zouden niet zomaar een vergunning moeten kunnen krijgen voor een bestelbus die op hun huisadres staat geregistreerd.
- *Bezoekersvergunning voor organisaties of bedrijven die niet bij een blauwe zone zitten.* Bedrijven moeten de mogelijkheid hebben om hun klanten te laten parkeren. Dat zou kunnen via een bezoekersvergunning.
- *De wijk als vergunningsgebied.* Aan meerdere tafels ging het gesprek over de omvang van het vergunningsgebied. De voorkeur was om elk deelgebied een eigen vergunning te geven, in plaats van een vergunning voor het hele gebied rondom de Mall.
- *Denk na over opritten.* Er was veel onduidelijkheid over de vraag of mensen op de eigen oprit mogen parkeren zonder vergunning. Daarover waren de meningen ook verdeeld. Het is ook nog onduidelijk of er een verplichting komt om op de eigen oprit te parkeren. Bijvoorbeeld wanneer bewoners met eigen oprit geen parkeervergunning kunnen aanvragen. Sommige bewoners geven aan dat ze dit niet willen en zelf willen kiezen of ze hun oprit gebruiken om te parkeren of niet.
- *Wees waakzaam voor waterbedeffecten en andere onbedoelde effecten.* De invoer van vergunning parkeren kan de parkeerdruk in omliggende wijken doen toenemen. Ook kan het betekenen dat mensen bij de Mall of het ziekenhuis gaan parkeren, wat de parkeerdruk daar verder opvoert met alle gevolgen van dien. Monitor dat goed en maak maatwerkafspraken.
- *Denk na over tijdstippen.* De meningen waren verdeeld over de vraag of de parkeervergunning 24/7 zouden moeten gelden, of bijvoorbeeld alleen in weekenden, op feestdagen en in vakanties. De suggestie werd geopperd dat de gemeente zou kunnen beginnen met een pilot op die specifieke momenten, om later een bredere uitrol te doen. Niet iedereen is daar enthousiast over.
- *Niet duurder dan de leges.* Kosten moeten beperkt blijven. Overweeg om de kosten van de te nemen parkeermaatregelen om te slaan over alle inwoners van de gemeente. Bijvoorbeeld door deze in rekening te brengen via de gemeentebelastingen, in plaats van direct bij de vergunninghouder.

#### Zorg voor een integrale afweging

- *Stem het af met het bredere verkeersbeleid.* Denk ook na over bestaande parkeerterreinen, overweeg eenrichtingverkeer, denk na over mogelijke impact op illegale bewoning, plaats waar nodig paaltjes, zorg voor meer en betere bebording, betrek grote stakeholders, enzovoort.
- *Wees toekomstgericht.* Denk na over waterbedeffecten, houd rekening met bouwplannen, enzovoort. Wat gaat het gevolg zijn van de invoering van de maatregelen? Wat betekent het voor bedrijven en instanties als er straks minder parkeerplekken zijn?
- *Maak afspraken met alle partijen tegelijk:* het beste zou zijn om afspraken te maken over het invoeren van vergunningparkeren in een integraal pakket van maatregelen met de Mall, het ziekenhuis, ondernemers, moskee, politie, sportverenigingen, etc.

#### Zorg voor een goed proces

- *Rond het af voor de verkiezingen!* Bepaalde deelnemers zijn bang dat een eventuele nieuwe coalitie weer voor andere maatregelen zou kunnen kiezen. Zorg dus voor volledige afronding voor maart 2026.
- *Voer alle maatregelen overal tegelijk in.* Voorkom dat de ene wijk parkeerdruk ervaart doordat maatregelen in andere wijken eerder worden ingevoerd.
- *Betrek ook Grashof.* Die wijk is niet ingetekend op de kaart; het zou goed zijn om ook hen mee te nemen.

- *Zorg ook voor meer betrokkenheid van de klankbordgroep en werkgroep in het participatietraject verderop in het besluitvormingsproces.* Deelnemers zijn bang dat hun ideeën zullen verdwijnen als ze alleen aan de start van het traject kunnen meedenken. Ook inspraak in de beeldvormende raad werd gesuggereerd.
- *Leg goed uit wat niet kan en waarom.* Deelnemers snappen dat niet alles, overal kan. Het is dan wel belangrijk om een goede uitleg te krijgen.