



Leidschendam-
Voorburg

Plan van aanpak

Tegengaan parkeeroverlast rondom the Mall of the Netherlands
3223



Nummer 3223

Pagina 2/19

Aan Jeffrey Keus

Afdeling College van Burgemeester en Wethouders

Functie Wethouder verkeer

Van E. Zantman en D.R. de Zwart

Afdeling MRO

Doorkiesnummer

Datum 23 april 2024

Versie Definitief

Ons kenmerk 3223

Onderwerp Plan van Aanpak: Tegengaan parkeeroverlast rondom the Mall of the Netherlands

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Inhoudsopgave..... | 3 |
| 1. Inleiding..... | 4 |
| 1.1 Aanleiding | 4 |
| 1.2 Scope | 4 |
| 1.3 Onderzoeksgebied | 6 |
| 2. Uitgangspunten..... | 7 |
| 2.1 Raadsbrief informeren mobiliteitsaanpak de Mall juli 2023..... | 7 |
| 2.1.1 Invoering van parkeerregulering op het terrein van de Mall..... | 7 |
| 2.2 Nota Parkeerbeleid 2021 | 8 |
| 2.2.1 Regelgeving voor vergunninghoudersparkeren | 8 |
| 3. Plan van Aanpak..... | 9 |
| 3.1 Overzicht stappenplan | 9 |
| 3.1.1 Fase 0: beleidsvoornemen | 10 |
| 3.1.2 Fase 1: complementeren parkeerbeleid..... | 11 |
| 3.1.3 Fase 2: raadgevende draagvlakmeting parkeerregulering..... | 12 |
| 3.1.4 Fase 3: nadere uitwerking parkeerregelgeving | 13 |
| 3.2 Van beleid naar uitvoering | 14 |
| 3.3 Planning | 15 |
| 3.4 Risico's en beheersmaatregelen..... | 15 |
| 3.4.1 Invoering van betaald parkeren op het terrein van de Mall | 16 |
| 3.4.2 Financiële consequenties..... | 16 |
| 3.4.3 Onvoldoende draagvlak parkeerregulering | 17 |
| Bijlage | 18 |

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In Leidschendam is de Mall of the Netherlands (hierna: de Mall) gevestigd. In de kern is de Mall een omvangrijk winkelcentrum met een grote verkeer aantrekkende werking. De Mall heeft per jaar 15 miljoen bezoekers en biedt werkgelegenheid aan honderden personen. Op dagen waarop de Mall druk wordt bezocht (met name feestdagen en tijdens vakanties) is sprake van congestie op het wegennet rondom de Mall en wordt in omliggende buurten parkeeroverlast ervaren.

De gemeente Leidschendam-Voorburg wil de verkeers- en parkeeroverlast rondom de Mall aanpakken. Binnen deze aanpak wordt onderscheid gemaakt tussen drie pijlers:

1. verkeersmanagement
2. parkeerregulering
3. mobiliteitstransitie

In het voorliggende document is een plan van aanpak uitgewerkt voor de pijler parkeerregulering. Dit plan van aanpak is tot stand gekomen in een samenwerking tussen de gemeente Leidschendam-Voorburg en externe adviseurs.

1.2 Scope

De scope voor dit plan van aanpak is tweeledig. Als eerste gaat het om het in kunnen zetten van een parkeervergunningenregeling voor bewoners om parkeeroverlast tegen te gaan naast de al bestaande parkeerschijfregelingen (blauwe zones). Ten tweede gaat het erom te onderzoeken, dat als parkeerregulering nodig is, of een blauwe zone of een vergunningenregeling) het best passend is, op welke dagen en/of tijdstippen die nodig is en hoeveel draagvlak daarvoor is.

In dit plan van aanpak is het proces uitgewerkt dat door het college wordt gevolgd om te komen tot een afweging of invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall nodig is en zo ja of dan een parkeervergunningenregeling of blauwe zone het best past bij de ervaren en gemeten parkeer- en verkeersoverlast. Het proces is onderverdeeld in vier fasen. Dit plan van aanpak bevat de uitgangspunten die door het college worden gehanteerd en bevat geen technische uitwerking van deze uitgangspunten. De thema's die centraal staan binnen dit plan van aanpak zijn:

- De logische processtappen en besluiten die noodzakelijk zijn om de invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall mogelijk te maken, indien die nodig blijkt te zijn;

- De manier waarop in het genoemde proces invulling wordt gegeven aan participatie en het meten van draagvlak voor parkeerregulering;
- Het tijdpad waarin het genoemde proces zich bevindt, inclusief een markering van de relevante beslismomenten hierbinnen.

Het doel van deze aanpak is het tegengaan van verkeers- en parkeeroverlast en de leefbaarheid te verbeteren. Bewoners en hun bezoek in de wijken rondom de Mall kunnen dan weer makkelijker in de buurt van hun woning parkeren. In samenhang met de andere pijlers mobiliteitstransitie en mobiliteitsmanagement willen we ook de hoeveelheid autoverkeer richting de Mall verminderen.

Niet alleen de Mall veroorzaakt parkeeroverlast

Naast de Mall zijn er binnen het onderzoeksgebied ook andere functies aanwezig die leiden tot een verhoging van de parkeerdruk en hiermee samenhangende parkeeroverlast die wordt ervaren. In buurt 2. De Zijde (zie figuur 1 op de volgende pagina) liggen bijvoorbeeld het Haaglanden Medisch Centrum Antoniusshove (hierna: HMC) en de Moskee El-Tawheed.

Het HMC trekt veel verschillende doelgroepen aan, waarvan bezoekers en werknemers de meest omvangrijke zijn. Bezoekers parkeren tegen betaling in een parkeergarage, werknemers op een terrein naast het gebouw. Omdat betaald moet worden voor het gebruik van de parkeergarage kiest een deel van de bezoekers ervoor om 'gratis' te parkeren in de omliggende straten. Om dezelfde reden kiest ook een deel van medewerkers ervoor om te parkeren in de straten rondom het ziekenhuis. Deze situatie heeft vooral doordeweeks overdag een structureel karakter en is niet gerelateerd aan piekmomenten.

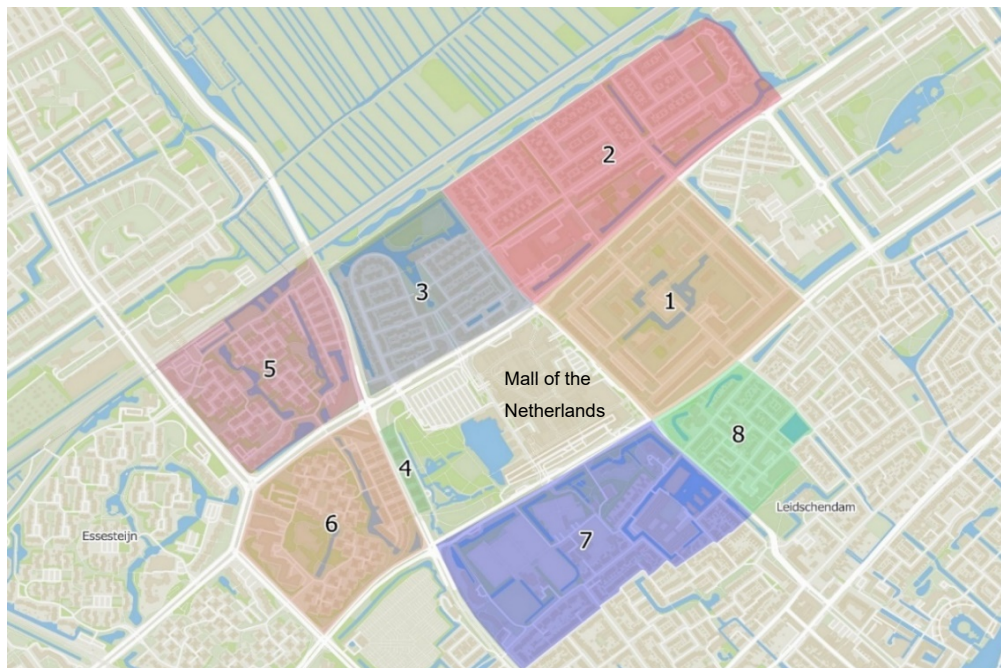
De parkeeroverlast rondom de moskee is voor een belangrijk deel gerelateerd aan de gebedstijden.

In alle gebieden waar ook andere functies parkeeroverlast veroorzaken zal dat meewegen in de uiteindelijke besluitvorming of er parkeerregulering noodzakelijk is. De mate van overlast kan per gebied verschillen. De dagen en tijdstippen waarop overlast wordt ervaren hoeft niet in alle buurten hetzelfde te zijn. Dat houdt in dat er niet overal een zelfde vorm van parkeerregulering nodig is

1.3 Onderzoeksgebied

Dit plan van aanpak is geografisch gezien gericht op het gebied zoals weergegeven in figuur 1. Dit is in een eerder stadium is bepaald. Het gebied bestaat uit de volgende acht deelgebieden:

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. De Heuvel | 5. Essesteijn - Gaarden |
| 2. De Zijde | 6. Essesteijn - Weiden |
| 3. Park Veursehout | 7. Verzetsheldenwijk |
| 4. Via Verdi | 8. Raadhuiskwartier |



Figuur 1: Overzichtskartaal deelgebieden rondom Mall of the Netherlands

2. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen die ten grondslag liggen aan het plan van aanpak.

2.1 Raadsbrief informeren mobiliteitsaanpak de Mall juli 2023

Op 11 juli 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) de gemeenteraad met een brief geïnformeerd (dossier 3439) over de mobiliteitsaanpak die door het college wordt gevolgd om de verkeers- en parkeerproblematiek in het gebied rondom de Mall aan te pakken. In deze brief is een uitwerking van iedere pijler (verkeersmanagement, parkeerregulering, mobiliteitstransitie) opgenomen. In de brief zijn verschillende uitgangspunten opgenomen over de mogelijke invoering van parkeerregulering. Deze uitgangspunten vormen het kader waarbinnen dit plan van aanpak is opgesteld. Uit de brief komen de volgende uitgangspunten naar voren:

- Het college hecht veel waarde aan een zorgvuldig participatieproces gericht op de mogelijke invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall en draagvlak voor maatregelen onder belanghebbenden;
- Het college heeft het voornemen om parkeerregulering in te voeren *indien* daarvoor bij bewoners in voldoende mate steun is (draagvlak) en *indien* regulering in balans is met het probleem dat regulering probeert op te lossen (proportionaliteit);
- Wetende dat de parkeeroverlast in het gebied rondom de Mall hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door externe factoren (vreemd parkeerders), heeft parkeerregulering niet tot doel het beïnvloeden van het autobezit- en gebruik onder bewoners en bezoekers van bewoners. Dit betekent dat het tarief van een vergunning niet wordt ingezet als een sturingsmiddel op autobezit;
- Het college ziet de invoering van vergunninghoudersparkeren, op enkele specifieke plekken aangevuld met parkeerschijfzones, als meest effectieve keuze voor de te hanteren vorm van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall.

2.1.1 Invoering van parkeerregulering op het terrein van de Mall

In de brief die het college in juli 2023 aan de gemeenteraad heeft gestuurd, is aandacht besteed aan de parkeersituatie op het terrein van de Mall zelf. Op dit moment maken bezoekers en medewerkers van de Mall 'gratis' gebruik van de 4.000 parkeerplaatsen die voor de Mall zijn aangelegd. Bij de oprichting van de Mall zijn tussen Unibail Rodamco Westfield (de eigenaar van de Mall, hierna: URW) en de gemeente Leidschendam-Voorburg in een anterieure overeenkomst (AOK) afspraken vastgelegd over de invoering van parkeerregulering op het terrein van de Mall.

In de bovengenoemde overeenkomst is vastgelegd dat "indien URW in verband met het beheersbaar kunnen faciliteren van de gebruikers van de Mall het van belang acht een vorm van parkeerregulering voor te stellen, URW dit gemotiveerd aan de gemeente zal voorleggen en onderbouwen wat zij hiermee beoogt te bereiken. URW zal als onderdeel van dit voorstel onderzoeken en schriftelijk aan de gemeente meedelen welke andere

mogelijkheden van parkeerregulering bestaan en haalbaar zijn teneinde de parkeervoorziening beheersbaar te kunnen faciliteren. In alle gevallen zal er sprake zijn van een minimale periode van vrij parkeren van 2 uur". De eventuele invoering van parkeerregulering kan niet eerder plaatsvinden dan twee jaar na de publieksopening van de Mall.

Deze termijn is sinds maart 2023 verstreken. In de anterieure overeenkomst staat beschreven dat "het college medewerking zal verlenen aan de invoering van de door URW voorgestelde wijze van parkeerregulering, indien URW de invoering van parkeerregulering voldoende heeft gemotiveerd, tenzij dit in redelijkheid niet van de gemeente kan worden verwacht en/of de door URW voorgestelde wijze van parkeerregulering niet in overeenstemming is met de gemeentelijke Parkeernota 2005 en/of de Nota Parkeernormen 2012". Ook is afgesproken dat de gemeenteraad zich in een wensen- en bedenkingenprocedure eerst kan uitspreken over een voorgenomen collegebesluit tot medewerking.

Mocht URW besluiten om betaald parkeren in de eigen parkeervoorzieningen in te voeren, dan heeft dit consequenties voor de parkeersituatie in het gebied rondom de Mall. Dat kan ertoe leiden dat er extra parkeermaatregelen genomen moeten worden in 1 of meerdere van de deelgebieden rondom de Mall. URW zal de gemeente over een dergelijk voornemen tijdig moeten informeren, zodat goede afstemming kan plaatsvinden.

2.2 Nota Parkeerbeleid 2021

Het parkeerbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg is vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid 2021 (vastgesteld door de gemeenteraad op 6 april 2021). Het parkeerbeleid biedt de mogelijkheid om indien nodig het parkeren in de openbare ruimte te reguleren door de inzet van een parkeerschijfzone of vergunninghoudersparkeren. Het coalitieakkoord stelt expliciet dat betaald parkeren nooit een mogelijkheid is binnen de huidige collegeperiode.

Tot nu toe is het parkeren binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg gereguleerd door middel van parkeerschijfzones. Zoals beschreven heeft het college voor de invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall vergunninghoudersparkeren als primaire reguleringsvorm aangemerkt. Op dit moment wordt deze reguleringsvorm binnen de gemeente nog niet toegepast.

2.2.1 Regelgeving voor vergunninghoudersparkeren

Een belangrijk verschil tussen de parkeerschijfzone en het vergunninghoudersparkeren is dat voor het toepassen van vergunninghoudersparkeren aanvullende gemeentelijke parkeerregelgeving nodig is. Voor het instellen van een parkeerschijfzone is dit niet nodig (los van het benodigde verkeersbesluit). Regelgeving voor vergunningparkeren komt tot uiting in vier afzonderlijke besluiten.

In Figuur 2 *Figuur 2* zijn deze besluiten opgenomen, met hun onderlinge samenhang en de vaststellingsbevoegdheid. In de bijlage is een factsheet opgenomen met een nadere duiding van deze regelgeving. Van belang om te benoemen is dat de regelgeving juridisch gezien van toepassing is op het volledige gemeentelijke grondgebied. Om parkeerregulering daadwerkelijk in te voeren in een gebied is een aanwijzingsbesluit nodig. Het college heeft op basis van de parkeerverordening de bevoegdheid om een gebied aan te wijzen als gereguleerd gebied. Het college handelt hierbij binnen de kaders zoals vastgesteld door de gemeenteraad.



Figuur 2: Schematische weergave van de regelgeving benodigd voor vergunninghouders parkeren.

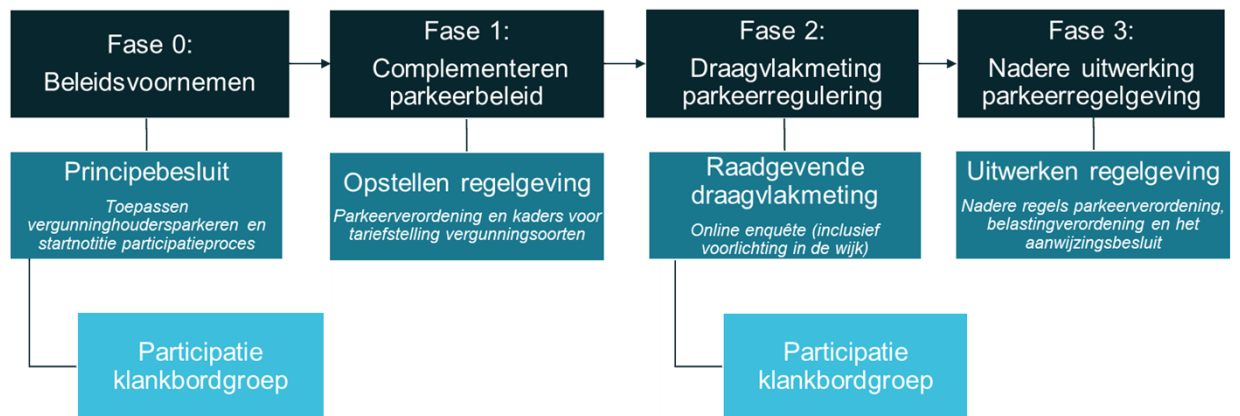
3. Plan van Aanpak

In dit hoofdstuk is het plan van aanpak uitgewerkt. Hiermee zijn de stappen bepaald die door het college worden gezet om te komen tot een besluit over eventuele invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall.

3.1 Overzicht stappenplan

In dit plan van aanpak is het proces dat leidt tot een besluit over de invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall onderverdeeld in vier fasen. In Figuur 3

worden deze fasen schematisch weergegeven met hun onderlinge samenhang. In paragraaf 3.1.1 t/m paragraaf 3.1.4 is iedere fase uitgewerkt.



Figuur 3 Stappenplan.

3.1.1 Fase 0: beleidsvoornemen

Zoals opgenomen in paragraaf 2.1 heeft het college de gemeenteraad in juli 2023 geïnformeerd dat zij de invoering van parkeerregulering in de vorm van vergunninghoudersparkeren, op enkele specifieke plekken aangevuld met parkeerschijfzones, als de meest effectieve keuze ziet voor het gebied rondom de Mall. Zoals in de Nota Parkeerbeleid 2021 al is aangegeven, is vergunninghoudersparkeren een reguleringsvorm die naast de parkeerschijfzones (blauwe zones) ingezet kan worden. Het is niet de bedoeling dat het vergunninghoudersparkeren alle bestaande blauwe zones in Leidschendam-Voorburg gaat vervangen.

In fase 0 wordt vergunninghoudersparkeren als toe te passen mogelijkheid van parkeerregulering om parkeerverlast tegen te gaan als principebesluit voorgelegd aan de gemeenteraad. Hiermee is nog niet direct gezegd, dat deze vorm van parkeerregulering daadwerkelijk wordt toegepast. Op basis van de onderzoeksresultaten in fase 2 wordt bekeken welke vorm van regulering het meest gewenst is en of daarvoor voldoende draagvlak is. Bij het principebesluit worden op hoofdlijnen ook de beleidsuitgangspunten en voorwaarden beschreven die door het college worden gehanteerd in het vervolgproces, als blijkt dat een vorm van parkeerregulering onvermijdelijk is. De kaders voor de tariefstelling van de verschillende soorten parkeervergunningen worden ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd.

Participatie

In aanloop naar het principebesluit wordt een participatieproces georganiseerd. Bij dit proces wordt de reeds gevormde klankbordgroep betrokken. De klankbordgroep wordt aangevuld met extra stakeholders. Doelstelling is om de klankbordgroep een representatieve vertegenwoordiging te laten vormen van bewoners, bedrijven en instellingen, in ieder geval uit het gebied rondom de Mall. De participatie richt zich op het creëren van begrip binnen de klankbordgroep voor het afwegingsproces om al of niet tot parkeerregulering over te gaan en welke vorm het meest passend is. Conform

de Participatieverordening Leidschendam-Voorburg 2023 wordt voor het te volgen participatieproces door het college een startnotitie opgesteld. In de startnotitie is het participatieproces nader uitgewerkt.

Resultaten fase 0:

Het doorlopen van deze fase leidt ten minste tot de volgende resultaten:

- Het beschreven principebesluit, inclusief relevante beleidsuitgangspunten, dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad kan worden voorgelegd. Hieronder ook de kaders voor de tariefstelling voor de verschillende soorten parkeervergunningen;
- Een besluit waarin de kaders voor de hoogte van de vergunningstarieven zijn bepaald;
- De startnotitie die door het college is vastgesteld voor het te volgen participatieproces voor het onderzoek naar de eventuele invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall.

3.1.2 Fase 1: complementeren parkeerbeleid

Fase 1 is gericht op het complementeren van het parkeerbeleid en het creëren van de benodigde beleidsmatige en juridische basis om vergunninghoudersparkeren toe te kunnen passen. Voorwaarde hierbij is dat de gemeenteraad in fase 0 van dit stappenplan het principebesluit heeft genomen om vergunninghoudersparkeren, op specifieke plekken aangevuld met parkeerschijfzones, in te zetten als het reguleringsinstrument in het gebied rondom de Mall.

Zoals opgenomen in paragraaf 2.2.1 is voor de invoering van parkeren voor vergunninghouder regelgeving nodig. De gemeente beschikt op dit moment nog niet over deze regelgeving. In fase 1 wordt deze regelgeving opgesteld waarmee het parkeerbeleid op dit vlak wordt gecomplementeerd. In deze fase wordt een gemeentelijke verordening parkeerregulering en -belastingen opgesteld. Deze verordening wordt opgesteld conform de modelverordening zoals beschikbaar gesteld vanuit de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Bij het opstellen van de verordening parkeerregulering en -belastingen wordt de beleidsafweging gemaakt voor welke doelgroepen een vergunningssoort wordt ingesteld en welke tarieven daarbij van toepassing zijn. Dit beleid moet zijn vastgesteld door de gemeenteraad voordat de raadgevende draagvlakmeting wordt uitgevoerd. Vaststelling van de verordening parkeerregulering en -belastingen en de kaders voor de vergunningstarieven is een raadsbevoegdheid.

Participatie

Het opstellen van de verordening parkeerregulering en -belastingen is overwegend een beleidsinhoudelijke en juridische aangelegenheid. De meerwaarde van een participatieproces gericht op de verordening parkeerregulering en -belastingen is relatief beperkt. Uitgangspunt is om die reden dat er in fase 1 geen participatieproces wordt georganiseerd. Een inspraakproces is hier wel van toepassing.

Resultaten fase 1:

Het doorlopen van deze fase leidt ten minste tot het volgende resultaat:

- Verordening parkeerregulering en -belastingen gemeente Leidschendam-Voorburg (inclusief college- en raadsvoorstel);

3.1.3 Fase 2: raadgevende draagvlakmeting parkeerregulering

In de brief die het college in juli 2023 aan de gemeenteraad heeft gestuurd is opgenomen dat draagvlak en proportionaliteit twee belangrijke randvoorwaarden vormen bij een besluit over de invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall. In fase 2 wordt, nadat de kaders voor de parkeerregulering in fase 0 en 1 zijn vastgesteld, het draagvlak voor parkeerregulering gemeten onder de bewoners, bedrijven en instellingen aanwezig in het gebied. Deze draagvlakmeting heeft een raadgevend karakter. De draagvlakmeting gaat gepaard met voorafgaande informatieavonden waarin belanghebbenden worden geïnformeerd over de parkeersituatie, hoe parkeerregulering een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de situatie en de uitgangspunten die hierbij worden gehanteerd.

Deze draagvlakmeting, dat onderdeel is van een online raadpleging, is bedoeld om inzicht te krijgen in hoeveel parkeeroverlast wordt ervaren en hoeveel draagvlak er is onder bewoners, bedrijven en instellingen voor de toepassing en invoering van parkeerregulering. De vraagstelling die wordt gebruikt voor de draagvlakmeting is uitermate belangrijk om het juiste beeld te krijgen van wat er leeft in de buurten. Voor het gehele participatietraject is er om die reden is voor gekozen gebruik te maken van de diensten van Populytics, dat is gespecialiseerd in zorgvuldige participatietrajecten voor veel overheden. Populytics werkt daarbij samen met Public-Mediation en Eveline du Perron - Perdu communicatie.

Om de betrokkenheid vanuit de buurten en diverse belanghebbendengroepen te vergroten worden belanghebbenden in een nog samen te stellen werkgroep vooraf betrokken bij het formuleren van de vragen. Niet alleen zal worden gevraagd naar mogelijke opties of consequenties van parkeerregulering maar ook expliciet welke opties of consequenties vanuit de diverse belanghebbenden perspectieven missen en of alle opties en mogelijke consequenties op de juiste wijze zijn geformuleerd.

Naast de gemeentelijke informatie over welke vormen van parkeerregulering mogelijk zijn en wat de consequenties daarvan zijn, krijgen de verschillende belanghebbenden groepen op deze manier ook de gelegenheid hun visie en kennis in te brengen en kunnen zij mogelijke alternatieve oplossingen aandragen.

De draagvlakmeting zelf wordt uitgevoerd in de eerder genoemde 8 deelgebieden rondom de Mall. Ieder huishouden ontvangt een brief met uitnodiging de gezamenlijk opgestelde vragen te beantwoorden via een online raadpleging. Als resultaat van de draagvlakmeting kan blijken of parkeerregulering in een behoefte voorziet en zo ja op

welke dagen en/of tijdstippen en in welke buurten en/of straten precies. Daarnaast kan ook blijken dat alternatieve oplossingen of verbeterde mobiliteitsoplossingen mogelijk zijn.

Waarom kiezen voor een raadgevende draagvlakmeting?

Uitgangspunt binnen dit plan van aanpak is dat de draagvlakmeting een raadgevend (niet-bindend) karakter heeft. Omdat de beleving van (de mate van) parkeeroverlast binnen één gebied sterk kan verschillen is een bindend onderzoek ongeschikt om een besluit te nemen over parkeerregulering als oplossing voor parkeeroverlast. Daarnaast is ook de inhoudelijke afweging van belang. Indien de parkeerdruk heel hoog is en de bereikbaarheid van de buurten in het gedrang komt, dan ligt er zelfs een verplichting om maatregelen te nemen uit oogpunt van behoorlijk bestuur. Het is daarom van belang dat het college een voldoende mate van afwegingsruimte heeft, waarin zij deze verschillende belangen zorgvuldig kan afwegen, om op basis hiervan tot een weloverwogen besluit te komen.

Dit betekent dat het college op basis van de resultaten van de meting een brede afweging van belangen kan maken naast een inhoudelijke belangenafweging. Bij deze afwegingen betreft het college alle omstandigheden en belangen die in haar ogen relevant zijn voor het besluit. De uitkomst van deze afweging kan zijn dat, ook als een meerderheid van de respondenten tegen de invoering van (een vorm van) parkeerregulering heeft gestemd, het college toch kan besluiten om parkeerregulering in te voeren. Het college dient dit goed te onderbouwen.

Resultaten fase 2:

Het doorlopen van deze fase leidt ten minste tot de volgende resultaten:

- Gemeenschappelijk opgestelde vragenlijst voor de draagvlakmeting
- Online raadpleging gericht op de mogelijkheden van parkeerregulering om parkeer- en verkeersoverlast in het gebied rondom de Mall tegen te gaan of eventuele alternatieve oplossingen;
- Communicatie uitingen (informatie op de gemeentelijke website, informatie avonden voor de 8 buurten, flyer, etc.) die benodigd zijn voor de uitvoering van de raadgevende draagvlakmeting;
- De uitslag van de raadgevende draagvlakmeting als input voor het college om de beschreven belangenafweging op een zorgvuldige manier te kunnen maken;
- Het breed afgewogen besluit over de wijze waarop de verkeers- en parkeeroverlast in (delen van) het gebied rondom de Mall door parkeerregulering of andere, alternatieve oplossingen kan worden aangepakt.

3.1.4 Fase 3: nadere uitwerking parkeerregelgeving

Met de afronding van fase 2 is bepaald in welke gebieden gelegen rondom de Mall het parkeren wordt gereguleerd. In fase 1 is de verordening parkeerregulering en -

belastingen al vastgesteld door de gemeenteraad. In deze derde fase wordt de resterend benodigde regelgeving opgesteld en worden de definitieve vergunningstarieven bepaald.

Zoals opgenomen in Figuur 2 wordt de regelgeving die benodigd is voor vergunninghoudersparkeren, naast de verordening parkeerregulering en -belastingen, gevormd door 2 regelingen: nadere regels op de parkeerverordening en het aanwijzingsbesluit. Ook voor deze regelingen zijn er vanuit de VNG modelteksten uitgebracht, hier wordt zoveel mogelijk gebruik van gemaakt.

Bij het opstellen van de twee genoemde regelingen moeten verschillende beleidsoverwegingen worden gemaakt. In Tabel 1 zijn per regeling de onderwerpen opgenomen waarop deze overwegingen zich hoofdzakelijk zullen richten.

| Regeling | Beleidsoverwegingen |
|--|---|
| Nadere regels parkeerverordening | Het uitwerken van de randvoorwaarden en criteria die gelden per vergunningssoort. |
| Aanwijzingsbesluit vergunninghoudersparkeren | Het op straatniveau uitwerken van het gebied waarin de parkeerregulering wordt ingevoerd. Daarnaast worden in het aanwijzingsbesluit de dagen van de week en tijdstippen op de dag bepaald waarop de parkeerregulering geldt. Hierbij is in het bijzonder aandacht voor de parkeeroverlast rondom het HMC en de moskee. In het gebied waarin deze functies zijn gelegen moet mogelijk gekozen worden voor een breder regelingsvenster, afwijkend ten opzichte van de buurten die alleen op piekmomenten parkeeroverlast ervaren als gevolg van de Mall. |

Tabel 1: Beschrijving beleidsoverwegingen per regeling.

Resultaten fase 3:

Het doorlopen van deze fase leidt ten minste tot de volgende resultaten:

- Parkeerregelgeving die benodigd is om de parkeerregulering in en uit te kunnen voeren (inclusief collegevoorstel en raadsinformatiebrief):
 - Nadere regels parkeerverordening (collegebevoegdheid);
 - Aanwijzingsbesluit vergunninghoudersparkeren (collegebevoegdheid).

3.2 Van beleid naar uitvoering

Met het doorlopen van fase 3 is een compleet beleidsstelsel gevormd om de parkeerregulering in te kunnen voeren. De gebieden waar invoering plaatsvindt zijn op basis van de uitkomsten van de online raadpleging en draagvlakmeting al bepaald als resultaat in fase 2. Dit houdt in dat de stap kan worden gezet naar de uitvoering van het beleid. Conform de in paragraaf 1.2 beschreven scope richt dit plan van aanpak zich

niet op dit implementatieproces. Omdat het implementatieproces is opgenomen in de planning (zie paragraaf 3.3), wordt in deze paragraaf beknopt stilgestaan bij de implementatie.

Voor de implementatie van de parkeerregulering moet een implementatieplan worden uitgewerkt. In dit document wordt uitgewerkt wat ervoor nodig is om het vergunninghoudersparkeren in te voeren. In het implementatieplan is aandacht voor het organisatievraagstuk (zelf doen of extern uitbesteden), de benodigde systemen, de vereiste handhavingsinzet en het inrichtingsplan. Vanaf het moment dat het besluitvormingsproces over het beleidsstelsel is afgerond, kan het implementatieplan op deze punten worden uitgewerkt.

3.3 Planning

Aan het beschreven proces, van beleidsvoornemen tot implementatie, is een planning gekoppeld. In Tabel 2 is in kwartalen de doorlooptijd van iedere fase weergegeven (inclusief de tijd die benodigd is voor de uiteindelijke implementatie). Binnen het proces zijn er drie momenten waarop besluitvorming in de gemeenteraad plaatsvindt:

- Besluitvorming principebesluit, Q4 2024;
- Besluitvorming parkeerverordening, Q1 2025;
- Besluitvorming belastingverordening, Q3 2025.

| Fase | 2024 | | | 2025 | | | 2026 | | |
|---|------|----|----|------|----|----|------|----|----|
| | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 | Q1 | Q2 |
| 0. Beleidsvoornemen | ■ | | | ■ | | | | | |
| 1. Completeren parkeerbeleid | ■ | | | ■ | | ■ | | | |
| 2. Draagvlakmeting parkeerregulering | | | | ■ | | ■ | | | |
| 3. Nadere uitwerking parkeerregelgeving | ■ | | | | | | ■ | ■ | |
| <i>Implementatie parkeerregulering</i> | | | | | | | | ■ | |

Tabel 2: Planning.

3.4 Risico's en beheersmaatregelen

Het beschreven proces dat leidt tot de mogelijke invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall gaat, net als ieder ander proces, gepaard met zekere risico's. In deze paragraaf zijn de belangrijkste risico's beschreven die van toepassing zijn op dit proces. Per risico is aangegeven welke eventuele beheersmaatregel kan worden toegepast.

3.4.1 Invoering van betaald parkeren op het terrein van de Mall

In de brief die het college in juli 2023 aan de gemeenteraad heeft gestuurd, is aandacht besteed aan de parkeersituatie op het terrein van de Mall zelf. Op dit moment maken bezoekers en medewerkers van de Mall 'gratis' gebruik van de 4.000 parkeerplaatsen die voor de Mall zijn aangelegd. Bij de oprichting van de Mall zijn tussen Unibail Rodamco Westfield (de eigenaar van de Mall, hierna: URW) en de gemeente Leidschendam-Voorburg in een anterieure overeenkomst (AOK)afspraken vastgelegd over de invoering van parkeerregulering op het terrein van de Mall.

In de bovengenoemde overeenkomst is vastgelegd dat "indien URW in verband met het beheersbaar kunnen faciliteren van de gebruikers van de Mall het van belang acht een vorm van parkeerregulering voor te stellen, URW dit gemotiveerd aan de gemeente zal voorleggen en onderbouwen wat zij hiermee beoogt te bereiken. URW zal als onderdeel van dit voorstel onderzoeken en schriftelijk aan de gemeente meedelen welke andere mogelijkheden van parkeerregulering bestaan en haalbaar zijn teneinde de parkeervoorziening beheersbaar te kunnen faciliteren. In alle gevallen zal er sprake zijn van een minimale periode van vrij parkeren van 2 uur". De eventuele invoering van parkeerregulering kan niet eerder plaatsvinden dan twee jaar na de publieksopening van de Mall.

Deze termijn is sinds maart 2023 verstreken. In de anterieure overeenkomst staat beschreven dat "het college medewerking zal verlenen aan de invoering van de door URW voorgestelde wijze van parkeerregulering, indien URW de invoering van parkeerregulering voldoende heeft gemotiveerd, tenzij dit in redelijkheid niet van de gemeente kan worden verwacht en/of de door URW voorgestelde wijze van parkeerregulering niet in overeenstemming is met de gemeentelijke Parkeernota 2005 en/of de Nota Parkeernormen 2012". Ook is afgesproken dat de gemeenteraad zich in een wens- en bedenkingenprocedure eerst kan uitspreken over een voorgenomen collegebesluit tot medewerking.

Kort voor het vaststellen van dit Plan van Aanpak heeft URW per mail medegedeeld van plan te zijn betaald parkeren in te voeren in de eigen parkeervoorzieningen. Er is thans nog geen sprake van een gemotiveerd en nader onderbouwd voorstel conform de afspraken die zijn vastgelegd in de AOK zoals hierboven omschreven.

Op korte termijn zal een overleg tussen URW en gemeente worden opgestart om er in gezamenlijkheid voor te zorgen dat de juiste vervolgstappen worden gezet. Als URW besluit om het proces rondom parkeerregulering in gang te zetten en dit leidt tot de invoering van parkeerregulering, dan heeft dit consequenties voor de parkeersituatie in het gebied rondom de Mall. Buurten waarin het parkeren ongereguleerd is, krijgen naar verwachting te maken met een verdere toename van de parkeerdruk als gevolg van uitwijkgedrag.

3.4.2 Financiële consequenties

Zoals beschreven in paragraaf 2.2 is het gebied rondom de Mall het vergunninghoudersparkeren als primaire reguleringsvorm aangemerkt. Met de invoering van vergunninghoudersparkeren wordt een verkeersmaatregel getroffen. Deze verkeersmaatregel heeft als eigenschap dat de opbrengsten van uitgeschreven verkeersboetes naar het Rijk vloeien. Omdat de handhavingsinzet door de gemeente moet worden bekostigd, leidt vergunninghoudersparkeren in financiële zin tot een structureel negatief resultaat. Dit houdt in dat de invoering en uitvoering van vergunninghoudersparkeren impact heeft op de algehele begroting van de gemeente.

De bovengenoemde situatie betekent dat er binnen de begroting ruimte moet zijn om de kosten die gepaard gaan met het vergunninghoudersparkeren te kunnen dekken. Er bestaat een risico dat deze financiële ruimte niet of onvoldoende aanwezig is. Dit risico kan worden beheerst door in een vroeg stadium van het besluitvormingsproces expliciet aandacht te geven aan de financiële consequenties van het besluit. Omdat deze consequenties aan de voorkant van het proces nog zeer onzeker zijn, kunnen deze consequenties alleen binnen een bandbreedte worden aangegeven. De potentiële omvang van het reguleringsgebied geldt hierbij als referentiepunt.

3.4.3 Waterbedeffect

Een derde risico is het zogenaamde waterbedeffect. Als parkeerregulering wordt ingevoerd in een gebied, is een waterbedeffect een reëel risico. De eerstvolgende straten buiten dat gereguleerde gebied zullen vrijwel altijd te maken krijgen met een hogere parkeerdruk. Het is belangrijk om heldere keuzes te maken voor de begrenzing van gereguleerde gebieden. Het is belangrijk deze zoveel mogelijk samen te laten vallen met natuurlijke grenzen, zoals een gebiedsontsluitingsweg, groenstrook of water. Op die manier is het waterbedeffect beter te doseren.

In het participatietraject zal worden gewezen op dit risico. Alle belanghebbenden zullen daarmee aangespoord worden om niet alleen na te denken over de huidige parkeersituatie, maar ook hoe zij om willen gaan met gevolgen van een waterbedeffect.

3.4.4 Onvoldoende draagvlak parkeerregulering

Zoals opgenomen in paragraaf 3.1.3 heeft de draagvlakmeting die wordt uitgevoerd naar de invoering van parkeerregulering in het gebied rondom de Mall een raadgevend karakter. Ondanks het feit dat het college hierdoor niet een-op-een gebonden is aan de uitslag van het onderzoek, weegt draagvlak voor het college relatief zwaar in het besluit over de invoering.

Het is denkbaar dat er onder bewoners, bedrijven en instellingen in bepaalde delen van het gebied rondom de Mall onvoldoende draagvlak blijkt te zijn voor parkeerregulering. In deze gebieden kunnen tegelijkertijd wel degelijk straten zijn gelegen waarin parkeeroverlast wordt ervaren, straten waarin wel draagvlak is voor parkeerregulering.

Het risico op maatschappelijke verdeeldheid over de nut en noodzaak van parkeerregulering kan op zichzelf niet worden beheerst. Door aan de voorkant van het proces een eenduidig standpunt te bepalen over hoe het college voornemens is te handelen in de beschreven situatie, wordt vooraf duidelijkheid geboden.

Bijlage

In onderstaande tabel wordt op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van de vier besluiten waarmee de benodigde parkeerregelgeving wordt gevormd.

| Besluit | Inhoud op hoofdlijnen |
|--|---|
| 1. Parkeerverordening (raadsbevoegdheid) | <ul style="list-style-type: none"> • Bevat de aanwijzingsbevoegdheid van het college om een gebied aan te wijzen als gereguleerd gebied. • Bevat de vergunningssoorten die voor verschillende doelgroepen en functies beschikbaar zijn gesteld. • Bevat een uitgangspunt over de wijze waarop parkeerplaatsen op eigen terrein al dan niet in mindering worden gebracht op de vergunningsrechten van een adres. • Bevat de gebods- en verbodsbepalingen die gelden binnen gereguleerd gebied en de strafbepaling. |
| 2. Nadere regels parkeerverordening (collegebevoegdheid) | <ul style="list-style-type: none"> • Bevat een nadere uitwerking van de criteria die gelden voor het in aanmerking komen voor een parkeervergunning. • Bevat een nadere uitwerking van de voorwaarden die van toepassing zijn op een parkeervergunning (bijvoorbeeld het aantal vergunningen dat kan worden aangevraagd op een adres). |
| 3. Belastingverordening (raadsbevoegdheid) | <ul style="list-style-type: none"> • Bevat het uitgangspunt dat een belasting wordt geheven op een verleende parkeervergunning. • Bevat een tarieventabel waarin aan iedere vergunningssoort een bijbehorend vergunningstarief is gekoppeld (dit tarief kan ook een nultarief zijn). |
| 4. Aanwijzingsbesluit (collegebevoegdheid) | <ul style="list-style-type: none"> • Bevat de dagen van de week en tijdstippen van de dag waarin het vergunninghoudersparkeren van kracht is, uitgesplitst naar parkeerzones of vergunningsgebieden. • Bevat een opsomming van de (delen van de) straten die behoren tot het gereguleerde gebied. |

Tabel 3: Inhoud parkeerregelgeving per besluit.

Inspraakprocedure

Uit de Participatieverordening Leidschendam-Voorburg 2023 kan worden afgeleid of op de vaststelling van de parkeerregelgeving wel of geen inspraakprocedure van toepassing is. In deze verordening is opgenomen dat voor politiek en/of maatschappelijk gevoelige verordeningen eenzelfde proces en rolverdeling wordt gevolgd als voor beleidsnota's. Op beleidsnota's is ter inzage legging en inspraak van toepassing. Dit betekent dat, ervan uitgaande dat de parkeerverordening wordt gezien als een politiek en/of maatschappelijk gevoelig onderwerp, ter inzage legging en inspraak van toepassing is. De participatieverordening bevat het uitgangspunt dat geen inspraak wordt verleend op belasting- en

legesverordeningen. Omdat de nadere regels parkeerverordening en het aanwijzingsbesluit een nadere uitwerking vormen van de parkeerverordening, is het gebruikelijk om geen inspraakprocedure te organiseren voor deze onderdelen van de regelgeving.