

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG



**Leidschendam-
Voorburg**

Datum 14 oktober 2025

Nummer 4464

Onderwerp Raadsvoorstel vaststellen Verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026 en projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt)

Portefeuillehouder Wethouder Keus

1. Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- a. De Verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026, inclusief tarieventabel, vast te stellen;
- b. Het inspraakverslag behorend bij de Verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026 vast te stellen;
- c. Het projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt) vast te stellen;
- d. Een bedrag van € 73.300 beschikbaar te stellen ten laste van het exploitatieresultaat, waarbij € 36.650 ten laste komt van de begroting 2026 en € 36.650 ten laste komt van de begroting van 2027;
- e. Begrotingswijziging 2025-15 vast te stellen.

2. Aanleiding

Met dit raadsvoorstel worden er drie voorstellen ter vaststelling aan de raad voorgelegd:

1. De Verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026 (hierna: Verordening vergunningparkeren);

Voor de invoering van vergunningparkeren is een gemeentelijke verordening parkeerregulering als wettelijke basis vereist. Het college heeft daarom op 15 april 2025 ingestemd met de ontwerp-Verordening vergunningparkeren. Deze verordening legt uitsluitend de basis voor het toepassen van vergunningparkeren. Na vaststelling door het college is de Verordening vergunningparkeren 2026 op 13 mei 2025 besproken in de commissie Omgeving en heeft daarna van 28 mei 2025 tot en met 9 juli 2025 ter inzage gelegen.

2. Het inspraakverslag behorend bij de Verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026 (hierna: het inspraakverslag).

Alle inspraakreacties zijn gebundeld en verwerkt in een inspraakverslag. Mede op basis van de inspraakreacties heeft het college een aantal inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd in de ontwerp

Verordening. Op grond van de Participatieverordening Leidschendam-Voorburg 2023 stelt de gemeenteraad het inspraakverslag vast.

3. Het projectvoorstel voor het voorgenomen eerste aanwijzingsbesluit om vergunningparkeren in te voeren in de buurten rond de Westfield Mall of the Netherlands (hierna: de Mall).

Op 12 november 2024 heeft de gemeenteraad besloten (dossier 3933) dat het instrument van vergunningparkeren ook op grotere schaal toegepast kan worden, in afwijking van de vastgestelde Nota Parkeerbeleid 2021. Ook heeft de raad besloten dat zij, op basis van een integraal projectvoorstel, een definitief besluit zal nemen over het vergunningparkeren in de buurten rond de Mall. Met dit raadsvoorstel wordt dat projectvoorstel aan uw raad voorgelegd.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de eerdere iBabs-dossiers:

- 2119 Nota Parkeerbeleid 2021
- 3223 Plan van Aanpak Tegengaan parkeeroverlast rondom Mall of the Netherlands
- 3813 Startnotitie burgerparticipatie over parkeeroverlast rondom de Mall
- 3933 Invoeren vergunningparkeren in de buurten rondom de Mall
- 4244 Ontwerp Verordening vergunningparkeren 2026
- 4043 Raadsbrief informeren over de ontwerpverordening Vergunningparkeren

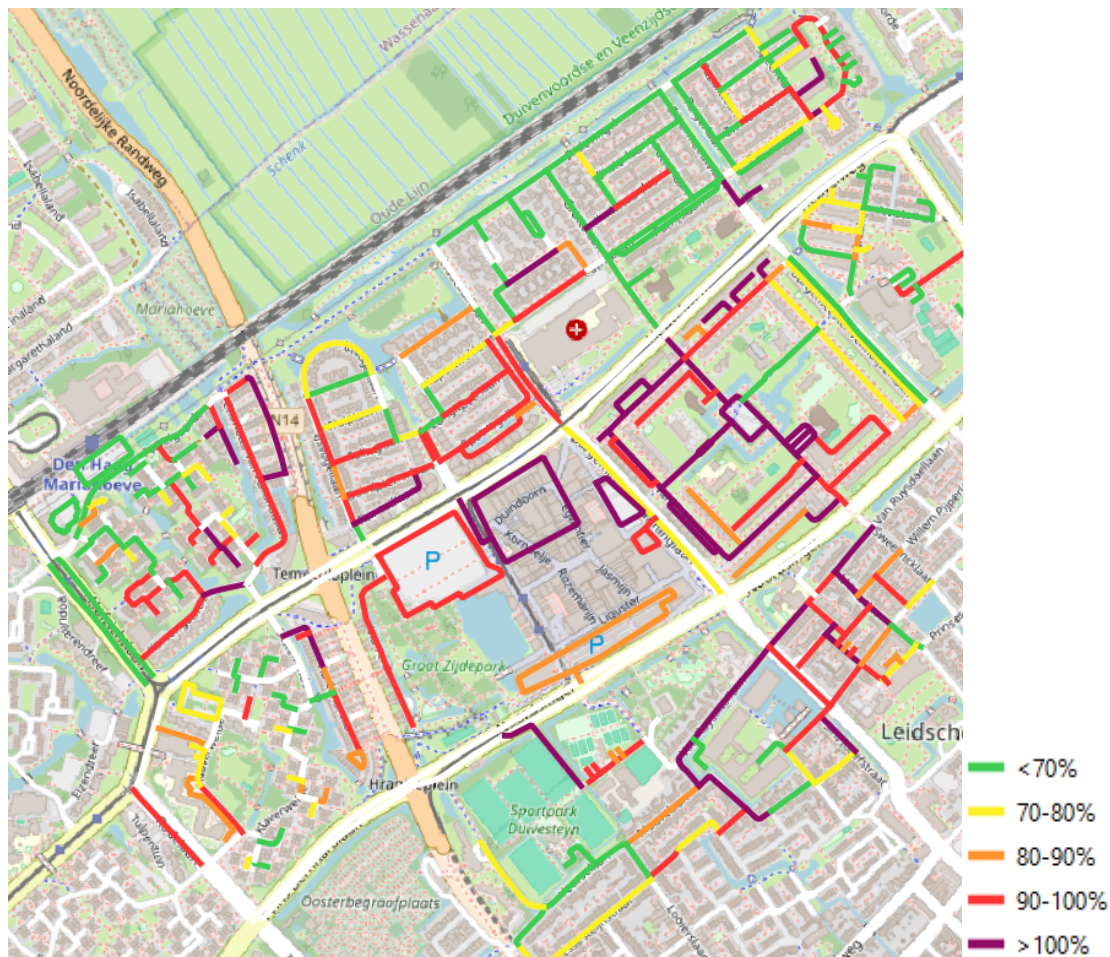
3. Afwegingen

Meer parkeerdruk sinds opening van de Mall of the Netherlands

Sinds de opening blijkt de Mall zeer succesvol te zijn. 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. 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). 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. Het college voert – in lijn met motie 834 – als aanvulling op de eigen te nemen maatregelen ook gesprekken met de Mall om in samenwerking de verkeersdruk en bijbehorende overlast tegen te gaan.

De parkeerdruk tijdens weekenddagen is maatgevend voor de gekozen aanpak. In december 2024 zijn er meerdere parkeerdrukmetingen tijdens representatieve perioden gehouden. De parkeerdrukmetingen laten zien wat de effecten zijn van de parkeerkeuzes die door bezoekers van de Mall worden gemaakt. De onderstaande figuur 1 laat zien hoe de gemiddelde

parkeerdruk er uit ziet tijdens weekenddagen.



Figuur 1: gemiddelde parkeerdruk op straatniveau tijdens weekenddagen (bron: parkeerdrukmeting december 2024).

Parkeerregulering als één van de instrumenten om verkeersdruk tegen te gaan

Bij het onderdeel parkeerregulering heeft de raad aangegeven vergunningparkeren als beste reguleringsinstrument te zien om de parkeeroverlast in de wijken rondom de Mall tegen te gaan. Daartoe is de afgelopen 1,5 jaar de benodigde regelgeving opgesteld en is er intensief geparticipeerd met de inwoners. Met dit raadsvoorstel worden de Verordening vergunningparkeren met bijbehorend inspraakverslag en het projectvoorstel aan de raad voorgelegd ter vaststelling. Met dit besluit zal de grondslag voor de invoering van het vergunningparkeren in 2026 voor de buurten rondom de Mall van kracht worden. Daarna worden er nog een definitief Aanwijzingsbesluit en de Nadere regels vergunningparkeren door het college vastgesteld. De daadwerkelijke invoering vindt plaats nadat de bebording, belijning, vergunninguitgifte en het parkeertoezicht zijn geïmplementeerd. Vanwege de benodigde implementatietijd, zal het vergunningparkeren in deze buurten naar verwachting uiterlijk per 1 september 2026 ingaan.

Wat is de verhouding tussen de verordening, de tarieventabel en het aanwijzingsbesluit?

Voordat er wordt ingegaan op nadere afwegingen van dit raadsvoorstel, wordt hieronder eerst het onderscheid tussen verordening, de bijbehorende tarieventabel en het aanwijzingsbesluit geschetst:

- In de **Verordening vergunningparkeren** stelt de gemeenteraad het *vergunningstelsel* en de *vergunningvoorwaarden* vast. De verordening stelt de raad vast op basis van de bevoegdheid die de raad heeft op grond van de artikelen 147 en 149 Gemeentewet. Voor deze specifieke verordening heeft de raad een verordenende bevoegdheid op grond van de artikelen 216 en 225 van de Gemeentewet. De Verordening is vervolgens toepasbaar op het hele grondgebied van de gemeente.
- De **Tarieventabel** is als bijlage onlosmakelijk verbonden met en onderdeel van de bovengenoemde Verordening. De tarieventabel stelt de *vergunningtypen en het daarbij behorende tarief* vast.
- In het **Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren** stelt het college *gebieden en tijdvensters* vast. Deze bevoegdheid wordt door het college verkregen (geattribueerd) van de gemeenteraad via artikel 2 van de Verordening vergunningparkeren. De raad ontvangt dit ontwerp Aanwijzingsbesluit nu ter informatie als onderdeel van het voorliggende projectvoorstel. Nadat de raad de Verordening en het projectvoorstel heeft vastgesteld, zal het college het definitieve aanwijzingsbesluit vaststellen.
- In de ook nog vast te stellen **Nadere regels vergunningparkeren** stelt het college nadere regels rondom *het beoordelen van aanvragen, het wijzigen en het intrekken van (een)(verleende) vergunning(en)* vast.
- Voor **nieuwe of gewijzigde blauwe schijfzones** wordt er door het college een **verkeersbesluit** genomen en een **ontheffingenbeleid** vastgesteld (waardoor vergunninghouders mogen parkeren in een blauwe schijfzone, langer dan de maximale tijdsduur van twee uur). Het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid worden voorafgaand aan besluitvorming ter inzage gelegd.

Toelichting op de juridische instrumenten

Voor de aanpak van de parkeerproblematiek rondom de Mall is er gekozen om het instrument vergunningparkeren te hanteren. In het onderstaande overzicht worden de juridische instrumenten toegelicht.

De Verordening vergunningparkeren

Het onderscheid tussen blauwe zone (ontheffingen) en vergunninghoudersparkeren

In een blauwe zone worden voertuigen voor korte tijdsduur geparkeerd. De tijdsduur is gemaximeerd; in onze gemeente vaak op maximaal 2 uur. De bestuurder van het voertuig moet met de blauwe tijdschijf aantonen op welk tijdstip de parkeeractie is begonnen. In onze gemeente kunnen er ontheffingen van deze beperkingsduur van de parkeertijd worden aangevraagd door doelgroepen zoals bewoners. Voor de ontheffing worden leges geheven, waarvan de hoogte door de gemeenteraad is vastgesteld in de Legesverordening.

In een vergunninghoudersgebied mogen alleen vergunninghouders parkeren. Hier is dus sprake van een exclusief recht om te parkeren binnen het aangewezen gebied. Voor de vergunning wordt een belastingheffing geheven, waarvan de hoogte door de gemeenteraad wordt vastgesteld in de Tarieventabel, behorend bij de Verordening vergunningparkeren.

Bijlage 4464-1 bevat de verordening, inclusief de tarieventabel.

De Verordening vergunningparkeren vormt het juridische kader om vergunningparkeren mogelijk te maken. De Verordening vergunningparkeren bepaalt welke soorten vergunningen kunnen worden uitgegeven en tegen welke tarieven. Met raadsbrief 4043 is de raad geïnformeerd over de inspraakreacties en welke wijzigingen het college daarna heeft doorgevoerd. In de raadsbrief 4043 heeft het college aangegeven dat zij het differentiëren van tarieven wenselijk acht en deze nader onderzoekt. Deze differentiatie is doorgevoerd in de Tarieventabel.

Onderdeel van de voorliggende verordening is de tarieventabel. Het bedrag dat de gemeenteraad voor deze tarieven vaststelt, is verbonden aan het beoogde doel. Eén van de huidige doelstellingen van het gemeentelijke parkeerbeleid is dat inwoners in de eigen buurt en dicht bij hun woning kunnen parkeren. In de praktijk lukt dit niet altijd, omdat in sommige buurten bestuurders parkeren die geen bestemming in de buurt hebben. De gemeente kan het instrument vergunningparkeren inzetten om openbare parkeerplaatsen op straat- of buurniveau exclusief toe te wijzen aan specifieke doelgroepen (inwoners en bezoekers van deze inwoners).

Deze doelgroepen ontvangen daarmee voordelen zoals een grotere kans op een vrije parkeerplaats. Tegelijkertijd moet de gemeente kosten maken om vergunningparkeren werkend te krijgen (beheer, onderhoud, handhaving, backoffice).

Kostendekkendheid van het vergunningparkeren

In dit voorstel gaat het college uit van het verhalen van een deel van de kosten op de vergunninghouders. Daarnaast worden de kosten gedekt door een voorgestelde inzet van gereserveerde middelen in de Kadernota en inzet van incidentele middelen uit de Algemene

reserve. Hierover beslist de raad in de voorgestelde begrotingswijziging die onderdeel uitmaakt van het Projectbesluit (4464-3). Op basis van dit voorstel is de verdeelsleutel als volgt:

Baten uit vergunningen:	€ 216.700	63,5% van de lasten
Lasten:	€ 340.000	
Dekking binnen de begroting	-/- €50.000	14,7% van de lasten
TOTALEN	€ 73.300-	21,5% van de lasten

Totstandkoming van het tarief

Wettelijk is er geen inspraak mogelijk op belastingtarieven. Voor de totstandkoming van de tarieven voor vergunningen heeft het college de tarieven en doelstellingen van het parkeerbeleid in andere gemeenten vergeleken (toezegging 1102). Onderzocht zijn gemeenten in de Haagse regio (Den Haag, Rijswijk, Zoetermeer, Delft, Leiden), randgemeenten van grote agglomeraties (Amstelveen, Diemen, Nieuwegein, Schiedam, Vlaardingen) en gemeenten met incidentele parkeeroverlast (Katwijk, Noordwijk, Zandvoort, Loon op Zand). De vergelijking laat zien dat vergunningstarieven sterk verschillen en samenhangen met beleidsdoelen. Leiden, Delft en Den Haag hanteren een tariefstelsel met als beleidsdoel om het autobezit te sturen. Een eerste vergunning heeft daar een jaarlijkse prijs in de bandbreedte van € 94–€ 216. Amstelveen, Beverwijk, Diemen en Zoetermeer streven naar kostendekkend beleid en rekenen voor de eerste vergunning € 27– € 40 per jaar en krijgen daar ook inkomsten uit via naheffingsaanslagen doordat er betaald parkeren wordt gehanteerd; deze gemeenten lijken qua bevolkingsdichtheid en autobezit per huishouden op Leidschendam-Voorburg. Kleinere gemeenten zoals Katwijk en Noordwijk rekenen € 20 per jaar.

De Tarieventabel

De tarieventabel maakt het onderscheid tussen een aantal vergunningtypen:

- De vergunningtypen 1A (bewoners), 1B (bedrijven) en F (instellingen) zullen de hoofdmoot van de aanvragen vormen en kennen een tarief van € 30 per jaar;
- De vergunningtypen C (bewoners) en D (bedrijven) zijn bedoeld voor het verkrijgen van een parkeerrecht voor bezoekers met 200 uur maximaal per jaar (voor vergunningtypen C1 en D);
- Voor mantelzorgers en thuiszorgverleners wordt een kosteloze vergunning ingevoerd (vergunningtype E). Voor professionele zorgverleners wordt een vergunning met een regulier tarief ingevoerd (vergunningtype I);
- Voor houders (of houders-bestuurders) van een gehandicaptenparkeerkaart wordt een lager tarief gehanteerd van € 10 per jaar (vergunningtype K). Deze vergunning geeft het recht om te parkeren in het gereguleerde gebied voor houders en houders-bestuurders van een gehandicaptenparkeerkaart die niet in het gereguleerde gebied wonen. Het college vindt een lager tarief aanvaardbaar omdat houders van een gehandicaptenparkeerkaart vaak te maken hebben met hogere sociaal-medische kosten.
- Vergunningtypen L (onderhoudsbedrijven) en M (tijdelijke vergunning) zijn bedoeld voor het parkeren van voertuigen in het gereguleerde gebied. Dit zijn dus stilstandacties die

langer duren dan laden en lossen op de openbare weg en waarvoor een voertuig dus parkeert. Deze vergunningen kunnen op weekend- of dagbasis worden aangevraagd.

Bezoekersregelingen voor bewoners

Binnen de tarieventabel zijn twee bezoekersregelingen bewoners opgenomen.

De bezoekersregeling bewoners heeft een tarief van € 20 voor 200 bezoekersuren.

Daarnaast is er een bezoekersregeling bewoners 'Basis'. Deze bezoekersregeling bestaat uit 50 uur en is momenteel gratis. Elk huishouden heeft recht op deze 50 uur. De toepasbaarheid van deze bezoekersregeling bewoners 'Basis' volgt in de nog door het college vast te stellen Nadere regels vergunningparkeren. Met deze bezoekersregeling is het voor alle inwoners mogelijk om bezoek wat moet parkeren te blijven ontvangen. Het doel van deze basis- en getarifeerde bezoekersregeling is om te voorkomen dat bijvoorbeeld minima geen bezoek kunnen ontvangen vanwege het tarief voor bezoekersparkeren.

Toelichting tariefstelling en tarievensystematiek

Het college stelt een tarief van € 30 per jaar voor de hoofdmoot van de vergunningen (vergunningtypen 1A, 1B en F) voor. Dit komt neer op een tarief van €15,00 per reguliere dag waarop een vergunning in eerste aanleg geldig is. De hoogte van het vergunningentarief hangt af van de gehanteerde venstertijden en de kosten die de gemeente moet maken voor het hanteren van het vergunningparkeren.

Deze keuze is gemaakt met als uitgangspunt de lasten voor het vergunningparkeren in fase 1. In de toekomst kunnen de tarieven veranderen, met name wanneer URW na gemeentelijke toestemming besluit om het betaald parkerenregime op de terreinen van de Mall verder uit te breiden naar andere dagen en tijden. Dit betekent dat de dagen en venstertijden waarop het vergunningparkeren geldt toenemen omdat het college wil voorkomen dat bezoekers van de Mall parkeren in de vergunninghoudersgebieden. Dit betekent dat de lasten stijgen. Er zal dan weer een afweging moeten plaatsvinden over de verdeelsleutel van de lasten en de hoogte van het vergunningentarief. Een wijziging van de vergunningentarieven moet dan via een raadsvoorstel tot wijziging van de tarieventabel van de Verordening vergunningparkeren worden vastgesteld.

De te maken kosten voor een vergunningengebied zijn hoger dan dit bedrag; er is voor gekozen om niet alle kosten door te belasten aan de bewoners. Anderzijds vindt het college het helemaal niet doorrekenen van de kosten aan de inwoners van het gebied ook geen optie, omdat de vergunninghouders ook directe voordelen genieten. Vergunninghouders krijgen immers een recht tot parkeren in het gereguleerde gebied. In vergelijking tot omliggende gemeenten en de onderzochte gemeenten bevat het voorstel een redelijk tarief in verhouding tot de venstertijden. Het uitgangspunt is dat het tarief goed communiceerbaar en hanteerbaar is.

Bovenstaande vergunningtypen en -tarieven gelden alleen in de gebieden waarin gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Naar haar aard is de tarieventabel algemeen verbindend van aard; dat wil zeggen dat de tarieventabel zonder wijziging ook geldt voor andere gebieden waarin vergunninghoudersparkeren kan worden ingevoerd. Op het moment dat er wijzigingen plaats moeten vinden in de verschillende vergunningtypen en -tarieven (bijvoorbeeld als er buurten

komen waar vergunningparkeren op meer dagen wordt ingevoerd) is het noodzakelijk om een gewijzigde Verordening met bijbehorende Tarieventabel vast te stellen.

Nadat de raad de Verordening vergunningparkeren heeft vastgesteld, wordt deze bekendgemaakt in het Gemeenteblad en is daarna zichtbaar op overheid.nl. De datum van inwerkingtreding is de dag na bekendmaking. Het inspraakverslag wordt openbaar gemaakt op de website.

Projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt)

De raad heeft besloten (dossier 3933) dat zij op basis van een integraal projectvoorstel een definitief besluit neemt over het invoeren van vergunningparkeren rondom de Mall. Bijlage 3 - Projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt) bevat het integrale projectvoorstel. In deze bijlage is opgenomen in welke deelgebieden vergunningparkeren wordt ingevoerd, wat de venstertijden zijn, wat er naast de invoering nog meer gebeurt, een toelichting op de financiële gevolgen en het (concept-) aanwijzingsbesluit zelf.

Gefaseerde aanpak parkeerproblematiek

Het college kiest voor een gefaseerde aanpak van de parkeerproblematiek in de buurten rondom de Mall. De gefaseerde aanpak is als volgt:

- Fase 1: huidige aanpak met vergunningparkeren voor de huidige parkeeroverlast; Dit betreft enkel parkeerregulering tijdens weekenden en feestdagen.
- Fase 2: toekomstige aanpak met eventuele verdere uitbreiding en aanpassingen van het parkeerregime wanneer de eigenaar van de Mall (URW) betaald parkeren invoert op haar terreinen.

Het projectvoorstel stelt voor om in 8 van de 9 deelgebieden vergunningparkeren in te voeren op de weekenddagen en feestdagen. Dit zijn de momenten waarop momenteel de grootste parkeeroverlast is, en waar draagvlak onder de inwoners voor is. Het college ziet dat er in de toekomst een andere opgave rondom parkeren in deze deelgebieden is. Dit hangt sterk samen met de mogelijkheid dat de Mall betaald parkeren gaat invoeren op haar parkeerterreinen.

Het college voorziet dat met de invoering van dit betaald parkeren de parkeerdruk in de wijk ook op andere momenten in de week toe gaat nemen.

De invoering van betaald parkeren op het terrein van de Mall kan alleen in samenspraak met de gemeente, waarbij de mogelijke consequenties van deze invoering centraal staan. Een van de consequenties is dat het parkeerreguleringsregime op dat moment significant moet worden aangepast, met hogere kosten als gevolg. Op basis van de aangenomen motie 834:

Geen betaald parkeren op terrein van The Mall zonder vergunningparkeren stuurt het college in deze gesprekken ook op een structurele financiële bijdrage van de Mall, zodat de Mall niet alleen de lusten maar ook een deel van de lasten draagt.

Met dit raadsvoorstel en het bijbehorende projectbesluit staat het college gesteld om de huidige parkeeroverlast voor inwoners te verminderen. Dit is een belangrijke stap waarbij ervoor gezorgd wordt dat het prettig en veilig wonen blijft in de betreffende buurten in Leidschendam en Voorburg.

Aanwijzingsbesluit bevindt zich nog in de voorontwerpfase

Het aanwijzingsbesluit bevindt zich nog in de voorontwerpfase en moet nog door het college worden vastgesteld. De verdere uitwerking hangt samen met de invoering van een aantal nieuwe blauwe zones. In straten met winkelcentra, gebedshuizen en sportfaciliteiten wil het college een blauwe zone hanteren voor bezoekers. Het college wil ook een blauwe zone instellen rondom ziekenhuis HMC Antoniushove. Hiervoor worden per blauwe zonegebied nog een apart verkeersbesluit en een ontheffingenbeleid voor vergunninghouders vastgesteld. De introductie van de vergunninghoudersgebieden en de blauwe zones moet zorgen voor een evenwicht tussen de beschikbare parkeerplekken tijdens de venstertijden waarop vergunningparkeren geldt en de bereikbaarheid van een aantal voorzieningen in het gebied zoals wijkwinkelcentra en gebedshuizen. Met deze keuze sluit het college aan bij de uitgangspunten van de Nota parkeerbeleid 2021.

Het college informeert de raad tijdig over de inspraakprocedures voor de invoering van de blauwe zones en de vaststelling van het definitieve aanwijzingsbesluit.

4. De financiële gevolgen van het besluit

Het college kiest voor een aanpak waarbij er gedurende een deel van de week sprake is van vergunningparkeren in het gereguleerde gebied. Het invoeren en instandhouding van vergunningparkeren in het gereguleerde gebied vraagt om een extra inspanning voor de organisatie. In onderstaande tabel staat de exploitatie van deze maatregel:

Baten uit vergunningen:	€ 216.700
Lasten:	€ 340.000
Dekking binnen de begroting	-/- €50.000
TOTALEN	€ 73.300-

De structurele lasten bestaan grotendeels uit handhaving van het vergunningengebied door middel van een scanauto en het inzetten van het benodigde personeel voor het afhandelen van aanvragen en het beantwoorden van vragen en klachten. Voor de inzet van de scanauto is in de kadernota 2025-2028 vanaf 2025 een bedrag van structureel € 50.000 opgenomen, dit bedrag wordt ingezet om een deel van de kosten te dekken.

De structurele baten worden ingezet voor handhaving en het afhandelen van de aanvragen, vragen en klachten. Voor een uitgebreidere toelichting op de totstandkoming van de baten en lasten wordt verwezen naar Bijlage 3 - Projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt).

Omdat de eerste fase over 2026 en 2027 loopt, worden de in bovenstaande tabel genoemde bedragen voor 50% in 2026 en voor 50% in 2027 ter begroting gebracht.

Naast de structurele lasten is er ook sprake van eenmalige opstartkosten. Deze bedragen naar verwachting € 75.000. Deze kosten worden gedekt uit de middelen (€75.000) voor vergunningparkeren die in de Kadernota 2026-2029 zijn opgenomen en in 2026 ter begroting zijn ingebracht.

Dekking van het financiële tekort

Het eenmalige financiële tekort (baten-lasten) €73.300 komt voor een bedrag van €36.650 ten laste van het exploitatieresultaat van de begroting van 2026 en voor een bedrag van €36.650 ten laste van de begroting van 2027.

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. Op 18 juni 2024 heeft het college de startnotitie participatie Tegengaan parkeeroverlast rondom de Mall (3813) vastgesteld. De stappen zoals beschreven in de startnotitie zijn uitgevoerd en de afgelopen periode is er zorgvuldig invulling gegeven aan de participatie.

Sinds de start van de aanpak is er nauwe betrokkenheid van de klankbordgroep. De klankbordgroep is een afvaardiging van belanghebbenden die gevraagd zijn om mee te denken over de onderbouwing wanneer en onder welke voorwaarden parkeren voor vergunninghouders toegepast kan gaan worden als vorm van parkeerregulering. Er is veel contact geweest met de klankbordgroep over de participatie, de verordening en de opzet van de online draagvlakmeting.

De online draagvlakmeting is een belangrijk participatie-instrument wat in de zomer van 2025 uitgevoerd is. Het doel van de draagvlakmeting was om alle belanghebbenden uit de deelgebieden rondom de Mall te betrekken en te bevragen.

In opdracht van de gemeente Leidschendam-Voorburg heeft het onderzoeksbureau Populytics een onlinevragenlijstonderzoek uitgevoerd in een negental deelgebieden in Voorburg en Leidschendam die te maken hebben met de parkeer- en verkeersproblematiek rondom de Mall of the Netherlands. Het onlinevragenlijstonderzoek richtte zich op het draagvlak voor de invoering van vergunninghoudersparkeren in de omliggende wijken binnen het onderzoeksgebied. Er zijn in totaal maar liefst 1.775 vragenlijsten ingevuld. Uit alle negen onderzochte deelgebieden hebben voldoende deelnemers een geldige response op het vragenlijstonderzoek gegeven om een representatief beeld over de uitkomsten te kunnen geven.

De participatie voor dit raadsvoorstel is onderdeel van het Experimenteerprogramma (dossier 3791 experimenteerprogramma inwonersparticipatie 2024-2027). Het doel van het experimenteerprogramma is de ontwikkeling van inwonerparticipatie te bevorderen door te experimenteren met nieuwe vormen van inwonerparticipatie. De nieuwe vorm van participatie waar voor dit raadsvoorstel tot vaststelling van de verordening ervaring mee opgedaan is, is de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode bij de online draagvlakmeting. De opgedane ervaringen worden momenteel opgenomen in de tussenrapportage over het Experimenteerprogramma. De tussenrapportage zal naar verwachting eind 2025 gereed zijn.

De ontwerpverordening is door het college vrijgegeven voor inspraak voor een periode van 6 weken van 28 mei tot en met 9 juli 2025. Tijdens de inspraakperiode konden belanghebbenden schriftelijk of via een webformulier een inspraakreactie indienen op de ontwerp Verordening vergunningparkeren. In de eerste 2 weken van de inspraakperiode (28 mei tot en met 9 juli 2025) zijn 2 informatieavonden georganiseerd voor alle inwoners, ondernemers en organisaties in de gemeente. Er was geen inspraak mogelijk op de Tarieventabel. De inspraakreacties zijn verwerkt in het inspraakverslag. Daarbij is iedere inspraakreactie door het college voorzien van een reactie.

Indieners van een inspraakreactie ontvangen, na vaststelling van het inspraakverslag door de raad, persoonlijk bericht over de afhandeling van hun reactie.

Voor zowel het verkeersbesluit als het vaststellen van de Nadere regels vergunningparkeren vindt geen aparte participatie of inspraak plaats. Beide onderdelen zijn – als onderdeel van de te nemen maatregelen – meegenomen in de eerder gehouden participatie. Zo is bijvoorbeeld meegenomen dat bij publiekstrekkingen (zoals winkels, een gebedshuis of sportfaciliteit) een blauwe zone ingevoerd wordt. Het verkeersbesluit en de Nadere regels zijn daarmee faciliterend aan het overkoepelende besluit. Zowel het verkeersbesluit als de Nadere regels worden door het college vastgesteld.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan
secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Documenten behorende bij dit raadsvoorstel

4464-1 Verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026

4464-2 Inspraakverslag verordening vergunningparkeren 2026

4464-3 Projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt)

4464-4 Concept raadsbesluit verordening vergunningparkeren Leidschendam-Voorburg 2026 en projectvoorstel concept-aanwijzingsbesluit vergunningparkeren rond de Mall (Voorburg Essesteijn & Leidschendam-midden en Damsigt)

4464-5 Rapport Populytics draagvlakmeting over parkeren rond the Mall of the Netherlands

4464-6 Begrotingswijziging 2025-15