

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG



**Leidschendam-
Voorburg**

Datum 28 mei 2024

Nummer 3792

Onderwerp Raadsbrief Plan van aanpak tegengaan parkeeroverlast rondom Mall of the Netherlands

Portefeuillehouder Wethouder Keus

1. Aanleiding

Al vanaf de opening van de Westfield Mall of the Netherlands in maart 2021 overtreft het aantal bezoekers de verwachtingen. In inmiddels is het aantal bezoekers gegroeid tot 15 miljoen. De Mall is daarmee de grootste publieksaantrekkende attractie van Nederland.

Al kort na de opening werd er veel parkeer- en verkeersoverlast ondervonden. Het college is daarom direct gestart met beheersmaatregelen. Meer structurele maatregelen zijn in februari 2022 goedgekeurd door de raad (dossier 2629). Omdat de klachten over verkeers- en parkeeroverlast bleven aanhouden heeft het college op 11 juli 2023 een nog verdergaande, bredere aanpak vastgesteld en de raad daarover geïnformeerd (dossiernummer 3439). Het college heeft daarin voorgesteld de bestaande maatregelen gericht op verkeersmanagement uit te breiden naar een aanpak, die bestaat uit drie pijlers:

1. Verkeersmanagement
2. Parkeerregulering in de wijken rondom de Mall
3. Bevordering van gezonde en duurzame vormen van vervoer (mobiliteitstransitie).

In deze brief informeren wij u over de aanpak die het college voorstaat, gericht op parkeerregulering in de wijken rondom de Mall.

Op 23 april 2024 heeft het college het Plan van Aanpak Tegengaan parkeeroverlast rondom Mall of the Netherlands vastgesteld. Dit plan van aanpak beschrijft het proces om te onderzoeken welke vorm van parkeerregulering in welke wijken rondom de Mall, op welke plaatsen en tijdstippen het meest passend is en hoeveel draagvlak daarvoor is. De inzet van het college daarbij is niet alleen het bereikbaar houden van Leidschendam-Voorburg maar ook het maken van een gezonde leefomgeving. Het terugdringen van parkeeroverlast en filevorming draagt daar in belangrijke mate aan bij. De leefbaarheid en bereikbaarheid voor inwoners hebben voor de gemeente prioriteit.

De Nota Parkeerbeleid 2021 geeft 2 opties voor parkeerregulering: parkeerschijfzones en vergunninghoudersparkeren. De derde vorm die een gemeente heeft voor parkeerregulering is betaald parkeren (volledig gefiscaliseerd parkeren). Deze vorm is niet opgenomen in de Nota Parkeerbeleid 2021 en wordt in lijn met het Coalitieakkoord (2022) niet toegepast in deze gemeente.

Bij de eerder genoemde, bredere aanpak heeft het college aangegeven parkeren voor vergunninghouders als meest effectieve keuze te zien voor de wijken rondom de Mall. Aangevuld met parkeerschijfzones op enkele specifieke plekken, waar dat nodig is. In die wijken mogen dan alleen vergunninghouders parkeren. Voor bezoekers van bewoners is er een bezoekersregeling. Het doel van vergunningshoudersparkeren is om parkeerplaatsen exclusief toe te wijzen aan de wenselijke doelgroepen, binnen een gebied en/of tijdsvenster. Parkeerschijfzones daarentegen hebben als doel om de doorstroom van parkeerders te garanderen en dus langparkeerders te weren. Naast het tegengaan van parkeeroverlast die wordt veroorzaakt door bezoekers van de Mall, zal vergunninghoudersparkeren ook de parkeeroverlast van bijvoorbeeld werknemers van het ziekenhuis tegengaan.

Omdat parkeren voor vergunninghouders nog niet eerder is toegepast in Leidschendam-Voorburg, is een plan van aanpak opgesteld met medewerking van een gespecialiseerd, extern adviesbureau. Dit plan van aanpak beschrijft de processtappen die nodig zijn om te onderzoeken onder welke voorwaarden de keuze gemaakt kan worden vergunninghoudersparkeren in te voeren. Belangrijk uitgangspunt is dat dit proces zeer zorgvuldig wordt uitgevoerd en dat maatregelen ten alle tijden worden getoetst aan draagvlak en proportionaliteit.

Nu het college het Plan van Aanpak tegengaan parkeeroverlast rondom de Mall heeft vastgesteld, kan er ook uitvoering worden gegeven aan pijler 2: parkeerregulering. Het college wil echter benadrukken, dat de samenhang tussen de drie pijlers essentieel is voor het succes van de bredere aanpak. De maatregelen die onder de noemer verkeersmanagement (pijler 1) zijn uitgevoerd hebben al het nodige effect gehad. Maar ook de verdere uitwerking van pijler 3, het bevorderen van gezonde en duurzame vormen van vervoer, zal onverminderd aandacht krijgen. Verbeteringen van het openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en de daarbij behorende infrastructuur zijn en blijven essentieel om grip te krijgen en te houden op de parkeer- en mobiliteitsproblematiek rondom de Mall maar ook in geheel Leidschendam-Voorburg. Daarbij kunnen vervangende en/of aanvullende (op afstand gelegen) extra parkeer- of overstapgelegenheden (hubs) met mogelijk alternatieven voor het 'last-mile' vervoer een belangrijke rol spelen.

Ook de relatie met het A4 Haaglanden N14 project wordt niet uit het oog verloren. Met ongelijkvloerse kruispunten op rijksweg N14 is dit van groot belang voor de bereikbaarheid van Leidschendam-Voorburg en van de Mall in het bijzonder. Het Rijk heeft het project medio 2023 op pauze gezet. In het recent verschenen Hoofdlijnenakkoord PVV-VVD-NSC-BBB 2024-2028 wordt nadrukkelijk benoemd dat de gepauzeerde projecten worden opgepakt, mits de inzet van personeel, middelen en vergunningsruimte het toelaat. De concrete gevolgen blijven echter onbekend. Het college vraagt de regio (MRDH en provincie) én Rijk de daardoor ontstane knelpunten op te lossen. Als dat niet meer met de aangepaste kruispunten op de N14 kan, dan op een andere manier. Passend binnen de aanpak met de 3 pijlers voor de Mall zoals hierboven benoemd. In andere delen van de gemeente wordt niet meer ingezet op het faciliteren van extra autoverkeer. Wel op verkeersveiligheid, leefbaarheid en fiets.

2. Inhoudelijke uiteenzetting

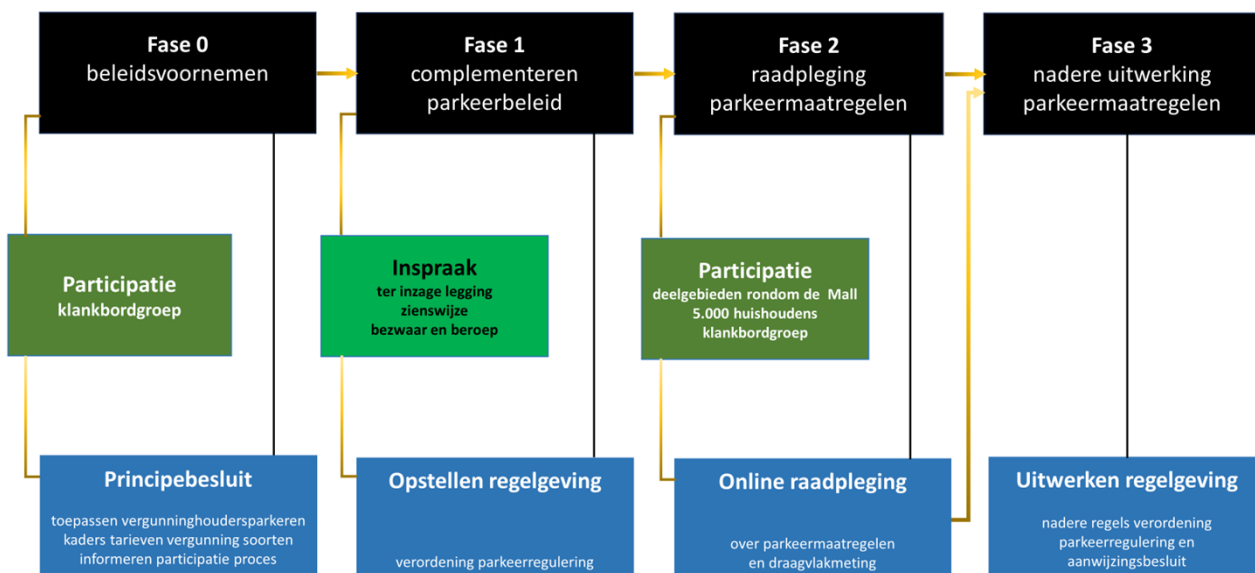
Het college vindt het belangrijk dat besluitvorming zeer zorgvuldig wordt voorbereid. Om parkeren voor vergunningshouders daadwerkelijk te implementeren in buurten is een proces van besluitvorming, complementeren regelgeving, participatietrajecten en inspraak nodig. In het plan van aanpak is een werkwijze en planning opgesteld, waarin de te nemen stappen om parkeren voor vergunningshouders te implementeren, is opgesplitst in 4 fases. De 4 fases staan hieronder beschreven en in figuur 1 schematisch weergegeven.

Werkwijze en tijdslijn

Het plan van aanpak beschrijft 4 fases:

- FASE 0:** Beleidsvoornemen dat bestaat uit het onderzoeken van de mogelijkheden een parkeervergunningenregeling voor bewoners toe te passen in de wijken rondom de Mall in plaats van parkeerschijfzones. Dit wordt als principebesluit ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. Daaraan voorafgaand wordt uitgaande van de klankborggroep Mall, aangevuld met diverse stakeholders, een participatieproces doorlopen. Daarin wordt onderzocht hoe inwoners van Leidschendam-Voorburg staan tegenover deze vorm van parkeerregulering. De gemeenteraad kan dan de afweging maken een parkeervergunningenregeling daadwerkelijk als instrument in te zetten om parkeeroverlast in wijken rondom de Mall tegen te gaan. En daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in die wijken te verbeteren. Het participatieproces is reeds in gang gezet. Op 30 mei 2024 vindt de eerstvolgende sessie plaats met de klankbordgroep;
- FASE 1:** Complementeren Parkeerbeleid, bestaande uit het opstellen van een Parkeerverordening. Daarin wordt vastgelegd wie er voor een vergunning in aanmerking kunnen komen;
- FASE 2:** Draagvlakmeting in de wijken rondom de Mall, bestaande uit informatieavonden met belanghebbenden en een intensief participatieproces. In dit participatieproces wordt onderzocht welke vorm van parkeerregulering op het meeste draagvlak kan rekenen, of dat er ook vanuit de buurten aangedragen andere oplossingen denkbaar zijn. Ook moet inzicht worden gekregen op welke plaatsen, dagen en tijdstippen de overlast plaatsvindt, zodat te nemen maatregelen proportioneel kunnen worden uitgevoerd. Dat houdt in dat niet perse in alle wijken rondom de Mall dezelfde vorm van parkeerregulering als eenduidige oplossing hoeft te worden gekozen. Bij de definitieve besluitvorming kan het college deze uitkomsten zwaar mee laten wegen;
- FASE 3:** Nadere uitwerking parkeerregelgeving in een Parkeerbelastingverordening en door het opstellen van een aanwijzingsbesluit met plaatsen, tijden en tarieven. In de Parkeerbelastingverordening wordt niet de mogelijkheid voor betaald parkeren

opgenomen. Een regeling voor parkeervergunninghouders kan alleen op grond van de Parkeerverordening worden ingesteld. Het tarief van de parkeervergunningen moet in een Parkeerbelastingverordening worden vastgesteld.



Figuur 1: Schematisch overzicht van 4 fases in het plan van aanpak, inclusief momenten van participatie, inspraak en bestuurlijke besluitvorming

Deze fases worden gevolgd door een realisatiefase. In het plan van aanpak worden deze fases inhoudelijk toegelicht en is een beknopte planning opgenomen.

Het participatieproces zoals beschreven in fase 0 zal plaatsvinden in mei en juni dit jaar. De uitkomsten daarvan zullen bij de behandeling van het principebesluit in het vierde kwartaal van 2024 aan de raad worden voorgelegd. Voor besluitvorming over het principebesluit in fase 0 wordt een beeldvormende raadsbijeenkomst georganiseerd. Daaraan voorafgaand ontvangt de gemeenteraad een technische notitie over deze parkeervergunningenregeling.

Voor de volgende fases wordt na besluitvorming over het principebesluit een meer gedetailleerde planning opgesteld. In deze planning zijn de processtappen gericht op de toepassing van vergunninghoudersparkeren en de volgorde van beslismomenten door bestuursorganen, nauwkeurig omschreven. Het gehele proces dat leidt tot het kunnen toepassen van een parkeervergunningenregeling, duurt door het te nemen principebesluit en de benodigde aanpassingen in de regelgeving ongeveer 6 tot 9 maanden langer dan gebruikelijk is bij het invoeren van een blauwe zone.

Betrokkenheid bewoners en belanghebbenden

In voorjaar 2022 is een klankbordgroep Mall opgericht, die is betrokken bij de al eerder genomen maatregelen van de Taskforce Mobiliteit Mall. In mei 2023 heeft de klankbordgroep Mall positief gereageerd op het voornemen een parkeervergunningenregeling voor bewoners toe te passen, indien wordt besloten deze in 1 of meerdere wijken rondom de Mall in te voeren.

In fase 0 zal de klankbordgroep, aangevuld met diverse belanghebbenden voor een zo breed mogelijke representativiteit, opnieuw worden geraadpleegd. Het eindproduct van fase 0 is het principebesluit. Dit besluit zal worden voorbesproken met de klankbordgroep. Overige inwoners van Leidschendam-Voorburg zullen hierover via de gebruikelijke media worden geïnformeerd. De wijken rondom de Mall zullen daarbij breder worden geïnformeerd over het te nemen principebesluit.

In fase 2 worden in de wijken rondom de Mall, zoals opgenomen in het Plan van Aanpak, alle bewoners huis aan huis uitgenodigd om deel te nemen aan een online enquête. Met deze enquête kan het draagvlak worden gemeten. De klankbordgroep Mall zal worden betrokken bij het opstellen van de vragen die in de enquête worden gesteld. Bewoners kunnen aangeven aan welke vorm van parkeerregulering zij de voorkeur geven. Ook kunnen bewoners aangeven in welke straten, op welke dagen en gedurende welke tijdsvensters zij parkeerregulering nodig vinden. Bij de definitieve besluitvorming, over het aanwijzen van gereguleerde gebieden, kan het college deze uitkomsten zwaar mee laten wegen. Hiermee worden draagvlak en proportionaliteit van de maatregelen gewaarborgd.

In beide gevallen zal het gaan om een raadplegende rol van de gemeente. Het principebesluit is beleidsmatig gezien een herbevestiging van een reguleringsvorm die al in de Nota Parkeerbeleid 2021 is vastgesteld. Alleen met op dit moment de toevoeging die reguleringsvorm te willen gaan toepassen in de wijken rondom de Mall indien er voldoende draagvlak is en/of parkeer- en verkeerstechnisch noodzakelijk.

In zowel fase 1 als in fase 3 vindt een inspraakprocedure plaats, conform artikel 7 van de Participatieverordening Leidschendam-Voorburg 2023. De inspraak in fase 1 heeft betrekking op de parkeerverordening en belastingverordening. In fase 3 heeft deze betrekking op het aanwijsbesluit en/of verkeersbesluit welke nodig zijn om parkeerregulering toe te passen op straat.

Parkeersituatie bij de Mall

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. Een dergelijk voorstel is nog niet ontvangen door de gemeente.

Ook staat in de anterieure overeenkomst 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”. Voor definitieve bekrachtiging van het desbetreffende besluit zal het college dit via de wensen- en bedenkingen procedure van artikel 169 lid 4 Gemeentewet voorleggen aan de gemeenteraad. De gemeenteraad kan daarbij aanbevelingen doen die tot aanpassing van de voorgestelde parkeerregulering leiden in samenhang met de andere pijlers van de mobiliteitsaanpak en het A4 Haaglanden N14 project, zoals beschreven in de aanleiding.

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 en partijen tijdig in overleg kunnen treden.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan
secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Bijlagen behorende bij deze raadsbrief:

3223 Plan van aanpak Tegengaan parkeeroverlast rondom Mall of the Netherlands