



De raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg,

gezien het voorstel van het college d.d. 4 juli 2023 (3321),

gezien het in de gemeenteraad van 26 september 2023 aangenomen amendement van de VVD 'Nota Parkeernormen Experimenteer paragraaf' ID 278,

gezien het in de gemeenteraad van 26 september 2023 aangenomen amendement van de VVD 'Nota Parkeernormen Verantwoordelijkheid bij ontwikkelaar' ID 280,

**b e s l u i t:**

1. De Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023 en het Inspraakverslag Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023 vast te stellen.

- **Onderstaande toe te voegen aan de tekst op bladzijde 24**

**Hoofdstuk 6 Juridisch Kader**

**6.4 Experimenteerruimte**

Indien een ruimtereservering als terugvaloptie voor afspraken met de initiatiefnemer van de bouwlocatie over deelmobiliteit niet gerealiseerd kan worden, gaat het college samen met de ontwikkelaar(s) actief op zoek naar experimentele mogelijkheden om een negatief effect op de parkeerdruk te voorkomen dan wel te beperken.

- **Blz 18:**

*In principe moet bij elke ontwikkeling worden voldaan aan de parkeernormen. De parkeereis landt in de omgevingsvergunning. Er zijn echter gevallen waar dat om diverse redenen moeilijk haalbaar is. In dit hoofdstuk wordt beschreven onder welke voorwaarden maatwerk mogelijk is of door het college afgeweken kan worden van de parkeereis. Daarnaast is het mogelijk de (auto)parkeereis te reduceren als er voorwaarden zijn of worden geschapen, die het autogebruik verminderen. Bijvoorbeeld als een ontwikkeling in de directe invloedssfeer ligt van een station, er ingezet wordt op deelmobiliteit of een extra inspanning wordt gepleegd op fietsparkeren. Dat leidt immers tot een lager autogebruik en -bezit.*

Te vervangen door:

Bij elke ontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeernormen. De parkeereis landt in de omgevingsvergunning. Er zijn echter gevallen waar dat om diverse redenen moeilijk haalbaar is. In dit hoofdstuk wordt beschreven onder welke voorwaarden maatwerk mogelijk is of door het college afgeweken kan worden van de parkeereis. Waar dit

afwijkingen betreft wordt dit kenbaar gemaakt via de reguliere planproducten voor de ontwikkeling van bouwlocaties.

We informeren de raad altijd via diverse planproducten voor woningbouw, deze planproducten worden altijd aan de raad ter vaststelling voorgelegd (ruimtelijke kader, ontwikkelvisie, ontwikkelkader, kavelambitie) over parkeren. Hierin zal extra aandacht komen voor het mobiliteitsprofiel van een ontwikkeling in relatie tot het type ontwikkeling, de doelgroep en de locatie. Hierbij zal ook expliciet ingegaan worden op de volgende situaties.

- Afwijkingen van de parkeernorm waarvoor het college bevoegd is;
- Afwijkingen van de parkeernorm vanwege inzet van de mobiliteitscorrectie bij excellente fietsparkeervoorzieningen en/of deelmobiliteit binnen het schil- en het centrumgebied;
- Afwijking van de parkeernorm vanwege inzet van de nul-norm;

Daarnaast is het mogelijk de (auto)parkeereis te reduceren als er voorwaarden zijn of worden geschapen, die het autogebruik verminderen. Bijvoorbeeld als een ontwikkeling in de directe invloedssfeer ligt van een station, er ingezet wordt op deelmobiliteit of een extra inspanning wordt gepleegd op fietsparkeren. Dat zou kunnen leiden tot een lager autogebruik en -bezit welke terug te zien zijn in een mobiliteitsprofiel.

- **Blz 21:**

*Om ervoor te zorgen dat deelauto's ook daadwerkelijk worden gebruikt, moet de ontwikkelaar aantonen een contract met een deelmobiliteitsaanbieder voor in ieder geval 5 jaar af te sluiten. Binnen die periode moet gedurende 3 jaar het gebruik en de parkeerdruk in de omgeving worden gemonitord om daar zo nodig actie op te ondernemen en het gebruik bij bewoners te stimuleren of beter af te stemmen op de vraag. De ontwikkelaar kan deze taak overigens ook bij de deelmobiliteitsaanbieder leggen. Verder is de gemeente zelf doorlopend actief met het geven van voorlichting en promotie op deelmobiliteit. Het succes hiervan is immers een gezamenlijk belang en daarmee een gedeelde verantwoordelijkheid.*

*Tenslotte wordt een ruimtereservering in het plangebied of op maximaal 200 meter loopafstand als terugvaloptie gevraagd. Die kan op een later moment alsnog worden ingevuld met parkeerplaatsen als de deelmobiliteit na deze periode niet het gewenste effect heeft. Deze afspraken worden door het college in een overeenkomst met de ontwikkelaar vastgelegd.*

Te vervangen door:

Om ervoor te zorgen dat deelauto's ook daadwerkelijk worden gebruikt, moet de ontwikkelaar aantonen een contract met een deelmobiliteitsaanbieder voor in ieder geval 5 jaar af te sluiten. Binnen die periode moet gedurende 3 jaar het gebruik en de parkeerdruk in de omgeving worden gemonitord om daar zo nodig actie op te ondernemen en het

gebruik bij bewoners te stimuleren of beter af te stemmen op de vraag. De ontwikkelaar kan deze taak overigens ook bij de deelmobiliteitsaanbieder leggen. Verder is de gemeente zelf doorlopend actief met het geven van voorlichting en promotie op deelmobiliteit. Het succes hiervan is immers een gezamenlijk belang en daarmee een gedeelde verantwoordelijkheid.

Verder dient de ontwikkelaar gedurende de monitoringsperiode van 3 jaar regelmatig te rapporteren op het gebruik van de deelauto's. Hieruit wordt duidelijk wat de ontwikkelingen zijn op het deelmobiliteitsgebruik van de ontwikkeling en in hoeverre er aanvullende acties gewenst zijn, deze actie worden vanuit de ontwikkelaar geïnitieerd.

Tenslotte wordt een ruimtereservering in het plangebied of op maximaal 200 meter loopafstand als terugvaloptie gevraagd. Die kan op een later moment alsnog worden ingevuld met parkeerplaatsen als de deelmobiliteit na deze periode niet het gewenste effect heeft. Deze afspraken worden door het college in een overeenkomst met de ontwikkelaar vastgelegd.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg van 26 september 2023

de griffier,

de voorzitter,

R.G.R. Jeene

M.W. Vroom