



**Leidschendam-
Voorburg**

Inspraakverslag 'Ontwerp Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023'

Inhoudsopgave

1. Inspraakproces	4
2. Inspraakreacties en reactie college	5
2.1 Inspraakreactie 1	5
2.1.1 Stimuleren deelmobiliteit	5
2.1.2 Deelmobiliteit alleen gekoppeld aan woningbouwontwikkeling	6
2.1.3 Deelmobiliteit op OV-knooppunten	6
2.1.4 Stimuleren van deelmobiliteit in bestaande omgeving	7
2.1.5 Stimuleren van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen	7
2.1.6 Mobiliteitscorrectie voor deelmobiliteit	8
2.1.7 Verantwoordelijkheid voor implementatie deelmobiliteit	8
2.2 Inspraakreactie 2	10
2.2.1 Gezonde mobiliteit: essentieel onderdeel van een gezonde leefomgeving	11
2.2.2 Nota Parkeernormen een stap in de goede richting	12
2.3 Inspraakreactie 3	14
2.3.1 Ambitie Parkeernormen en Parkeerregulering	14
2.4 Inspraakreactie 4	16
2.4.1 Normen zijn te hoog in vergelijking met andere gemeenten	16
2.4.2 Parkeerregulering	17
2.4.3 Bouwsteen Bereikbaarheid en Mobiliteit	18
2.4.4 Saldering bij fietsparkeren	19
2.4.5 Parkeernormen, de weergave ervan en woninggrootte als variabele	19
2.4.6 Deelauto's	21
2.4.7 Invullen parkeereis in de openbare ruimte	22
2.4.8 Norm sociale huur hoog vergeleken met daadwerkelijk autobezit	22
2.5 Inspraakreactie 5	24
2.5.1 Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen	24
2.5.2 Basis parkeernorm	25
2.5.3 Plaats op de bandbreedte	26
2.5.4 Fietsparkeernormen	26
2.5.5 Bezoekersparkeren	27
2.5.6 Afwijken van de parkeereis, deelmobiliteit en excellent fietsparkeren	28
2.5.8 Reacties op de bijlagen	29

2.6	Inspraakreactie 6.....	30
2.6.1	Uitgangspunt Nota Parkeernormen.....	30
2.6.2	Inleiding Ontwerp Nota Parkeernormen.....	31
2.6.3	Totstandkoming parkeereis.....	31
2.6.4	Dubbelgebruik	31
2.6.5	Saldering bij sloop/ nieuwbouw of transformatie.....	31
2.6.6	Fietsparkeren	32
2.6.7	Maximale loopafstanden	32
2.6.8	Bezoekersparkeren	32
2.6.9	Gehandicaptenparkeren.....	33
2.6.10	Parkeernormen specifieke functies	33
2.6.11	Afwijken van de parkeereis	34
2.6.12	Mobiliteitscorrectie.....	34
2.6.13	Benutting parkeerruimte omgeving	35
2.6.14	Weergave parkeernormen in bijlage	35
2.6.15	Indexatie grensbedragen huur- en koopwoningen.....	35
2.7	Inspraakreactie 7.....	36
2.7.1	Algemene reactie Ontwerp Nota Parkeernormen, diverse onderwerpen ...	36
3	Conclusies voor Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023	38

1. Inspraakproces

Het college heeft op 4 april 2023 besloten de Ontwerp Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023 (verder: Ontwerp Nota Parkeernormen) vrij te geven voor inspraak aan externe stakeholders. Een verzoek om een inspraakreactie is op 5 april 2023 verzonden aan alle externe genodigden van de op 13 februari 2023 gehouden expertmeeting. Dat betreft projectontwikkelaars, aanbieders van mobiliteitsdiensten, woningbouwcorporaties en lokaal-ontwikkellende aannemers en belangengroepen als de fietsersbond en Duurzaam LV. Daarnaast is ook aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de gemeente Den Haag, de HTM, de GGD, de politie en de waterschappen om een reactie gevraagd. Die laatste partijen zijn uitdrukkelijk betrokken, omdat zij belang hebben bij keuzes die gemaakt worden bij de inrichting van de openbare ruimte en het gebruik ervan.

De Ontwerpnota Parkeernormen stond open voor inspraak gedurende 6 weken van 5 april tot en met 16 mei 2023. Vanwege uitblijvende reacties is op 9 mei 2023 aan alle partijen een herinnering gestuurd tot het doen van een inspraakreactie. Dit heeft uiteindelijk geleid tot zeven inspraakreacties.

Eén van de reacties is kort na het sluiten van de termijn ontvangen (binnen 9 dagen). Wij hebben besloten deze inspraakreactie toch mee te nemen.

2. Inspraakreacties en reactie college

De binnengekomen inspraakreacties worden hieronder weergegeven en per inspraakreactie voorzien van een reactie van het college. Dit kan leiden tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen. Ook kan een inspraakreactie beargumenteerd worden weerlegd. Dit resulteert in een voorstel voor de definitieve Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023.

2.1 Inspraakreactie 1

Het betreft een inspraakreactie van een aanbieder van deelmobiliteit. De inspraakreactie wordt per deelonderwerp met reactie van het college weergegeven.

2.1.1 Stimuleren deelmobiliteit

In het ontwerp staat in de introductie dat binnen de gemeente het gebruik van andere vervoerwijzen dan de eigen auto, zoals deelmobiliteit wordt gestimuleerd. Dat is helaas onjuist. Als Mywheels willen wij al maanden heel graag deelvoertuigen neerzetten in de gemeente Leidschendam-Voorburg, maar wij stuiten op een ambtelijk veto. Dat is het tegenovergestelde van stimuleren. In de Nota wordt meermaals gewezen op de hoge parkeerdruk in de gemeente Leidschendam-Voorburg. Het is inmiddels in meerdere onafhankelijke onderzoeken door onder meer het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KiM) aangetoond, dat de auto-vervangingsratio (AVR) kan oplopen tot 11. Dus stel dat wij een half jaar geleden van start waren gegaan met 10 of 15 deelvoertuigen in Leidschendam-Voorburg, dan had dat een reductie opgeleverd van waarschijnlijk 110 tot 165 privé voertuigen gedurende deze lange periode van met elkaar praten over beleidsstukken. Leidschendam-Voorburg is immers precies een gemeente met een sterk stedelijk karakter. Dat is waar de AVR het hoogst is.

Reactie van het college

Het college onderschrijft dat deelmobiliteitsaanbieder MyWheels enige tijd geleden een verzoek heeft gedaan om deelauto's in de gemeente te mogen plaatsen. Daarop is aangegeven te willen wachten tot het college deelmobiliteitsbeleid heeft vastgesteld, om op basis daarvan te kunnen beoordelen, in hoeverre een aanbieder aan de beleidsdoelstellingen voldoet. Vanwege andere prioriteiten is het nog niet gelukt beleid vast te stellen. Het college realiseert zich daarmee een op zichzelf wenselijke ontwikkeling tegen te houden. Omdat niet voorzien wordt, dat dit beleid op korte termijn vastgesteld zal worden, stelt het college voor gedurende een proefperiode deelmobiliteitsaanbieders uit te nodigen deelmobiliteit te plaatsen. Ervaringen die tijdens de proefperiode worden opgedaan, kunnen worden gebruikt om na afloop deelmobiliteitsbeleid op te stellen. Een voorstel hiervoor zal op korte termijn (Q3/4, 2023) ter besluitvorming worden gebracht.

Overigens wordt met het stimuleren van deelmobiliteit in de Ontwerp Nota Parkeernormen bedoeld op nieuwe ontwikkelingen, waarbij ontwikkelaars, in ruil voor het aanbieden van deelmobiliteit, reductie krijgen op de autoparkeereis. De deelmobiliteit waar de inspreker op doelt, betreft deelmobiliteit in de bestaande omgeving.

Omdat de Nota Parkeernormen geen betrekking heeft op de bestaande omgeving, maar uitsluitend gaat over nieuwe ontwikkelingen, leidt deze inspraakreactie niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.1.2 Deelmobiliteit alleen gekoppeld aan woningbouwontwikkeling

In de nota staat onder 5.1.2 in de eerste alinea dat een correctie alleen ingezet kan worden bij woningontwikkelingen, want alleen daar kan deelmobiliteit een alternatief zijn voor privé-autobezit. Dat is feitelijk onjuist. Uit hierboven aangehaalde rapporten van onder meer het KiM blijkt dat autodelen een zeer goed alternatief is voor privé autobezit in de bestaande omgeving. Maar je hoeft de rapporten er niet op na te slaan. Kijk gewoon buiten de gemeentegrenzen. Fiets even Den Haag in en daar zie je het. Ander voorbeeld dat relevant is: als je Amsterdam neemt dan zie je dat hier duizenden goed gebruikte deelvoertuigen staan in de bestaande omgeving. De gemeente Amsterdam publiceert later dit jaar een onderzoek. Daaruit blijkt wederom dat die deelauto's hebben geleid tot een lager privébezit in de bestaande gebouwde omgeving. Wat gebeurt er in Amsterdam wel en in Den Haag niet? Het aanbod is zich aan het verspreiden naar de randgemeenten: Zaandam, Diemen, omdat die gemeenten autodelen wel echt omarmen en ons toestaan voertuigen te plaatsen, in tegenstelling tot het veto dat we ervaren in Leidschendam-Voorburg. En wat zien we in Zaandam en Diemen? Een zeer hoog gebruik van onze voertuigen (in de bestaande gebouwde omgeving) en dus een afname van de parkeerdruk want een afname van het aantal privé voertuigen.

Reactie van het college

Deze inspraakreactie berust op een onjuiste interpretatie van de tekst in de Ontwerp Nota Parkeernormen. Met de zin: “correctie kan alleen ingezet worden bij woningontwikkelingen, omdat alleen daar deelmobiliteit een alternatief kan zijn voor privé-autobezit” wordt niet bedoeld, dat deelmobiliteit alleen kan worden toegepast in nieuwe situaties en niet in bestaande situaties. Bedoeld wordt dat inzet van deelauto's alleen kan leiden tot een correctie op de autoparkeereis (de mobiliteitscorrectie) bij woningbouwontwikkelingen en niet bij ontwikkelingen van niet-woonfuncties (bedrijven, winkels). Alleen bij woningen kan een deelauto immers leiden tot een lager privéautobezit. Verder heeft de Nota Parkeernormen zoals eerder aangegeven geen betrekking op de bestaande omgeving, maar uitsluitend op nieuwe ontwikkelingen. Er worden dan ook geen uitspraken gedaan over deelmobiliteit in de bestaande omgeving. Deze inspraakreactie leidt echter wel tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat de betreffende passage verduidelijkt wordt, zodat deze geen aanleiding meer geeft tot onjuiste interpretatie.

2.1.3 Deelmobiliteit op OV-knooppunten

In de nota staat onder 5.1.2 in de tweede alinea dat OV belangrijk is, en dat het goed is om deelmobiliteit toe te voegen aan OV overstappunten. Dat onderschrijf ik.

Reactie van het college

Goed dat de spreker deze mening deelt. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.1.4 Stimuleren van deelmobiliteit in bestaande omgeving

*In de nota staat onder 5.1.2 in de vierde alinea dat het enkel plaatsen van deelauto's niet direct massale adaptatie oplevert. Dit is te stellig opgeschreven. Natuurlijk is het niet binnen een week geregeld, maar juist in Leidschendam-Voorburg zullen onze voertuigen binnen een maand of twee zeer veel gebruikt gaan worden, **in de bestaande gebouwde omgeving** mits we met een stuk of 10 of 15 voertuigen beginnen (niet veel meer). We hebben namelijk al heel veel mensen met een account binnen de stadsgrenzen wonen en die pakken nu een voertuig uit Den Haag. Wij zien in onze data dat in gemeenten waar we voertuigen neerzetten en we er vervolgens aandacht aan besteden in (social) media en de wethouder geeft er wat aandacht aan, dat het gebruik van die voertuigen binnen enkele maanden op het landelijke gemiddelde zit. Ook omdat die gebruikers die we al hebben, hun vrienden en familie vertellen dat er nu deelauto's in de wijk staan en dat ze die gebruiken en er goede ervaringen mee hebben. Al met al gaat de adaptie veel sneller in gemeenten met de kenmerken van Leidschendam-Voorburg dan wat hier wordt gesteld.*

Reactie van het college

De zin die door de inspreker wordt aangehaald, “*dat het enkel plaatsen van deelauto's niet direct massale adaptatie oplevert*” is wellicht te stellig geformuleerd. Het college kan zich voorstellen, dat er ook gevallen kunnen zijn, waarbij niet of nauwelijks promotie of communicatie nodig is. Het kan echter in geen geval kwaad om bij aanbod van nieuwe deelauto's potentiële gebruikers te informeren. In de aangehaalde passage in de Ontwerp Nota Parkeernormen wordt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de ontwikkelaar gelegd. Het college is van mening dat dit een logische keuze is waar het gaat om het informeren en promoten van deelmobiliteit bij de nieuwe ontwikkeling. Voor algemene promotie van deelmobiliteit en promotie van deelmobiliteit in de bestaande omgeving ligt die verantwoordelijkheid echter bij de gemeente. Het succes van deelmobiliteit is een gezamenlijk belang en daarmee een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De inspraakreactie zal leiden tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat de betreffende passage wordt genuanceerd.

2.1.5 Stimuleren van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen

Dan nog over nieuwbouw: daar zal de adaptie nog veel sneller zijn als mensen nagenoeg geen eigen auto meer mogen meenemen. Immers, mensen hebben een vervoersbehoefte. Dan zul je dus adaptie zien binnen een maand mits er goed wordt gecommuniceerd aan nieuwe bewoners over het aanbod, er gewerkt wordt met een welkomstkorting of zelfs een deelmobiliteitsbudget zoals de gemeente Amersfoort van plan is om te gaan aanbieden aan bewoners van nieuwbouw.

Reactie van het college

Het college wil met het aanbieden van deelmobiliteit bij nieuwbouw ontwikkelingen gekoppeld aan lagere parkeernormen nieuwe bewoners verleiden geen auto aan te schaffen of hun autobezit te heroverwegen. Er zijn echter geen mogelijkheden om nieuwe bewoners te verbieden een auto te bezitten en dat zou het college ook niet willen. Daarmee reageert het college op de opmerking van de inspreker, dat “*mensen geen eigen auto meer mogen meenemen*”. Het college gelooft juist in het verleiden tot ander gedrag door het aanbieden van goede alternatieven voor het eigen autobezit. Tenslotte is het college, zoals ook in de voorgaande reactie is aangegeven, van mening dat de verantwoordelijkheid voor promotie en communicatie over deelmobiliteit, ook bij nieuwbouw ontwikkelingen bij de ontwikkelaar ligt. Die profiteert er immers van, door de geboden reductie op de parkeereis. Het college blijft bij die keuze. De inspraakreactie leidt dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.1.6 Mobiliteitscorrectie voor deelmobiliteit

Ik begrijp niet precies wat het betekent dat er X% wordt gehanteerd aan korting op normen, ik zou daar wel wat willen vinden maar het is te technisch voor mij. Punt blijft dat je er vanuit kunt gaan, zegt ook de Nederlandse rechter in een uitspraak die ik kan nasturen, dat je ten minste 1 deelauto nodig hebt ter vervanging van 10 privé auto's, mits je inderdaad goed OV in de buurt hebt, mensen wel een fiets hebben, etc.

Reactie van het college

De mobiliteitsreductie voor deelmobiliteit houdt in dat als een initiatiefnemer ervoor kiest om deelmobiliteit bij een nieuwe ontwikkeling te realiseren, er daardoor minder autoparkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd bij de nieuwe ontwikkeling. Dat geldt dus alleen voor realisatie van deelauto's bij nieuwe ontwikkelingen en is niet van toepassing als er in de bestaande situatie deelauto's worden geplaatst, zoals deze inspreker in onze gemeente wenst.

Voor wat betreft het de auto-vervangingsratio kiest het college bij de start van dit nieuwe beleid voor een voorzichtige inschatting (1 deelauto vervangt 5 privé auto's), omdat bij een te optimistische schatting er een te hoge reductie op de autoparkeernorm gegeven zou kunnen worden, waardoor het aantal gerealiseerde autoparkeerplaatsen te laag zou zijn, wat kan leiden tot verhoging van de parkeerdruk. Als de inschatting bij nader inzien toch te laag blijkt, kan er bij ontwikkelingen altijd gekozen worden om parkeerplaatsen op te heffen en bijvoorbeeld te vergroenen. Mocht de auto-vervangingsratio structureel te laag blijken te zijn, dan kan deze in een later stadium alsnog worden aangepast. De inspraakreactie leidt op dit moment dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.1.7 Verantwoordelijkheid voor implementatie deelmobiliteit

De gemeente moet de verantwoordelijkheid nemen voor het aanwezig zijn van autodelen. NIET de projectontwikkelaar. Je vraagt de projectontwikkelaar ook niet om te zorgen dat er bussen rijden. De gemeente moet van de ontwikkelaar eisen, aan de

voorkant van het proces, dat er op straat, op maaiveldniveau, vrij toegankelijk (geen slagbomen) voor iedereen (geen auto's alleen voor bewoners) en zonder enige extra kosten voor de aanbieder, plekken worden gerealiseerd voor elektrische deelauto's. Vervolgens moet de gemeente die plekken via het reguliere systeem van vergunningen aanbieden aan de markt waarbij het de voorkeur heeft dat er meerdere aanbieders worden toegelaten tot LV zodat de consument kan kiezen tussen concepten en aanbieders. Als je adaptie wilt moet je die keuze niet beperken, want dan willen mensen liever een eigen vervoersmiddel. Bij voorkeur geef je alleen aanbieders de gelegenheid die toewerken naar een stad brede en landelijke dekking en een open ecosysteem, omdat de bewoners dan een account nemen bij een aanbieder waarbij ze overal in Leidschendam-Voorburg en op heel veel plekken in NL van de diensten gebruik kunnen maken, i.p.v. alleen binnen hun eigen bubbel. Daar heb je veel minder aan als consument. Bovendien kun je gewoon een auto elders in LV pakken als de auto op het complex weg is, of kapot is. Dat kan allemaal niet als je werkt met een aanbieder met een gesloten ecosysteem, waarbij bovendien vaak hogere kosten komen kijken die worden afgewenteld op bijvoorbeeld de VvE = de bewoner. Vervolgens staat er dus 1-op-5 en een minimum etc. Dat is dus laag, maar sowieso staat er iets wat lijkt op een verplichting voor aantallen voertuigen de projectontwikkelaar. Dat is niet de manier om het te doen. De verplichting moet liggen op het aantal parkeerplekken, in de buitenruimte, dat gratis via de vergunning wordt vergeven aan aanbieders, waarmee de gemeente dan een relatie heeft.

Reactie van het college

Het college wil het gebruik van deelmobiliteit gemeentebreed stimuleren en ziet daarvoor kansen bij nieuwbouwonstwikkelingen. Bij een verhuizing kijken mensen opnieuw naar hun mobiliteit en staan zij meer open om hiervoor te kiezen, indien deelmobiliteit bij de nieuwe woning wordt aangeboden.

De verantwoordelijkheid voor realisatie van deelmobiliteit bij de nieuwe ontwikkelingen legt het college bij de ontwikkelaar, omdat die voordeel kan behalen, doordat er minder autoparkeerplaatsen hoeven worden aangelegd. Realisatie van deelmobiliteit bij nieuwe woningen is overigens geen plicht. Een ontwikkelaar kan afhankelijk van de locatie en/of de doelgroep van de te realiseren woningen kiezen of deelmobiliteit kansrijk is bij de ontwikkeling. Overigens hoeft deze deelmobiliteit niet uitsluitend aan de nieuwe bewoners aangeboden te worden. De deelmobiliteit kan ook beschikbaar worden gesteld aan geïnteresseerden uit de omgeving van de ontwikkeling. Dit verbetert vaak de businesscase van de aangeboden deelmobiliteit. In hoeverre hiervoor gekozen wordt, is overigens aan de aanbieder van de deelmobiliteit, die vanzelfsprekend belang heeft bij een zo optimaal mogelijk gebruik van de deelmobiliteit.

Met het leggen van de verantwoordelijkheid voor realisatie van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen bij projectontwikkelaars, onttrekt de gemeente zich geenszins van haar verantwoordelijkheid om deelmobiliteit te stimuleren, zoals de inspraakreactie suggereert. In de bestaande woonomgeving is de gemeente namelijk verantwoordelijk voor het aanbieden van deelmobiliteit. Die verantwoordelijkheid neemt het college ook. Momenteel worden er op diverse plekken binnen de gemeente deelauto's en

deelscooters aangeboden. Omdat dit aanbod nog beperkt is, is het college voornemens gedurende een proefperiode alle geïnteresseerde deelmobiliteitsaanbieders uit te nodigen deelmobiliteit te plaatsen in de bestaande wijken van Leidschendam-Voorburg. Een voorstel hiervoor wordt op korte termijn (Q3/4, 2023) ter besluitvorming gebracht. De inspraakreactie leidt echter niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.1.8 Conclusie inspraakreactie

Vervolgens staat er weer: autodelen kan alleen worden toegepast bij Nieuwbouw. Zie mijn opmerking hierboven. Dat is inhoudelijk volledig bezijden de waarheid. Fiets even Den Haag in en dan zie je dat het feitelijk onjuist is.

Belangrijk punt: " Om ervoor te zorgen dat deelauto's ook daadwerkelijk worden gebruikt, moet de ontwikkelaar aantonen een contract met een deelmobiliteitsaanbieder van minimaal 5 jaar af te sluiten."

--> dit hierboven is het oude denken. Veel gemeenten stappen hier juist vanaf. Wij als aanbieders ondertekenen deze contracten niet. Projectontwikkelaars zitten met een probleem omdat de gemeente ze een onmogelijke opgave meegeeft. De toekomstige bewoners van het project zijn de dupe, maar uiteindelijk de gemeente/ambtenaren zelf ook, omdat ze de belofte van deelmobiliteit niet kunnen waarmaken, of het wordt enorm duur omdat je speciale deals moet gaan afsluiten met partijen die juist aan deze marktimperfectie verdienen. De kosten worden afgewenteld op boze bewoners. Doe dit alsjeblieft niet. Volg liever actuele ontwikkelingen en neem contact op met gemeenten zoals Amersfoort waar men juist de wijze lessen heeft getrokken uit dit soort mislukte concepten, en het totaal anders aanvliegt. Laat maar weten als ik jullie in contact moet brengen met degenen die daar het beleid hebben opgesteld met het oog op autodelen bij nieuwbouw.

Reactie van het college

Bij het opstellen van de Ontwerp Nota Parkeernormen heeft het college zich laten adviseren door specialisten met uitgebreide kennis en ervaring bij grote en kleinere gemeenten in het hele land ten aanzien van parkeernormenbeleid. Er is op basis van dit advies een weloverwogen keuze gemaakt voor het stimuleren van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen op de in de Ontwerp Nota Parkeernormen omschreven wijze. Daarbij benadrukt het college nogmaals dat dit naast het toestaan van aanbod van deelmobiliteit in de bestaande woonomgeving is en dat realisatie van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen geen plicht is, maar een keuze die de ontwikkelaar maakt afhankelijk van het type woning, de doelgroep en de omgeving van de ontwikkeling. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.2 Inspraakreactie 2

Het betreft een inspraakreactie van de GGD (Gemeentelijke of Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst). De inspraakreactie wordt per deelonderwerp met reactie van het college weergegeven.

2.2.1 Gezonde mobiliteit: essentieel onderdeel van een gezonde leefomgeving

Bij het streven naar een gezonde leefomgeving hanteert de GGD de 'Kernwaarden voor een Gezonde Leefomgeving'. Gezonde mobiliteit maakt daar een essentieel onderdeel van uit en daartoe is de volgende kernwaarde geformuleerd: "Actief vervoer (lopen en fietsen) is in beleid, ontwerp en gebruik de standaard".

Lopen of fietsen in plaats van met auto of OV is gezonder en beter voor de omgeving. Door voor dagelijkse verplaatsingen, naar werk, school en winkel, te fietsen en lopen kan iedereen voldoen aan de nationale beweegnorm. Mensen vinden groene routes doorgaans aantrekkelijker. Een wandel- of fietsroute met bomen biedt op hete dagen tevens schaduw en verkoeling. Het is belangrijk hierbij oog te hebben voor de behoeften van kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en mensen die niet goed ter been zijn. Voor langere afstanden kan dit in combinatie met OV. Dat maakt fitter en voorkomt onder meer overgewicht en stress gerelateerde klachten. Uitstoot en lawaai van gemotoriseerd verkeer wordt voorkomen met daardoor minder hinder, hart- en vaatziekten, luchtwegaandoeningen en longkanker. Actief vervoer heeft geen negatieve invloed op het klimaat. Niet parkeren op straat en minder auto's geven bovendien ruimte voor een aangename leefomgeving.

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg is vastgelegd in de Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid. De gemeente heeft de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten waarbij het groene karakter van de gemeente behouden blijft. Realisatie van ca. 5.000 woningen en tenminste 2.000 extra arbeidsplaatsen wordt daarbij voorzien, wat leidt tot een toename in de verplaatsingsbehoefte die de gemeente wil accommoderen. Om tegelijkertijd het groene karakter en de leefbaarheid van de gemeente te behouden en te versterken is de keuze voor het uitbreiden van de infrastructuur niet meer houdbaar. Mobiliteitstransitie is een instrument om deze opgaven vorm te geven zonder onnodig extra ruimtebeslag en met behoud van leefbaarheid. Dit is een verandering ten opzicht van het eerdere faciliterende parkeerbeleid. De Nota Parkeerbeleid 2021 geeft aan dat met de inzet mede op openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit en andere innovatieve vervoerswijzen en ketenoplossingen (combinaties van verschillende vervoerswijzen) de behoefte aan individueel autogebruik zal afnemen. Dit maakt sturend parkeerbeleid mogelijk, zonder dat de mobiliteitsmogelijkheden afnemen. De beleidslijn verschuift daarmee dus van het faciliteren van de parkeerbehoefte naar het faciliteren van de mobiliteitsbehoefte.

Voor een succesvolle mobiliteitstransitie is het essentieel om voldoende te investeren in alternatieven en zo bijvoorbeeld bestaande barrières op te heffen en te zorgen voor frequente OV-verbindingen en hoogwaardige fietsroutes. Dit bepaalt uiteindelijk het tempo waarin de mobiliteitstransitie plaatsvindt. GGD Haaglanden adviseert om dit in de Omgevingsvisie nog ambitieuzer neer te zetten en bijvoorbeeld ook het STOMP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, 'mobility -as-a-service', privéauto) te gaan hanteren.

Reactie van het college

Het college deelt de mening van de inspreker dat gezonde mobiliteit een belangrijk onderdeel is van een gezonde leefomgeving. Dat is ook één van de redenen om in te zetten op stimulering van de mobiliteitstransitie, zoals vastgelegd in de Bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid. Die keuze wordt verder uitgewerkt in het onderliggend verkeer en vervoersbeleid.

Zo kiest het college er in deze Ontwerp Nota Parkeernormen voor, om bij hoogwaardig openbaar vervoer de autoparkeernorm aanzienlijk te verlagen en op geschikte ontwikkellocaties volwaardige alternatieven voor de privéauto, zoals deelmobiliteit en excellente fietsvoorzieningen te bevorderen, door de mogelijkheid van reductie op de autoparkeereis.

Het advies om in de omgevingsvisie verder in te zetten op bevordering van de mobiliteitstransitie en daarbij het STOMP-principe te hanteren, sluit dan ook aan bij het beleidsprincipe uit de Bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid. Bij STOMP wordt eerst actieve mobiliteit (lopen en fietsen) bevorderd, daarna collectief- en deelvervoer (openbaar vervoer en 'mobility-as-a-service') en tenslotte de privéauto. Dit principe zal in het overkoepelende beleid in de Omgevingsvisie dan ook nader uitgewerkt worden. Omdat de Nota Parkeernormen uitsluitend gaat over parkeernormen bij nieuwbouw en STOMP eerder betrekking heeft op verkeer- en vervoersbeleid in de bestaande omgeving, leidt deze inspraakreactie niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen. Overigens is de gedachte achter 'STOMP', om actieve, collectieve en deelmobiliteit te bevorderen boven automobilititeit wel ingebed in de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.2.2 Nota Parkeernormen een stap in de goede richting

De ingezette beleidslijn gericht op een mobiliteitstransitie wordt in de ontwerp Nota Parkeernormen concreet uitgewerkt. GGD Haaglanden beschouwt deze uitwerking als een stap in de goede richting, maar heeft bij de nota nog een aantal opmerkingen:

*Er wordt een **mobilitateitscorrectie** op de parkeernorm toegepast bij inzet van maatregelen die alternatieve vervoerwijzen stimuleren. Onduidelijk is waarom deze mobiliteitscorrectie is gemaximeerd op 30%.*

*Voor **fietsparkeren** is het essentieel dat dit op de begane grond kan plaatsvinden i.v.m. gebruiksgemak, maar ook t.b.v. het toenemend gebruik van bakfietsen e.d. Dit geldt in het algemeen maar zeker bij de excellente fietsenbergingen. In een bijlage wordt dit wel genoemd, maar het zou beter zijn dit nadrukkelijker in de hoofdtekst te vermelden.*

*Opvallend is dat bij deelmobiliteit wordt gekeken per ontwikkeling. Wij adviseren om ook te denken aan **centrale mobiliteits hubs** waar deelmobiliteit kan worden georganiseerd. Belangrijk is dan daarvoor mogelijke locaties aan te wijzen.*

*Er worden in de nota nu keuzes gemaakt voor parkeernormen voor specifieke situaties. Het verdient aanbeveling om bij een voortschrijdende mobiliteitstransitie een verdere aanscherping in de loop van de tijd in te bouwen. Een goede **monitoring** is hiervoor essentieel.*

Reactie van het college

Het college is blij dat de inspreker positief is over de Ontwerp Nota Parkeernormen. In reactie op de opmerkingen en aanbevelingen die de inspreker maakt, reageert het college als volgt:

Ten aanzien van de **mobiliteitscorrectie**, die is gemaximeerd op 30%, meent het college dat er bij het gecombineerd aanbieden van deelmobiliteit én excellente fietsvoorzieningen én een ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer er toch een grens is aan het beperkend effect daarvan op het bezit van privéauto's. Er zijn nu eenmaal altijd inwoners die ondanks goede alternatieven voor de auto blijven kiezen, omdat zij dat wensen of afhankelijk zijn van de auto. Bij de start van dit nieuwe beleid heeft het college een schatting gemaakt, tot hoeveel reductie het aanbieden van alternatieven voor de privéauto in potentie maximaal zou kunnen leiden. Er is gekozen hier in eerste instantie te kiezen voor een voorzichtige inschatting, omdat een te optimistische schatting kan leiden tot ongewenste verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Als de inschatting structureel te laag blijkt, dan zal in een later stadium de maximale mobiliteitscorrectie aangepast worden. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, namelijk dat in de passage over de mobiliteitscorrectie verduidelijkt wordt, waarom de reductie gemaximeerd wordt. Ook zal worden aangegeven dat de maximale reductie bijgesteld kan worden als daar aanleiding toe is.

In de opmerking van de inspreker, dat voor optimaal fietsgebruik het belangrijk is dat **fietsparkeren** op de begane grond plaatsvindt, kan het college zich volledig vinden. Daarom wordt in de hoofdtekst van de Ontwerp Nota Parkeernormen in paragraaf 5.1.3 ook het belang van een in fietsbare, fietsenberging op maaiveld onderstreept en wordt deze de hoogste reductie van 8% op de autoparkeereis toegekend. Desalniettemin zal het college aan het verzoek van de inspreker om dit nadrukkelijker in de hoofdtekst te vermelden, tegemoet komen. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat dit aspect nog uitdrukkelijker zal worden genoemd in de betreffende passage.

Het advies van de inspreker om voor **centrale mobiliteitshubs** ten behoeve van deelmobiliteit locaties aan te wijzen, vindt het college een goede suggestie. Tegelijkertijd wil zij ook deelmobiliteit bij individuele ontwikkelingen mogelijk maken. Met het faciliteren en implementeren van deelmobiliteit bij nieuwe ontwikkelingen ontstaat een fijnmazig aanbod van deelmobiliteit in de hele gemeente. Daarnaast zal opschaling nodig zijn en moeten centraal gelegen mobiliteitshubs gerealiseerd worden. Dit zal worden uitgewerkt in het deelmobiliteitsbeleid. Het hoort echter niet thuis in de Nota

Parkeernormen. Deze inspraakreactie leidt dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

Tenslotte beveelt de inspreker aan om de **Nota Parkeernormen dynamisch** te laten zijn, waarbij de normen in de toekomst aangescherpt zouden kunnen worden, als de mobiliteitstransitie verder op gang komt, wat gevolgen heeft voor de behoefte aan auto en fietsparkeerruimte. Het college kan zich hierin vinden en het is ook uitdrukkelijk de bedoeling om de normen als de omstandigheden daarom vragen, te kunnen bijstellen. Die mogelijkheid wordt in de Ontwerp Nota Parkeernormen echter niet uitdrukkelijk benoemd. Daarom zal dit worden toegevoegd aan de Nota Parkeernormen. Deze inspraakreactie leidt dan ook tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

Aanpassingen van de parkeernormen kunnen op basis van een collegebesluit worden besloten, als alleen de normen zelf aangepast worden. Het beleidskader dient dan ongewijzigd te blijven. Dit is bijvoorbeeld denkbaar als het CROW (Kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer), op wier richtlijn de parkeernormen gebaseerd zijn, haar richtlijnen actualiseert. Het is echter ook mogelijk dat een veranderend mobiliteitspatroon in de gemeente vraagt om aanpassing van de normen, zoals de inspreker suggereert. Monitoring is noodzakelijk om dergelijke verandering in beeld te brengen. Het college onderkent de noodzaak tot monitoring, maar ziet dit niet als specifiek onderdeel van de Nota Parkeernormen.

Monitoring op parkeer- en verkeersontwikkelingen vindt sowieso plaats. Het is niet nodig daarnaast specifiek te monitoren op nieuwe ontwikkelingen. Bovendien is het onmogelijk eventuele gevolgen van nieuwe ontwikkelingen los te kunnen beschouwen van de overige (autonome) ontwikkelingen op buurt- en wijkniveau. Om de ontwikkelingen op parkeren gemeentebreed in beeld te brengen, wordt regelmatig de parkeerdruk in de hele gemeente per buurt gemeten. Op basis hiervan kunnen indien nodig parkeermaatregelen worden genomen (bijvoorbeeld gereguleerd parkeren), maar ook beleidsaanpassingen worden gedaan. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.3 Inspraakreactie 3

Het betreft een inspraakreactie van HTM (Haagsche Tramweg Maatschappij). De inspraakreactie wordt per deelonderwerp met reactie van het college weergegeven.

2.3.1 Ambitie Parkeernormen en Parkeerregulering

Het College wil bewegen naar gebiedsontwikkelingen met een integrale benadering van de bouwopgave, de kwaliteit en het groen van de openbare ruimte, het klimaat en de bereikbaarheid. Dat betekent onder andere dat in gebieden nabij NS-stations of haltes van Randstadrail (hoogwaardig openbaar vervoer) de autoparkeernorm aanzienlijk lager dan gemiddeld kan zijn. Tevens wil het College van een normgerichte aanpak naar een kansgerichte aanpak, waarbij vanuit een integrale beoordeling gekeken wordt welke parkeeraantallen het beste passen bij de ambities van de verschillende beleidsdoelen.

Wij zijn het van harte eens met deze intenties, maar verschillen van inzicht over de hoogte van de ambities en de kansen die deze Nota biedt om naar een leefbare en duurzame gemeente te ontwikkelen lijn met het Klimaatakkoord.

De normen die in de Ontwerp Nota voorgesteld worden zijn gebaseerd op de CROW richtlijn die vastgesteld is in 2018. Deze normen zijn sinds 2013 nauwelijks aangepast, terwijl het besef van urgentie en het inzicht over de consequenties van het hebben en rijden met particuliere auto's op het gebied van milieu, klimaat, veiligheid en leefbaarheid verder is gegroeid.

In recent beleid, zoals het Kompas voor de Leefomgeving (2019) en de Bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid (2021) heeft u de ambitie vastgelegd het groene, schone en veilige karakter van de stad vast te willen houden ondanks de verwachte groei van het aantal woningen en de bedrijvigheid.

Naar onze mening is dit alleen mogelijk als het autobezit en gebruik niet verder groeit ten opzichte van 2019. Met de in deze nota voorgestelde parkeernormen zou het autobezit en gebruik (lineair) meegroeien met de uitbreiding van het aantal nieuwe woningen en de groei van het bvo voor economische bedrijvigheid. Dat lijkt ons strijdig met het Klimaatakkoord en de eerder genoemde gemeentelijke ambities en intenties. Wij stellen daarom voor dat de verwachte groei van het aantal parkeerplaatsen als gevolg van toekomstige uitbreidingen niet leidt tot een groei in absolute zin van het autogebruik in de gemeente.

We missen in dat opzicht in deze nota de relatie met de inzet en uitbreiding van parkeerregulerende maatregelen zoals betaald parkeren, uitbreiding van de blauwe zone en vergunning parkeren. De eerder aangehaalde kansgerichte aanpak die in de nota bepleit wordt, biedt hier ons inziens aanknopingspunten toe. Daarbij kunnen wij ons voorstellen dat dit ook hogere eisen stelt aan de alternatieve modaliteiten, zoals lopen, fietsen, deelvervoer en openbaar vervoer.

Reactie van het college

Het college is blij dat de inspreker positief is over de intentie van de Ontwerp Nota Parkeernormen. Zij deelt echter niet volledig haar mening over de ambitie van de Nota of de kansen die het biedt om naar een leefbare en duurzame gemeente te ontwikkelen, waarbij de inspreker van mening is de Nota daarin onvoldoende zou zijn.

Het klopt dat de parkeernormen nog steeds gebaseerd zijn op de richtlijnen van de CROW. Deze richtlijnen bevatten echter een bandbreedte, waarbij de eerdere parkeernormen altijd het midden van de bandbreedte aanhielden.

In de Ontwerp Nota Parkeernormen is er echter voor gekozen om voor de gebieden waar dat kan (centrum en schilgebieden) naar de onderkant van de bandbreedte te bewegen. Voor het centrum is sowieso gekozen voor de onderkant van bandbreedte. Voor de schil uitsluitend in gereguleerd gebied. Het college wil naar aanleiding van de inspraakreactie voor de schil ook buiten gereguleerd gebied voor de onderkant van de bandbreedte kiezen, met het oog op de verstedelijkingsambities, waarbij ze juist in centrum en schil wenst te verdichten. Dat kan omdat in deze verstedelijkte gebieden

een goed alternatief voor de auto aanwezig is, in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer en aanwezigheid van voorzieningen op loop- en fietsafstand. Al of geen regulering maakt hierin nauwelijks verschil.

Met het verlagen van de norm naar de onderkant van de bandbreedte in de gehele schil, toont het college zich ambitieus, als het gaat om het bevorderen van de mobiliteitstransitie en het behoud van een groene woongemeente. Als de ontwikkelaar kiest te investeren in alternatieve mobiliteitsvormen, zoals deelmobiliteit of excellente fietsparkeervoorzieningen, kan de parkeernorm verder verlaagd, door toepassing van de mobiliteitscorrectie. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

Verder geeft de inspreker aan dat zij in de Ontwerp Nota Parkeernormen beleid over inzet en uitbreiding van parkeerregulerende maatregelen zoals betaald parkeren, uitbreiding van de blauwe zone en vergunning parkeren mist. Dit hoort formeel echter niet thuis in de Nota Parkeernormen. Daarin wordt uitsluitend vastgelegd hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen er bij nieuwe ontwikkelingen moeten worden gerealiseerd, waarbij het uitgangspunt is, dat elke nieuwe ontwikkeling in haar eigen behoefte moet voorzien en geen extra druk legt op de bestaande omgeving.

Parkeerregulerende maatregelen hebben betrekking op de bestaande omgeving. Beleid ten aanzien van parkeerregulerende maatregelen is vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid en zal worden uitgewerkt in het uitvoeringsbeleid als onderdeel van de Omgevingsvisie. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4 Inspraakreactie 4

Het betreft een gezamenlijke inspraakreactie van een tweetal woningcorporaties, Vidomes en Wooninvest. De inspraakreactie wordt per deelonderwerp met reactie van het college weergegeven.

2.4.1 Normen zijn te hoog in vergelijking met andere gemeenten

De voorgestelde parkeernormen voor woningen liggen in de meeste gevallen 0,2 onder het bestaande beleid. Dat komt voor de helft door de verlaging van het aandeel bezoekers van 0,3 naar 0,2. Dat betekent dat het aandeel bewoners met 0,1 daalt, de kleinst mogelijke daling. Voor het toevoegen van (betaalbare) woningen maakt dit in de praktijk geen verschil. Alleen in centrum- en gereguleerd gebied is er een wezenlijke daling ten opzichte van het huidige beleid. Alleen beslaat dit slechts een klein gebied, ondanks dat de hele gemeente, met uitzondering van Stompwijk, valt in de CROW-categorie 'zeer sterk stedelijk'. Binnen het centrum- en gereguleerde gebied is weinig tot geen ruimte meer beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Deze aanpassing biedt geen nieuwe ruimte voor de corporaties om betaalbare huurwoningen toe te voegen. De voorgestelde normen liggen ver boven de Haagse normen, terwijl LV en Den Haag allebei de CROW-richtlijn hanteren, en allebei in de categorie 'zeer sterk stedelijk'

vallen. Haagse wijken als Mariahoeve en Leidschenveen zijn in allerlei opzichten vergelijkbaar met grote delen van Leidschendam-Voorburg.

Bijvoorbeeld: voor 90 sociale huurappartementen van 65 m² in Leidschendam-zuid zijn er volgens de nieuwe norm 81 parkeerplaatsen nodig (0,9 per woning). Net aan de andere kant van de A4 in Leidschenveen zijn er voor dezelfde ontwikkeling 59 nodig (0,65 per woning).

Waarom hanteert L-V ondanks duidelijke overeenkomsten (veel) hogere normen dan Den Haag? Den Haag hanteert als uitgangspunt dat het parkeerbeleid de woningbouwopgave faciliteert. Redeneert L-V voor dit nieuwe beleid vanuit de opgave om 4500-5000 woningen toe te voegen?

Reactie van het college

Het college is het gedeeltelijk met de inspreker eens, dat de parkeernorm voor woningen slechts beperkt daalt en hoger is dan vergelijkbare gebieden in andere gemeenten, namelijk voor het ongereguleerde deel van de schil, waar het midden van de bandbreedte aangehouden zou worden. Het college stelt daarom voor ook buiten gereguleerd gebied in de schil voor de onderkant van de bandbreedte kiezen. Als in het centrum en het volledige schilgebied van het midden naar de onderkant van de bandbreedte wordt gegaan, worden in grote delen van Leidschendam-Voorburg de parkeernormen voor woningen fors verlaagd. (voor sociale huurwoningen betekent dat - 0.4). Daarnaast zorgt een verlaging van de bezoekersnorm in deze gebieden voor een extra verlaging van 0.1 of 0,2 en zijn de normen sowieso verlaagd op basis van de herziene CROW-richtlijnen (- 0.1). Dit levert voor sociale huurwoningen in het centrum en schilgebied een verlaging van 0.6 à 0.7 op ten opzichte van de huidige parkeernormen. Daarbij is ook de gebiedsindeling aangepast, waarbij het centrum en schilgebied fors is vergroot. Zo valt nagenoeg heel Voorburg binnen centrum- of schilgebied en is het schilgebied in Leidschendam verder uitgebreid. Veel ontwikkelgebieden vallen volgens de nieuwe gebiedsindeling binnen centrum- of schilgebied. Dat betreft ontwikkellocaties zoals de Koningin Julianabaan, Tinq, Klein Plaspoelpolder, Overgoo, Appelgaarde en de Nieuwstraat.

Het door de inspreker genoemde grote verschil tussen Leidschendam-Zuid en Leidschenveen is door deze aanpassing ook niet meer aan de orde. Voor de ontwikkellocaties Overgoo en de Nieuwstraat bedraagt de parkeernorm voor sociale huurappartementen dan 0,5 (bewonersdeel 0,3 / bezoekersdeel 0,2). Dit is vergelijkbaar met de door de inspreker genoemde Haagse wijk Leidschenveen, waar de parkeernorm 0,55 bedraagt (bewonersdeel 0,4/ bezoekersdeel 0,15). Daarmee denkt het college de woningbouwopgave - ook in de sociale sector – voldoende te faciliteren. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4.2 Parkeerregulering

De gevolgen van gereguleerd gebied worden op verschillende plekken afgewenteld op omliggend gebied. Bijvoorbeeld, de Leidsekade bij het Damcentrum is 'Schil, gereguleerd', dus heeft een lage parkeernorm. Direct ernaast (De Tol, Oostvlietweg) is 'Rest bebouwde kom', waar een tweemaal hogere norm geldt.

Logischerwijs parkeren bewoners en bezoekers van het Damcentrum ook (of zelfs bij voorkeur) in het ongereguleerde gebied. Het bekende waterbedeffect. Het ongereguleerde gebied heeft dus een hoge parkeerdruk als gevolg van het gereguleerde gebied, waardoor er bij het toevoegen van woningen geen gebruik kan worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Tegelijkertijd geldt de hoge parkeernorm die hoort bij 'Rest bebouwde kom'.

Dit is goed zichtbaar bij het project 'De Bres' aan de Venestraat en Nieuwstraat in Leidschendam. Alle 62 woningen in het plangebied zijn of worden gesloopt. De parkeervraag is momenteel dus nul. Toch zijn de parkeerplaatsen in het plangebied, zelfs overdag, altijd gevuld. De enige voor de hand liggende oplossing is om het gereguleerde gebied uit te breiden. Daardoor daalt het aantal auto's per huishouden en wordt de toevoeging van woningen gefaciliteerd. Dit sluit aan bij de doelen die in de Bouwstenen voor de Omgevingsvisie zijn verwoord.

Is er rekening gehouden met de gevolgen voor aangrenzend ongereguleerd gebied, wanneer bij ontwikkelingen aan de rand van gereguleerd gebied een zeer lage norm wordt gehanteerd?

De beoogde 4500-5000 woningen met, volgens de voorgestelde normen, minimaal 4500-5000 auto's, en de vestigingsruimte voor 2000 arbeidsplaatsen gaan gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Heeft die voldoende capaciteit?

Reactie van het college

De inspreker vraagt zich af in hoeverre de bestaande openbare ruimte voldoende capaciteit heeft om te voorzien in de groeiende vraag naar parkeerruimte, ook rekening houdend met verdringingseffecten als gevolg van parkeerregulering. Als reactie hierop geeft het college aan, dat die steeds schaarser wordende openbare ruimte juist de reden is om parkeernormen aan te scherpen en op specifieke locaties parkeerregulering in te stellen. Dat dat soms leidt tot overloop naar elders, is geen reden om dergelijke maatregelen niet te nemen, immers de openbare ruimte kan niet oneindig in de vraag naar autoparkeerruimte blijven voorzien.

Daarbij gaat de Nota Parkeernormen alleen over benodigde parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen, waarbij het uitgangspunt is, dat elke ontwikkeling in haar eigen behoefte voorziet en dus geen extra druk legt op de bestaande omgeving. Andersom kan een nieuwe ontwikkeling, juist omdat deze op eigen terrein in haar eigen behoefte moet voorzien, ook geen hinder ondervinden van bestaande parkeerdruk in de omgeving. Deze inspraakreactie leidt dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4.3 Bouwsteen Bereikbaarheid en Mobiliteit

Volgens de Bouwsteen Bereikbaarheid en Mobiliteit zet de gemeente in op snelle fietsverbindingen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daardoor moet ruimte vrij komen voor andere functies.

Waarom stelt de gemeente dat soort doelen, terwijl uit de relatief hoge parkeernormen en de onwil om parkeerregulering uit te breiden vooral de wens spreekt om een automobilistengemeente te blijven?

Hoe verwacht de gemeente draagvlak te krijgen voor de genoemde alternatieven, zo lang door hoge parkeernormen en beperkte regulering autobezit wordt gefaciliteerd? Waarom denkt de gemeente dat er ruimte is voor én nieuwe fietsroutes, én meer ov, én iedereen een auto voor de deur? En dat er dan ook nog ruimte overblijft voor groen?

Reactie van het college

Het college is van mening dat, met de aanpassing van de parkeernorm in het ongereguleerde deel van de schil, de in de Ontwerp Nota Parkeernormen voorgestelde normen niet te hoog zijn. In grote delen van Leidschendam-Voorburg worden in deze Ontwerp Nota Parkeernormen de normen fors verlaagd. Die aanscherping is weliswaar niet in de hele gemeente hetzelfde, maar groot in de gebieden waar de druk op de openbare ruimte hoog is en de alternatieven voor de auto, zoals fiets en OV, het meest kansrijk zijn, en iets lager in de overige gebieden. Desalniettemin worden gemeentebreed de parkeernormen verlaagd. Bovendien geeft de mobiliteitsreductie nog mogelijkheden voor verdere verlaging. Het college vindt het logisch om op deze manier toe te werken naar lagere parkeernormen, om daarmee naar de toekomst toe voldoende ruimte te houden voor zowel verkeer als groen. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4.4 Saldering bij fietsparkeren

Parkeerplaatsen mogen worden gesaldeerd bij nieuwbouw of transformatie. Er staat niet expliciet dat dat ook geldt voor fietsparkeerplaatsen. Is dat wel het geval?

Reactie van het college

De salderingsregeling waarbij bij sloop / nieuwbouw of transformatie (als in een bestaand gebouw een nieuwe functie wordt gerealiseerd) de parkeerbehoefte van de oude functie in mindering mag worden gebracht op die van de nieuwe functie geldt alleen voor autoparkeerplaatsen. Voor fietsparkeren geldt de salderingsregeling niet. Deze inspraakreactie leidt wel tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat de betreffende passage verduidelijkt wordt, zodat hier geen verwarring over kan ontstaan.

2.4.5 Parkeernormen, de weergave ervan en woninggrootte als variabele

Het is gebruikelijk om een vaste norm te hebben, maar L-V hanteert net als in het vorige beleid een bandbreedte, waarbij de locatie de plaats op de bandbreedte bepaalt:

Er wordt dus differentiatie toegepast ten aanzien van de plaats op de bandbreedte;

- Voor het centrumgebied hanteren we de onderkant van de bandbreedte;
- Voor het schilgebied hanteren we:
 - de onderkant van de bandbreedte in gereguleerd gebied in de schil;
 - het gemiddelde van de bandbreedte in de overige delen van de schil;
- Voor de overige gebieden hanteren we het gemiddelde van de bandbreedte

Maar de tabel met normen maakt ook al onderscheid per locatie:

Huurhuis, sociale huur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,4	1,2	0,5	1,3	0,6	1,4	0,8	1,6
Sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,8	1,6	0,9	1,7
Matig stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7
Weinig stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7
Niet stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7

Opmerking
Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeeren)

Een bandbreedte suggereert dat elk getal binnen de bandbreedte van toepassing kan zijn. Volgens 2.1.1 is de plaats op de bandbreedte alleen afhankelijk van de locatie, waarbij er maar twee uitkomsten mogelijk zijn; de onderkant of het midden.

Waarom wordt er per locatie een bandbreedte benoemd, terwijl de plaats op de bandbreedte al vaststaat? In welk geval geldt bijvoorbeeld een norm van 1,7 in het Buitengebied, Niet stedelijk? Als wel alle getallen op de bandbreedte van toepassing kunnen zijn, dan is niet onderbouwd waar dat, afgezien van wat er in 2.1.1 is omschreven, op gebaseerd wordt, en daarmee arbitrair. Waarom zijn de categorieën 'Weinig stedelijk', 'Matig stedelijk' en 'Sterk stedelijk' in de tabel opgenomen terwijl ze nergens in de gemeente van toepassing zijn? Verwacht de gemeente dat Stompwijk in de periode dat dit beleid van toepassing is een categorie opschuift?

Waarom speelt de grootte van de woning geen rol in de parkeernorm, zoals gebruikelijk, waaronder in Den Haag? Nu geldt voor een beknopt tweekamer 'Huurhuis, sociale huur' een hogere norm dan voor een zes-kamer 'Huurappartement, midden/goedkoop'.

Waarom wordt er in de bandbreedte een maximum benoemd terwijl dit volgens 2.1.1 nooit aan de orde is?

In het voorbeeld van een 'Huurhuis, sociale huur', in het ongereguleerde deel van de Schil, geldt een bandbreedte van 0,5 tot 1,3. Omdat het ongereguleerd is, geldt het gemiddelde van de bandbreedte (art. 2.1.1) met daarbovenop een bezoekersdeel van 0,2 (art. 4.1.4). Hieruit volgt een norm van 1,1 per woning incl. bezoek.

Waarom moet deze puzzel worden gemaakt terwijl er ook in de tabel kan worden gezet dat de norm voor een 'Huurhuis, sociale huur' in het gebied 'Schil, ongereguleerd' 1,1 is? Waarom wordt bovenstaand zoekplaatje niet ingekort tot een leesbare tabel die precies dezelfde informatie bevat, maar dan zonder omwegen?

Bijvoorbeeld:

Huurhuis, sociale huur <i>Inclusief bezoekers</i>	Centrum	Schil gereguleerd	Schil ongereguleerd	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied
Zeer sterk stedelijk	0,5	0,6	1,1	1,2	n.v.t.
Niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	1,5

Reactie van het college

Het college kan zich vinden in de reactie van de inspreker dat de weergave van de parkeernormen in de tabellen vereenvoudigd en verduidelijkt kan worden. De reden dat hier in eerste instantie voor gekozen is, is omdat dit aansluit bij de weergave in de CROW-richtlijnen. Die heeft echter een algemene toepassing, waarbij de keuze binnen de bandbreedte kan verschillen. In Leidschendam-Voorburg is dat volgens de voorgestelde normen in de Ontwerp Nota Parkeernormen niet het geval. In het centrum en schilgebied zal in principe de onderkant van de bandbreedte gehanteerd worden en in het overige gebied het gemiddelde. Weergave van de norm per gebied met één getal is daarmee duidelijker. De tabellen zullen op deze wijze worden aangepast, waarmee de inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

Een ander aspect dat door de inspreker wordt aangestipt, is in hoeverre de woninggrootte wordt meegenomen in de parkeernormen. Het college heeft ervoor gekozen geen generieke lagere normen voor kleine woningen voor te stellen, maar om voor specifieke, veelvoorkomende, kleinere woningtypen, zoals studentenunits, jongerenwoningen, tiny houses en serviceflats aparte normen op te nemen. Hiermee denkt het college voldoende tegemoet te komen aan de behoefte voor aangepaste normen voor kleinere woningtypen. Deze inspraakreactie leidt dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4.6 Deelauto's

Deelauto's zijn alleen mogelijk als compensatie bij ontwikkelingen vanaf 90 woningen, mits passend bij de doelgroep. Daarbij moet binnen 200 m loopafstand ruimte worden gereserveerd om het tekort aan parkeerplaatsen alsnog aan te kunnen leggen, in het geval binnen 3 jaar blijkt dat de deelauto's niet het gewenste effect hebben.

Bij welke doelgroepen zijn deelauto's passend?

Waarom worden er voorwaarden gesteld waardoor de inzet van deelauto's alleen in hoogst uitzonderlijke gevallen mogelijk is, terwijl er o.a. op pagina 4 staat dat de gemeente deelmobiliteit wil stimuleren? Zijn er projecten in voorbereiding of in uitvoering waar deelmobiliteit conform alle gestelde voorwaarden deel uitmaakt van de verkeerskundige onderbouwing? Welke zijn dat?

Ten aanzien van de voorgestelde regels rond de toepassing van deelmobiliteit kan het college zich deels vinden in de kritiek van de inspreker, dat de combinatie van verschillende regels mogelijk een belemmerende werking kan hebben op het voornemen van initiatiefnemers om deelmobiliteit bij een ontwikkeling te realiseren. Dit is geenszins de bedoeling, omdat het college het realiseren van deelmobiliteit juist wil stimuleren. Daarom zal het college de voorwaarde om maximaal 1 deelauto per 30 woningen in te zetten als richtinggevend beschouwen in plaats van als eis. In combinatie met de eis voor minimaal 3 deelauto's per ontwikkeling, zou deze voorwaarde namelijk onbedoeld beperkend kunnen werken voor kleinere ontwikkelingen, die daardoor uitgesloten zouden worden van toepassing van deelmobiliteit. Het loslaten van de genoemde eis, maakt dat ook kleinere ontwikkelingen deelmobiliteit kunnen inzetten. Het college houdt wel vast aan de vereisten van de

ruimtereservering, een minimum van 3 deelauto's per ontwikkeling en een passende doelgroep. Met deze voorwaarden meent het college niet de inzet van deelauto's alleen in uitzonderlijke gevallen mogelijk te maken. Er zijn momenteel al enkele ontwikkelingen waarin inzet van deelmobiliteit binnen deze kaders gerealiseerd lijkt te kunnen worden. De beantwoording van de vraag welke doelgroepen passend zijn voor deelmobiliteit, laat het college ter onderbouwing over aan de initiatiefnemer, maar te denken valt aan jongerenwoningen, kleine appartementen in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer of duurzame woningen. Het college staat echter open voor nadere aanvulling. De inspraakreactie leidt tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4.7 Invullen parkeereis in de openbare ruimte

Het bewonersdeel van de parkeereis mag niet in de openbare ruimte worden ingevuld, zelfs als de parkeerdruk onder de 85% ligt. Dat betekent dat wanneer er al voldoende parkeerplekken in de openbare ruimte zijn om aan de vraag te voldoen, er alsnog nog meer plekken (=verharding) moeten worden aangelegd.

Is hier sprake van een vergissing? Waarom wijkt het nieuwe beleid hier af van het bestaande? Dit uitgangspunt maakt kleinschalige verdichting bij voorbaat onmogelijk. In de praktijk betekent het ook dat alleen nieuwbouw met gebouwd parkeren doorgang kan vinden. Daarmee wordt betaalbare woningbouw verder bemoeilijkt.

Is het doel van de gemeente om alleen nieuwbouw van dure koopappartementen met parkeergarage mogelijk te maken?

Reactie van het college

Het college probeert hiermee de juiste balans te vinden tussen enerzijds het uitgangspunt, dat elke ontwikkeling in haar eigen parkeerbehoefte voorziet en daarmee geen extra druk legt op de bestaande omgeving en anderzijds een optimale benutting van bestaande parkeercapaciteit in de omgeving, waar op bepaalde momenten nog voldoende ruimte is, die beter benut zou kunnen worden. Daarom staat het college het toe, om bij ontwikkelingen waarbij de parkeereis niet binnen de plangrenzen kan worden opgelost, dus bijvoorbeeld bij kleinschalige verdichtingsplannen waar de inspreker op doelt, onbenutte parkeerruimte nabij de ontwikkeling te gebruiken. Dit geldt in principe echter niet voor het bewonersdeel van woonfuncties, omdat die juist extra druk geeft op het doorgaans meest drukke moment. Voor het bezoekersdeel van woonfuncties en het parkeren van andere functies is het wel toegestaan, omdat die qua piekmoment niet samenvallen met het in woonwijken drukste moment, de avond en de nacht. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.4.8 Norm sociale huur hoog vergeleken met daadwerkelijk autobezit

Wij kijken naar hoeveel parkeerplaatsen er echt noodzakelijk zijn voor een sociale huur eengezins- of meergezinswoning. En vergeleken met andere zeer sterk stedelijke gemeenten zijn uw normen dan nog steeds hoog, even los van het in de huidige nota geschrapt zijn van de categorie appartement sociale huur. Deze is nu namelijk samengevoegd met 'huurappartement midden' en heeft een hoger autobezit dan sociaal oorspronkelijk had.

U heeft als norm voor appartement huur midden/goedkoop (incl. sociale huur) bij rest bebouwde kom op pagina 37 van uw ontwerpnota bij zeer sterk stedelijk (geheel de gemeente behalve Stompwijk) een norm van minimaal 0,4 en maximaal 1,2, exclusief bezoekers parkeren van 0,1 of 0,2 pp per woning. Voor een huurhuis sociale huur (eengezins-) is dit 0,6 – 1,4 met een gelijke hoeveelheid bezoekers parkeren van 0,1 of 0,2. In paragraaf 2.1.1 staat vervolgens de nuancering: voor centraal gelegen gebieden is aanscherping naar de onderkant noodzakelijk en voor buitenwijken en buitengebied geldt het gemiddelde. Het is zo eerlijk gezegd wel een zoekplaatje wat waar geldt en dat is onnodig.

De gemeente Den Haag heeft bijvoorbeeld sinds 2021 een heel andere indeling. Naar zone, type woning, huur, koop en bezoekers met harde normen. Hierdoor is dit beleid veel duidelijker en weten wij beide waar we aan toe zijn. Een vergelijkbaar woningtype en zone levert voor huur dan op: appartementen 0,66 en 0,15 voor bezoekers, voor een eengezinswoning 0,75 en 0,20 voor bezoekers. Wij pleiten voor aansluiting hierop. Zij geven veel meer houvast doordat het harde normen zijn.

De gemeente Haarlem heeft in het verleden onderzoek gedaan naar de werkelijke parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen. Ook omdat de CROW normen voor deze categorie tot onevenredig hoge normen leken te leiden. Op basis daarvan is de norm in Haarlem voor sociale huurwoningen afgeschaald naar 0,63, los van het bezoekers parkeren. Deze norm sluit daarmee aan bij de in Den Haag gekozen norm, sterker die is nog wat aan de hoge kant. CROW stelt dat hun kencijfers slechts richtinggevend zijn en maatwerk vereist is. Uw gemeente is landelijk beschouwd zeker geen 'gemiddelde' gemeente. Toch neemt u de CROW-gemiddelden over, waarbij alleen op korte afstand van hoogwaardig OV omlaag kan worden afgeweken. Er wordt geen rekening gehouden met alle andere factoren die lagere normen rechtvaardigen.

In dat kader zijn wij benieuwd of u bekend bent met algemeen beschikbare bepalingsmethodes voor het bepalen van geschikte parkeernormen voor sociale huurwoningen. Bijvoorbeeld te vinden via <https://passendeparkeernorm.nl/> en [https://public.tableau.com/app/profile/staatvanzuidholland/viz/Ruimte autobezit per gemeente publiek nw/Dashboard1?publish=yes](https://public.tableau.com/app/profile/staatvanzuidholland/viz/Ruimte_autobezit_per_gemeente_publiek_nw/Dashboard1?publish=yes). Beide methodes geven inzicht in de daadwerkelijke parkeerdruk en er kan gespecificeerd worden naar buurt en zelfs naar sociale huur. In de eerste bijlage hebben wij een voorbeeld opgenomen van het autobezit in de buurten De Tol/ 't Hert en het Raadhuiskwartier en het autobezit onder alle inwoners en onder sociale huurders in uw gemeente. Hieruit mag duidelijk blijken: de parkeerdruk bij (huurders van) sociale huurwoningen is een stuk lager dan gemiddeld en sowieso lager dan uw normen. Zoals u in uw nota schrijft, valt Leidschendam-Voorburg waar het gaat om de hoeveelheid woningen per km², met 2949 onder zeer sterk stedelijk. De vergelijking met Den Haag en Haarlem gaat daarmee goed op. Wij zijn mede om die reden van plan eenzelfde onderzoek te laten doen als de gemeente Haarlem voor nadere onderbouwing van ons verzoek.

Reactie van het college

Het college is het oneens met de inspreker dat het daadwerkelijke autobezit voor sociale huur in onze gemeente niet aan zou sluiten bij hetgeen is opgenomen in de Ontwerp Nota Parkeernormen en veel lager zou zijn. Om het door u aangehaalde voorbeeld van de buurt De Tol, 't Hert aan te halen, stelt het college in de Ontwerp Nota Parkeernormen voor sociale huurappartementen een norm van 0,8 voor het bewonersdeel voor. Volgens de door de inspreker aangehaalde bepalingsmethode voor een passende parkeernorm (www.passendeparkeernorm.nl), bedraagt het daadwerkelijke autobezit bij het woningtype appartement, sociale huurwoning 0,7 per woning. Dat is lager dan 0,8, echter in deze methode dient, zoals ook in de toelichting vermeld staat, het autobezit opgehoogd te worden met het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor bezoekers van bewoners en voor het aantal auto's met een grijs kenteken. Dat wil dus zeggen dat leaseauto's en bedrijfsbusjes niet zijn meegenomen in het autobezit. Met inbegrip van deze categorie ligt de door het college voorgestelde norm voor sociale huurappartementen in lijn met het gemeten autobezit in deze buurten. Voor het andere door de inspreker aangehaalde voorbeeld, het Raadhuiskwartier, is het daadwerkelijke autobezit voor volgens de bepalingsmethode 0,5. Behalve dat ook hier leaseauto's en bedrijfsbusjes niet zijn meegenomen, vraagt het college zich ook af of er betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan als het percentage sociale huurwoningen slechts 15% van het totaal aantal woningen in de buurt bedraagt. Toevallige afwijkingen van het gemiddelde kunnen in een dergelijke kleine populatie zwaar doorwerken en geven daarmee geen representatief beeld. Mochten er echter in specifieke gevallen, bijvoorbeeld bij sociale woningbouwinitiatieven goed onderbouwde motivatie zijn, om af te wijken van de parkeernormen, dan is het college van harte bereid, hiernaar te kijken en mogelijk een afwijking toe te staan. Zij ziet echter geen reden om de parkeernormen op basis van specifieke voorbeelden generiek te verlagen. Deze inspraakreactie leidt dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5 Inspraakreactie 5

Het betreft een inspraakreactie van projectontwikkelaar Van Wijnen. De inspraakreactie wordt per deelonderwerp met reactie van het college weergegeven.

2.5.1 Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen

Bij de huidige nieuwbouwontwikkeling in bestaand bebouwd gebied is de situatie dat de te realiseren parkeeroplossing het bouwprogramma bepaalt. Als het parkeren is opgelost dan is ook duidelijk wat er aan nieuwe woningen (of ander vastgoed) gerealiseerd kan worden. Concreet is de situatie dat als de parkeerambitie hoog is er weinig woningen gerealiseerd kunnen worden. Als de parkeerambitie lager is dan kunnen er meer woningen worden gerealiseerd. Dat punt kent twee aspecten. Enerzijds is gebouwd parkeren altijd verliesgevend omdat de bouwkosten veel hoger zijn dan de opbrengstwaarde. Daar waar dat niet zo is betreft de uitzonderingssituaties. Een hoge parkeernormering en daarmee de opgave van veel parkeerplaatsen leidt dan tot een groot financieel tekort in de ontwikkeling. Daarnaast vragen veel auto's veel fysieke

ruimte. De fysieke ruimte is altijd beperkt. Het is de keuze wat er wordt gerealiseerd. Waar autoplekken worden gerealiseerd kunnen geen fietsplekken of andere functies worden gerealiseerd.

Het is van belang duidelijk te zijn over het punt dat een “voorzichtige” verlaging van de parkeernormering voor auto's leidt tot een grotere uitdaging in Leidschendam-Voorburg de opgave van 4.000 tot 5.000 woningen en 2.000 arbeidsplaatsen te realiseren. Een grotere verlaging van de parkeernormering voor auto's leidt tot het sneller realiseren van meer nieuwe woningen.

Reactie van het college

Het college is het met de inspreker eens, dat de parkeernormen, met name in centrum en schil, vanwege de forse woningbouwopgave in binnenstedelijk gebied, nog verder aangescherpt moest worden. Daarom is de aanpassing gedaan om in de gehele schil, net als in het centrumgebied, de onderkant van de bandbreedte te hanteren. In grote delen van Leidschendam-Voorburg worden hiermee de parkeernormen fors verlaagd. Bovendien geeft de mobiliteitsreductie nog mogelijkheden voor verdere verlaging. Daarmee denkt het college de forse woningbouwopgave en de opgave voor extra arbeidsplaatsen goed te faciliteren. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5.2 Basis parkeernorm

De CROW-richtlijn vormt de basis voor de in 2012 vastgestelde parkeernormen in Leidschendam-Voorburg en ook nu blijft dit het startpunt. De CROW-richtlijn beweegt mee op de landelijke tendens om vanuit duurzaamheids-overwegingen parkeernormen naar beneden bij te stellen. De meest recente CROW richtlijn uit 2018 is lager dan waar de huidige parkeernormen van Leidschendam-Voorburg uit 2012 op gebaseerd zijn. Die verlaging uit 2018 wordt nu meegenomen in de parkeernormen 2023. De nu door te voeren aanpassing is dus gebaseerd op een document van 5 jaar geleden, wat weer gebaseerd zal zijn op enkele jaren voorafgaand onderzoek. Tijdens de expertmeeting op 13 februari 2023 is in de presentatie van SPARK aangegeven dat de verwachting is dat bij de update van CROW weer sprake zal zijn van een verlaging. Vraag is wanneer deze update wordt verwacht en wat dan concreet de verlaging zal zijn. Vanuit het perspectief “regeren is vooruitzien” is het mogelijk goed te onderzoeken wat de volgende stap in de CROW normering zal zijn. De afgelopen jaren is er veel veranderd in de samenleving en de mobiliteit. Als de gemeente Leidschendam-Voorburg kiest voor een aanpassing op basis van de situatie van 2018 is mogelijk het gevolg dat het beleid van 2023 op korte termijn al weer gedateerd zal zijn.

Reactie van het college

De update van de CROW-richtlijnen worden inderdaad op korte termijn verwacht. Wanneer dat is, is echter niet bekend. Het college erkent dat het graag de parkeernormen had gebaseerd op recent geüpdate richtlijnen, met name voor het bezoekersdeel, waar momenteel veel discussie over is. Het college wil zich echter te allen tijden blijven baseren op de vigerende kencijfers van het kennisinstituut CROW,

die in de praktijk getoetst zijn en landelijk geaccepteerd worden. Vooruitlopen op nieuwe richtlijnen zou mogelijk willekeur introduceren ten aanzien van de normen. We weten immers niet hoe de actualisatie zal uitvallen. Wel heeft het college zich voorgenomen de Nota Parkeernormen dynamisch te laten zijn en de normen indien nodig bij te kunnen stellen. Aanpassingen van de parkeernormen kunnen op basis van een collegebesluit worden besloten, als alleen de normen zelf aangepast worden. Het beleidskader blijft dan ongewijzigd. Dit is denkbaar als het CROW haar richtlijnen actualiseert. Die mogelijkheid zal in de Ontwerp Nota Parkeernormen uitdrukkelijk benoemd worden. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5.3 Plaats op de bandbreedte

De CROW normering wordt als referentie landelijk toegepast, van hoog stedelijke plekken in de randstad tot noordoost Groningen en zuid Limburg. De verschillen in de landelijke situaties zijn nog vele malen groter dan de verschillen tussen de verschillende gebieden in Leidschendam-Voorburg. Gelet op de Randstedelijke ligging en de mate van stedelijkheid lijkt het logisch voor Leidschendam-Voorburg te focussen op het gebied onder het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW normering. Het hanteren van het gemiddelde van de bandbreedte voor de "overige gebieden" komt op mij dan nog vrij conservatief over.

Reactie van het college

Het college is het niet eens met de spreker, dat het aanhouden van het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-richtlijn voor het 'overige gebied' (rest bebouwde kom en buitengebied) conservatief zou zijn. Leidschendam-Voorburg heeft volgens het CBS een gemiddeld autobezit dat iets onder het gemiddelde van Nederland ligt (0,9 ten opzichte van 1 als landelijk gemiddeld autobezit). In aanmerking nemend dat het lagere autobezit in het centrum en schilgebied van de gemeente het gemiddelde omlaag trekt, heeft het overige gebied een hoger autobezit dan gemiddeld in Nederland. Daarmee is de keuze voor het midden van de bandbreedte passend bij de wens om ook daar de mobiliteitstransitie na te streven. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5.4 Fietsparkeernormen

De te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten minimaal voldoen aan de ontwerpeisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In bijlage 6 zijn de belangrijkste eisen opgenomen. Het lijkt erop dat dit een verzwarende is van de reguliere bouwvoorschriften (Bouwbesluit). Hellingen en trappen met een flauwe hellingshoek vragen veel ruimte. Een gangbreedte van 2.10 meter is gangbaar en 3.00 meter lijken overmatig royaal voor fietsenstallingen in private woongebouwen. Dat lijkt mij meer iets voor openbare fietsenstallingen zoals bij stationslocaties. Volgens de CROW is 2 meter voldoende. Bredere gangen zijn alleen wenselijk als de ingang van de fietsenberging te ver weg is en niet in redelijkheid lopend bereikt kan worden. Ook hart op hart afstanden van 400 mm wijkt af van de standaard van 375 mm, die nu ook in openbare fietsenstallingen wordt toegepast. Extra ruimte die zo in het gebouwo ontwerp wordt

gevraagd kan niet elders voor worden benut. Dat doet snel afbreuk aan de (financiële) haalbaarheid van projecten.

Zoals allen uit de media bekend is het een grote uitdaging nieuwe woningbouw te kunnen blijven realiseren. Verzwaarde eisen in de bouwregelgeving doen daar afbreuk aan. In Amsterdam geldt inmiddels het principe “gewoon is goed genoeg”. Mijn advies is eisen en wensen duidelijk te splitsen in “need to have” en “nice to have”. Als wensen eisen worden dan doet dat afbreuk aan de (financiële) haalbaarheid van projecten. Dat beperkt dan de mogelijkheid in Leidschendam-Voorburg snel veel nieuwe woningen te realiseren.

Reactie van het college

Het college beaamt dat de kwalitatieve vereisten ten aanzien van fietsparkeren in de Ontwerp Nota Parkeernormen de lat hoger leggen dan de reguliere bouwvoorschriften. Het college kiest hiervoor, omdat zij binnen Leidschendam-Voorburg juist voor de fiets kansen ziet, deze in te zetten als alternatief voor de auto. Daar hoort extra inzet op fietsparkeer-voorzieningen bij, waarbij het college verder wil gaan dan de standaard. In lijn daarmee is ook de éxtra reductie op de autoparkeereis bij het realiseren van excellente fietsparkeervoorzieningen aan de Ontwerp Nota Parkeernormen toegevoegd.

Het college is het wel eens dat in het betreffende hoofdstuk uit de CROW publicatie wensen en eisen door elkaar lopen. Daarom kiest het college ervoor de ontwerpeisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6) als richtlijn aan te houden, waar zoveel mogelijk aan voldaan moet worden. De in bijlage 6 van de Ontwerp Nota Parkeernormen uitgelichte kwaliteitsaspecten uit de publicatie benoemt zij als eis (tenzij het expliciet als wens vermeld). Deze kwaliteitseisen zijn van toepassing zijn op collectieve inpandige fietsenbergingen, zowel bij woningen als andere functies. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5.5 Bezoekersparkeren

Net als bij de basis parkeernormen wordt de CROW normering voor bezoekers als referentie landelijk toegepast, van hoog stedelijke plekken in de randstad tot noordoost Groningen en zuid Limburg. Gelet op de Randstedelijke ligging en de stedelijkheid van Leidschendam-Voorburg lijkt mij een aanzienlijke verlaging goed te verantwoorden.

Reactie van het college

De parkeernorm voor het bezoekersdeel bij woningen wordt in de Ontwerp Nota Parkeernormen aanzienlijk verlaagd, namelijk van 0,3 naar 0,1 in het centrum en gereguleerde schilgebied en 0,2 in het overige gebied. In vergelijking met andere gemeenten hanteert het college een bezoekersnorm, die aansluit bij haar Randstedelijke ligging. Ter vergelijking illustreert het college dat met de Haagse bezoekersnorm, die loopt van 0,05 tot 0,15 voor het centrum en schilgebied en 0,15 tot 0,2 in overige gebieden. Deze inspraakreactie leidt dan ook niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5.6 Afwijken van de parkeereis, deelmobiliteit en excellent fietsparkeren

Het in collectieve fietsenstallingen opladen van fietsaccu's is inmiddels achterhaald. Alle fietsaccu's zijn uitneembaar en kunnen daarmee thuis worden opgeladen. Dan is gelijk de verrekening van kosten van het elektriciteitsgebruik geen punt van discussie meer.

Om ervoor te zorgen dat deelauto's ook daadwerkelijk worden gebruikt, moet de ontwikkelaar aantonen een contract met een deelmobiliteit-aanbieder van minimaal 5 jaar af te sluiten. Daarnaast moet hij gedurende 3 jaar het gebruik en de parkeerdruk in de omgeving monitoren en zo nodig actie ondernemen, om het gebruik bij bewoners te stimuleren of, zo nodig, beter af te stemmen op de vraag. 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 in een overeenkomst met de ontwikkelaar vastgelegd.

Een ontwikkelaar blijft zo tot 10 jaar na oplevering betrokken. Deze opstapeling van voorwaarden is onwerkbaar. Vooral het laatste punt is niet realistisch. Grondposities binnen 200 meter van een ontwikkeling zijn zelden te koop en de dan te betalen koopsom is veel hoger dan de objectieve waarde. Grond aankopen om het 10 jaar achter de hand te houden als back-up voor parkeren over 10 jaar is onrealistisch. Die grond heeft dan waarde 0 en 10 jaar geen bestemming. Als er al een geschikte locatie beschikbaar zou zijn dan is dat voor een ontwikkelaar geen overweging.

Wat zijn de basiseisen voor fietsvoorzieningen? Zoals hierboven aangegeven is het voor de haalbaarheid van ontwikkelingen belemmerend als er sprake is van een opstapeling van eisen bovenop de landelijke bouwregelgeving. De in Bijlage 6 opgenomen uitgangspunten vragen veel fysieke ruimte die in een gebouwontwerp niet anders kan worden benut.

Reactie van het college

Het is voor het college niet duidelijk, waar de inspreker zijn opmerking, waarin hij stelt dat een ontwikkelaar tot 10 jaar betrokken zou moeten blijven bij een ontwikkeling, op baseert. In de Ontwerp Nota Parkeernormen stelt het college een contract met een deelmobiliteitaanbieder van 5 jaar voor en om binnen deze periode gedurende 3 jaar het gebruik en de parkeerdruk in de omgeving te monitoren. De ontwikkelaar blijft dus 5 jaar betrokken. Die verantwoordelijkheid kan de ontwikkelaar desgewenst ook doorleggen aan de deelmobiliteitaanbieder.

Voor wat betreft de ruimtereservering gaat het college ervan uit, dat de benodigde ruimte voor compensatie van de deelautoreductie doorgaans gevonden kan worden binnen de grenzen van het bouwplan en niet dat daarvoor buiten de plangrens extra grond aangekocht moet worden. De ruimtereservering kan binnen het plangebied als groene ruimte ingevuld worden en zo een extra kwaliteitsimpuls geven aan de ontwikkeling. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, in de zin dat de voorwaarden rond deelmobiliteit verduidelijkt zijn in de Nota.

Voor wat betreft de opmerking over de oplaadmogelijkheden in de stalling klopt het dat fietsaccu's doorgaans uitneembaar zijn. Desalniettemin is het voor het gebruiksgemak wenselijk de accu op te kunnen laden in de stalling zelf. Het college heeft besloten dit als wens op te nemen. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.5.8 Reacties op de bijlagen

Bijlage 5 Fietsparkeernormen. *Het is mij niet duidelijk hoe ik deze tabel moet interpreteren. Mogelijk handig een toelichting toe te voegen wat "kerncijfer 1" is en wat "kerncijfer 2". Geldt het hoogste of moet er iets worden opgeteld?*

Bijlage 6 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen. *Is dit bedoeld als basiseisen of zijn deze alleen van toepassing wanneer aanspraak wordt gemaakt op een reductie? Het komt onlogisch over dat er sprake is van afwijkende hoeken voor hellingen en trappen. Wat als trap en helling worden gecombineerd? Mogelijk is het praktisch de hellingspercentages eruit halen en gewoon te verwijzen naar de CROW. Een hellingbaan voor fietsers te voet mag dan 22% zijn. Een trap mag maximaal 45% zijn. Reguliere hoog-laag fietsenrekken hebben onderlinge afstanden van 375 mm. Die worden ook in openbare fietsenstallingen toegepast die zeer intensief worden gebruikt. Ik zie geen aanleiding waarom binnen private ontwikkelingen rekening moet worden gehouden met meer ruimte dan bij bijvoorbeeld stations. De eisen m.b.t. extra maatvoering gaan ten koste van andere functies. Dit kan ook leiden tot een reductie van het woningaantal binnen de ontwikkeling.*

Bijlage 7 Autoparkeernormen. *De CROW tabellen zijn van 2018. De afgelopen 5 jaar is er veel veranderd op het vlak van mobiliteit. Vraag is wanneer CROW de normering gaat actualiseren (verlagen).*

Bijlage 9 Grensbedragen huur- en koopwoningen. *Worden de prijsgrenzen van Middenhuur aangepast aan het door Hugo de Jonge voorgestelde beleid Middenhuur? Hebben de prijsgrenzen voor koop een relatie met de NHG grens? Zo ja dan is het praktisch dat te vermelden.*

Reactie van het college

Op verzoek van de inspreker om meer duiding te geven op bijlage 5 van de Ontwerp Nota Parkeernormen over fietsparkeernormen geeft het college allereerst aan, dat in deze bijlage een fout is gesloten. 'Appartement zonder fietsenberging' is voor nieuwe ontwikkelingen niet aan de orde, omdat vanuit het bouwbesluit een fietsenberging (privé of gemeenschappelijk) vereist is. Verder wordt toegevoegd dat voor Leidschendam-Voorburg gezien de ambitie op fietsparkeren de bovenkant van de in de tabel genoemde bandbreedte van toepassing is. Tenslotte wordt toegelicht dat bij kerncijfer 1 en 2 een ander eenheid gebruikt wordt voor het aantal fietsparkeerplaatsen (per kamer of per woning), waarbij, gezien de hoge ambitie, het hoogste aantal aangehouden wordt. Dit zal verduidelijkt worden in de nota en leidt daarmee tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

In reactie op de opmerkingen van de inspreker op bijlage 6 'Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen' verwijst het college naar de eerdere inspraakreactie in 2.5.4. De in bijlage 6 genoemde eisen worden gedefinieerd als basiseisen. Als een initiatiefnemer daarbovenop aanspraak wil maken op de reductie voor excellente fietsparkeervoorzieningen dient hij ten opzichte van de basis nog extra te presenteren, bijvoorbeeld ten aanzien van toegankelijkheid, ruimtelijke aspecten. Voor wat betreft de opmerking over het ontbreken van logica ten aanzien van de hellingspercentages voor trappen en hellingbanen, geeft het college aan dat de één een eis is en de ander een voorkeur aangeeft. Dit is duidelijk aangegeven in deze bijlage. Voor wat betreft de hart-op-hart afstand tussen fietsenrekken acht het college 400 mm geen overbodige luxe. Fietsen (inclusief toebehoren als manden, fietstassen etc.) worden immers, net als auto's, steeds groter en nemen zodoende meer ruimte in beslag. Deze inspraakreacties leiden niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

In reactie op de opmerking van de inspreker op bijlage 7 'Autoparkeernormen' verwijst het college naar de eerdere inspraakreactie in 2.5.2. Daarin geeft zij aan dat het niet bekend is wanneer de CROW met geactualiseerde richtlijnen zal komen. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

In reactie op de opmerkingen van de inspreker op bijlage 9 (Grensbedragen huur- en koopwoningen) ten aanzien van voorgesteld beleid ten aanzien van middenhuur, geeft het college aan dat de grensbedragen zijn gebaseerd op de meest actuele afspraken vanuit de bestuurlijke tafel wonen, waarin naast gemeenten in Haaglanden de provincie zitting heeft. De Provincie houdt toezicht op de uitvoering van het beleid op gebied van wonen, waarin veranderende landelijke wetgeving wordt meegenomen. Ten aanzien van de relatie van de prijsgrenzen voor koop met de NHG grens geeft het college aan dat dit inderdaad verband houdt. Voor de duidelijkheid zal zij dit toevoegen, waarmee deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6 Inspraakreactie 6

Het betreft een inspraakreactie van projectontwikkelaar REB. De inspraakreactie wordt per deelonderwerp met reactie van het college weergegeven.

2.6.1 Uitgangspunt Nota Parkeernormen

Het uitgangspunt lijkt het blijvend (wellicht iets minder) faciliteren van de auto. In hoeverre mag dit ten kosten gaan van de leefbaarheid in de brede zin (gezondheid, klimaat, lokale economie en woningprijzen)?

Reactie van het college

Het college is het met de inspreker eens, dat de parkeernormen, met name in centrum en schil, vanwege leefbaarheid en de forse woningbouwopgave in binnenstedelijk gebied, nog verder aangescherpt moest worden. Daarom is de aanpassing gedaan om in de gehele schil, net als in het centrumgebied, de onderkant van de bandbreedte te hanteren. In grote delen van Leidschendam-Voorburg worden hiermee de

parkeernormen fors verlaagd. Bovendien geeft de mobiliteitsreductie nog mogelijkheden voor verdere verlaging. Daarmee denkt het college de opgaven ten aanzien van leefbaarheid, klimaat en woningbouw voldoende te faciliteren. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.2 Inleiding Ontwerp Nota Parkeernormen

Advies: neem ook gezondheid en ander nadelige gevolgen voor de bewoners, expliciet mee in deze opsomming.

Reactie van het college

Het college vindt dit een nuttige toevoeging en zal dit toevoegen aan de inleiding. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.3 Totstandkoming parkeereis

De uitgangspunten: Inzetten op het maximaliseren van dubbelgebruik en tegelijk parkeren binnen de contouren van een ontwikkeling oplossing is strijdig. Immers, indien naast de ontwikkeling een andere (bestaande) ontwikkeling is met restcapaciteit dan zou dit niet aangewend kunnen worden.

Reactie van het college

Het college bedoelt met 'binnen de contouren van de ontwikkeling' in dat geval uitdrukkelijk ook het gebruik van onbenutte restruimte in de omgeving, zolang dat binnen de acceptabele loopafstanden is. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.4 Dubbelgebruik

Advies voorwaarde dubbelgebruik: Dit zou binnen een straal van bijvoorbeeld 800 meter moeten gelden en niet binnen de ontwikkeling

Reactie van het college

Het college neemt dit advies niet over. Het uitgangspunt voor realisatie van de parkeereis is immers dat een ontwikkeling in haar eigen behoefte voorziet en geen (extra) druk legt op de bestaande omgeving. Wel staat het college het toe om, bij ontwikkelingen waarbij de parkeereis niet binnen de plangrens opgelost kan worden, onbenutte parkeerruimte bij de ontwikkeling te gebruiken. Dit geldt niet voor het bewonersdeel van woonfuncties, omdat die juist extra druk geeft op het drukste moment. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.5 Saldering bij sloop/ nieuwbouw of transformatie

In reactie op de voorwaarde dat voor saldering de oude functie tot maximaal 3 jaar geleden nog in gebruik moet zijn geweest: 5 jaar is gangbaar. Hoe is deze termijn voor Appelgaarde en hoe wordt omgegaan met uitloop van project?

Reactie van het college

Ten aanzien van de inspraakreactie op de maximale termijn voor saldering, meent het college met het oog op de steeds langer wordende ruimtelijke procedures en gezien het feit dat ook andere gemeenten kiezen voor een langere termijn, dat het logisch is deze te verhogen naar 5 jaar. Dat geldt dan vanzelfsprekend ook voor de ontwikkeling Appelgaarde. Mochten er dringende redenen zijn, om daar in specifieke gevallen van af te wijken, dan is het college altijd bereid daarover in gesprek te gaan. Deze inspraakreactie leidt daarmee tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.6 Fietsparkeren

In reactie op het uitgangspunt dat fietsparkeerplaatsen in principe altijd op eigen terrein moeten worden gerealiseerd: Voor winkels, functies e.d. moeten de fietsparkeerplaatsen toch in openbare ruimte? Deze ruimtes dienen dan toch niet afgesloten te zijn, maar openbaar toegankelijk.

Reactie van het college

Het college bedoelt met eigen terrein 'binnen de plangrenzen van de ontwikkeling'. Dat kan zowel openbare als afgeschermdde ruimte zijn (achter een hek, inpandig). Voor bezoek van winkels en andere functies is fietsparkeren in de openbare ruimte nodig. Voor werknemers van winkels of kantoren is een afgeschermdde ruimte van toepassing. Het college zal dit verduidelijken in de Nota Parkeernormen, waarmee deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.7 Maximale loopafstanden

De tekst bij maximale loopafstanden is niet in lijn met de afstanden in de tabel. Indien er ook fysiek ruimte voor groen en lopen gemaakt moet worden moeten loopafstanden veel ruimer zijn om te voorkomen dat de bereikbaarheidsdoelstelling omslaan in een verhardingsmaatregel. Voorstel de loopafstand moet zijn afgestemd op de doelgroep, verschillende voorzieningen en de doelstelling tot meer ruimte voor lopen en de fiets (let wel ook een deelauto is een parkeerplaats en een straat nodig). Is 400 meter i.p.v. 250 meter niet te overwegen, dat komt overeen met de loopafstand naar bushalte. Zo heeft de auto altijd nog een voorsprong t.o.v. OV.

Reactie van het college

Het college meent dat met een verhoging van 100 naar 250 meter de acceptabele loopafstand voor de functie wonen in het centrum en schilgebied voldoende te hebben opgehoogd. Daarmee is tekst in lijn met de afstanden in de tabel. De loopafstanden kunnen vanzelfsprekend ook via groen lopen, waardoor het college meent dat het ophogen van de loopafstanden niet ten koste gaan voor ruimte voor groen of de voetganger. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.8 Bezoekersparkeren

Deze richtlijnen zijn gebaseerd op het bezit van parkeerplaatsen. Indien wordt gekozen voor collectief bezit en parkeren als een service kunnen zowel de parkeernorm als de bezoekersnorm worden bijgesteld op binnenstedelijk niveau.

Reactie van het college

In reactie op deze inspraakreactie geeft het college aan dat deze normen voor bezoekersparkeren niet uitsluitend gericht is op parkeerplaatsen die uitsluitend voor bezoekers gereserveerd zijn. De bezoekersnormen zijn algemeen toepasbaar voor het bezoekersdeel bij woningen. Door toepassing van deelauto's (uitgaande dat dat bedoeld wordt met '*collectief bezit en parkeren als een service*') kan deelmobiliteitsreductie worden toegepast. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.9 Gehandicaptenparkeren

Hoe zit het bij dubbelgebruik bij GPP, want hoe ga je wonen en andere functies middelen?

Reactie van het college

De eis voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij alle functies met uitzondering van de woonfunctie moet als volgt worden toegepast: Over het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen dat voor alle functies anders dan wonen gerealiseerd moet worden, dient, los van de mogelijke reductie door deelgebruik, 2% te worden ingericht als algemene invalide parkeerplaats. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen. Het college zal dit verduidelijken, waarmee deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.10 Parkeernormen specifieke functies

De meeste van deze functies zullen in de looptijd van de parkeernota achterhaald zijn vanwege de demografische ontwikkelingen. Advies: Er zou een inschatting gemaakt moeten worden van de demografische situatie bij oplevering van de ontwikkeling en de eerste 10 -15 jaar daarna. Niet de norm van nu toepassen op iets dat pas over 10 jaar in de verkoop gaat.

Ten aanzien van jongerenwoningen wordt aangegeven, dat het autobezit onder jongeren laag is en bovendien al jaren geen stijgende trend laat zien. Vraag: Is dit een dalende trend?

Reactie van het college

Het college neemt het advies van de inspreker niet over. Het college wil de parkeernormen baseren op de vigerende kencijfers van het kennisinstituut CROW, die in de praktijk getoetst zijn en landelijk geaccepteerd worden. Wel neemt het college zich voor de Nota Parkeernormen dynamisch te laten zijn en de normen indien nodig bij te stellen. Aanpassingen van de parkeernormen kunnen op basis van een collegebesluit worden besloten, als alleen de normen zelf aangepast worden. Die mogelijkheid zal in de Ontwerp Nota Parkeernormen uitdrukkelijk benoemd worden.

Verder geeft het college in antwoord op de vraag van de inspreker of de trend in het autobezit onder jongeren dalend is aan dat deze ongeveer gelijk blijft. Dit zal worden toegevoegd aan de tekst van de Ontwerp Nota Parkeernormen. Deze inspraakreacties leiden tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.11 Afwijken van de parkeereis

Het uitgangspunt lijkt hier nog steeds de auto, niet het beleid dat is ingezet om de ruimte voor de auto in te perken. Kan dit progressiever worden ingestoken?

Reactie van het college

In reactie op de opmerking van de inspreker ten aanzien van het afwijken van de parkeereis, waarbij hij aangeeft dat de auto hier nog steeds het uitgangspunt lijkt, verwijst het college naar de eerdere inspraakreactie in 2.6.1. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.12 Mobiliteitscorrectie

Het lijkt ons niet verstandig hier een maximum vast te stellen. Dit zou een uitgangspunt voor de gemeente moeten zijn, geen maximum.

Ten aanzien van de mobiliteitscorrectie door toevoeging van deelmobiliteit:

- *Niet alleen het type gebied maar ook type bewoner zou het uitgangspunt moeten zijn. De doelgroep en nabijheid van voorzieningen (fysiek of digitaal) zijn hierbij ook het uitgangspunt.*
- *Deel mobiliteit is dan alleen mogelijk als je binnen 200 meter toch je parkeerplaatsen moet plaatsen; dit lijkt ons lastig uitvoerbaar in de praktijk en daarmee onwenselijk.*

Reactie van het college

Ten aanzien van de mobiliteitscorrectie, die is gemaximeerd op 30%, meent het college dat er bij het gecombineerd aanbieden van deelmobiliteit én excellente fietsparkeervoorzieningen én een ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer toch een grens is aan het beperkend effect daarvan op het bezit van privéauto's. Er zijn nu eenmaal altijd inwoners die ondanks goede alternatieven voor de auto blijven kiezen, omdat zij dat wensen of afhankelijk zijn van de auto. Bij de start van dit nieuwe beleid heeft het college een schatting gemaakt, tot hoeveel reductie het aanbieden van alternatieven voor de privéauto in potentie maximaal zou kunnen leiden. Er is gekozen hier in eerste instantie te kiezen voor een voorzichtige inschatting, omdat een te optimistische schatting kan leiden tot ongewenste verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Als de inschatting structureel te laag blijkt, dan zal in een later stadium de maximale mobiliteitscorrectie aangepast worden.

Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, namelijk dat in de passage over de mobiliteitscorrectie verduidelijkt wordt, waarom de reductie gemaximeerd wordt. Ook zal worden aangegeven dat de maximale reductie bijgesteld kan worden als daar aanleiding toe is.

Voor wat betreft de opmerking van de inspreker, dat ten aanzien van deelmobiliteit niet alleen het type gebied, maar ook het type bewoner een rol speelt, heeft de inspreker een punt. Echter op basis van landelijke ervaringen blijkt dat locatie een meer bepalende factor is. Immers een goed alternatief voor de auto, naast de deelauto, in de vorm van hoogwaardig OV op korte afstand van de woning is ook nodig om te voldoen in de mobiliteitsbehoefte zonder privéauto. Aangezien in het buitengebied hoogwaardig openbaar vervoer vaak minder nabij is, ligt deelmobiliteit daar minder voor de hand.

Daarmee is het een bepalende factor voor het succes van inzet van een deelauto. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

Ten aanzien van de opmerking over de benodigde ruimtereservering voor de deelmobiliteitscorrectie gaat het college ervan uit, dat de benodigde ruimte voor compensatie van de deelautoreductie doorgaans gevonden kan worden binnen de grenzen van het plangebied. De ruimtereservering kan binnen het plangebied als groene ruimte ingevuld worden en zo een extra kwaliteitsimpuls geven aan de ontwikkeling. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.13 Benutting parkeerruimte omgeving

Voor woningen mag je geen gebruik maken van bestaande openbare parkeerplaatsen als terugvaloptie vanwege mogelijke hoge druk. Echter, als je toch onder de 85% blijft, ook bij woningen, dan is dat toch geen probleem?

Reactie van het college

Het college probeert hiermee de juiste balans te vinden tussen enerzijds het uitgangspunt, dat elke ontwikkeling in haar eigen parkeerbehoefte voorziet en daarmee geen extra druk legt op de bestaande omgeving en anderzijds een optimale benutting van bestaande parkeercapaciteit in de omgeving, waar op bepaalde momenten nog voldoende ruimte is, die beter benut zou kunnen worden. Daarom staat het college het toe, om bij ontwikkelingen waarbij de parkeereis niet binnen de plangrenzen kan worden opgelost, onbenutte parkeerruimte nabij de ontwikkeling te gebruiken. Dit geldt in principe niet voor het bewonersdeel van woonfuncties, omdat die juist extra druk geeft op het doorgaans meest drukke moment. Voor het bezoekersdeel van woonfuncties en het parkeren van andere functies is het wel toegestaan, omdat die qua piekmoment niet samenvallen met het in woonwijken drukste moment, de avond en de nacht. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.14 Weergave parkeernormen in bijlage

Advies: laat alleen zeer sterk stedelijk en niet stedelijk staan, andere 3 categorieën wordt in gemeenten niet gebruikt en kan dus buiten beschouwing blijven.

Reactie van het college

Het college kan zich vinden in het advies van de inspreker dat de weergave van de parkeernormen in de tabellen vereenvoudigd kan worden. Weergave van de norm per gebied met één getal, met weglating van de categorieën die op Leidschendam-Voorburg niet van toepassing zijn is duidelijker. De tabellen zullen op deze wijze worden aangepast. De inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.15 Indexatie grensbedragen huur- en koopwoningen

Hoe wordt omgegaan met veranderingen in de prijzen per jaar (indexatie)? Is dat jaarlijks en wordt dat dan ergens bekend gemaakt? Verwachting is dat de prijzen gaan schommelen.

Reactie van het college

De grensbedragen voor huur- en koopwoningen zijn gebaseerd op de meest actuele afspraken vanuit de bestuurlijke tafel wonen (woningmarktregio Haaglanden). Het college zal deze bedragen, indien de afwijkingen te groot worden, aanpassen. Het is niet op voorhand te zeggen hoe vaak dit nodig is. Aanpassingen van de grensbedragen kunnen op basis van een collegebesluit worden besloten. Deze inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.7 Inspraakreactie 7

Het betreft een inspraakreactie van de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag). De inspraakreactie wordt met reactie van het college weergegeven.

2.7.1 Algemene reactie Ontwerp Nota Parkeernormen, diverse onderwerpen

Het parkeerbeleid is een gemeentelijke bevoegdheid waarvan de opzet moet passen in uw lokale Omgevingsvisie en de specifieke gebiedsontwikkeling waar u zich voor gesteld ziet. Niettemin is het ook een belangrijke bouwsteen voor de regionale doelstellingen voor mobiliteitstransitie – waar de samenwerkende gemeenten in de MRDH grote opgaven hebben geformuleerd in de Strategisch Agenda. Het doet ons dan ook deugd om te zien dat u deze bouwsteen doordacht ter hand neemt.

De volgende aspecten vallen ons op:

- *de Ontwerpnota geeft zich goed rekenschap van de opgedane kennis en ervaring met parkeernormen, zoals vastgelegd in richtlijnen en aanbevelingen van het CROW;*
- *de Ontwerpnota besteedt in een goed evenwicht aandacht aan zowel autoparkeren, fietsparkeren als hun onderlinge samenhang;*
- *de benadering geeft zich goed rekenschap van de uiteenlopende kenmerken van de verschillende gebieden in uw gemeente, van zeer hoogstedelijk tot buitengebied, alsmede van de raakvlakken met de buurgemeente Den Haag;*
- *de mate van parkeerregulering stemt u af op de specifieke kenmerken en mate van parkeerdruk van deze gebieden. Doorontwikkeling van blauwe zones naar meer intensieve vormen van regulering zullen de gunstige effecten op duurzame mobiliteit (minder parkeerdruk en snellere transitie) versterken;*
- *voor gebiedsontwikkeling biedt de ontwerpnota goede criteria om reductie van de parkeernorm toe te kennen, vooral de paragraaf over excellente fietsparkeervoorzieningen in appartementencomplexen verdient brede navolging.*

Wij hebben er alle vertrouwen in dat uw inzet op het parkeerbeleid in Leidschendam-Voorburg belangrijk zal bijdragen niet alleen aan de leefbaarheid in uw gemeente maar ook aan de regionale opgave voor mobiliteitstransitie in de regio. Het zal bijdragen aan het verminderen van de afhankelijkheid van het gebruik van de eigen auto en het bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor dagelijkse verplaatsingen. Wij hopen dat dit voorstel op brede steun mag rekenen in de Raad van Leidschendam-Voorburg.

Reactie van het college

Het college is verheugd met de positieve reactie van de inspreker op de Ontwerp Nota Parkeernormen en dankt de inspreker voor het compliment. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

3 Conclusies voor Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

Hieronder is een overzicht gegeven van de wijzigingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, die voortkomen uit de inspraakreacties.

Verwijzing naar reactie in inspraakverslag	Aanpassing in de Ontwerp Nota Parkeernormen
2.1.2 Deelmobiliteit alleen gekoppeld aan woningbouwontwikkeling	De inspraakreactie berust op een onjuiste interpretatie van de tekst in de Ontwerp Nota Parkeernormen. Met de zin: <i>“correctie kan alleen ingezet worden bij woning-ontwikkelingen, omdat alleen daar deelmobiliteit een alternatief kan zijn voor privé-autobezit”</i> wordt niet bedoeld, dat deelmobiliteit alleen kan worden toegepast in nieuwe situaties en niet in bestaande situaties. Bedoeld wordt echter dat deelauto's alleen kunnen leiden tot een correctie op de autoparkeereis, als deze ingezet worden bij woningen en niet bij bedrijven of instellingen. Alleen aan de herkomstzijde van een verplaatsing, kan een deelauto leiden tot een lager privéautobezit. Verder heeft de Nota Parkeernormen zoals eerder aangegeven <u>geen</u> betrekking op de bestaande omgeving, maar uitsluitend op nieuwe ontwikkelingen. Er worden dan ook geen uitspraken gedaan over deelmobiliteit in de bestaande omgeving. Deze inspraakreactie leidt echter wel tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat de passage 2.1.2 over Deelmobiliteit verduidelijkt wordt, zodat deze geen aanleiding geeft tot onjuiste interpretatie.
2.1.4 Stimuleren van deelmobiliteit in bestaande omgeving	De zin die door de inspreker wordt aangehaald, <i>“dat het enkel plaatsen van deelauto's niet direct massale adaptatie oplevert”</i> is wellicht te stellig geformuleerd. Het college kan zich voorstellen, dat er ook gevallen kunnen zijn, waarbij niet of nauwelijks promotie of communicatie nodig is. Het kan echter in geen geval kwaad om bij aanbod van nieuwe deelauto's potentiële gebruikers te informeren. In de aangehaalde passage in de Ontwerp Nota Parkeernormen wordt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de ontwikkelaar gelegd. Het college is van mening dat dit een goede keuze is en wil daar niet van afwijken. Wel zal de inspraakreactie leiden tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat de betreffende passage wordt genuanceerd.
2.2.2 Nota Parkeernormen een stap in de goede richting	Ten aanzien van de mobilitateitscorrectie , die is gemaximeerd op 30%, meent het college dat er bij het gecombineerd aanbieden van deelmobiliteit én excellente fietsvoorzieningen én een ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer er toch een

	grens is aan het beperkend effect daarvan op het bezit van privéauto's. Er zijn nu eenmaal altijd inwoners die ondanks goede alternatieven voor de auto blijven kiezen, omdat zij dat wensen of afhankelijk zijn van de auto. Bij de start van dit nieuwe beleid heeft het college een schatting gemaakt, tot hoeveel reductie het aanbieden van alternatieven voor de privéauto in potentie maximaal zou kunnen leiden. Er is gekozen hier in eerste instantie te kiezen voor een voorzichtige inschatting, omdat een te optimistische schatting kan leiden tot ongewenste verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Als de inschatting structureel te laag blijkt, dan zal in een later stadium de maximale mobiliteitscorrectie aangepast worden. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, namelijk dat in de passage over de mobiliteitscorrectie verduidelijkt wordt, waarom de reductie gemaximeerd wordt. Ook zal worden aangegeven dat de maximale reductie bijgesteld kan worden als daar aanleiding toe is.
2.2.2 Nota Parkeernormen een stap in de goede richting	In de opmerking van de inspreker, dat voor optimaal fietsgebruik het belangrijk is dat fietsparkeren op de begane grond plaatsvindt, kan het college zich volledig vinden. Daarom wordt in de hoofdtekst van de Ontwerp Nota Parkeernormen in paragraaf 5.1.3 ook het belang van een infietsbare, fietsenberging op maaiveld onderstreept en wordt deze de hoogste reductie van 8% op de autoparkeereis toegekend. Desalniettemin zal het college aan het verzoek van de inspreker om dit nadrukkelijker in de hoofdtekst te vermelden, tegemoet komen. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat dit aspect nog uitdrukkelijker zal worden genoemd in de betreffende passage.
2.2.2 Nota Parkeernormen een stap in de goede richting	Tenslotte beveelt de inspreker aan om de Nota Parkeernormen dynamisch te laten zijn, waarbij de normen in de toekomst aangescherpt zouden kunnen worden, als de mobiliteitstransitie verder op gang komt, wat gevolgen heeft voor de behoefte aan auto en fietsparkeerruimte. Het college kan zich hierin vinden en het is ook uitdrukkelijk de bedoeling om de normen als de omstandigheden daarom vragen, te kunnen bijstellen. Die mogelijkheid wordt in de Ontwerp Nota Parkeernormen echter niet uitdrukkelijk benoemd. Daarom zal dit worden toegevoegd aan de Nota Parkeernormen. Deze inspraakreactie leidt dan ook tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.3.1 Ambitie Parkeernormen en Parkeerregulering	In de Ontwerp Nota Parkeernormen is ervoor gekozen om voor de gebieden waar dat kan (centrum en schilgebieden) naar de onderkant van de bandbreedte te bewegen. Voor het centrum is sowieso gekozen voor de onderkant van bandbreedte. Voor de schil uitsluitend in gereguleerd gebied. Het college wil naar aanleiding van de inspraakreactie voor de schil ook buiten gereguleerd gebied voor de onderkant van de bandbreedte kiezen, met het oog op de verstedelijkingsambities, waarbij ze juist in centrum en schil wenst te verdichten. Dat kan omdat in deze verstedelijkte gebieden een goed alternatief voor de auto aanwezig is, in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer en aanwezigheid van voorzieningen op loop- en fietsafstand. Al of geen regulering maakt hierin nauwelijks verschil. Met het verlagen van de norm naar de onderkant van de bandbreedte in de gehele schil, toont het college zich ambitieus, als het gaat om het bevorderen van de mobiliteitstransitie en het behoud van een groene woongemeente. Als de ontwikkelaar kiest te investeren in alternatieve mobiliteitsvormen, zoals deelmobiliteit of excellente fietsparkeervoorzieningen, kan de parkeernorm verder verlaagd, door toepassing van de mobiliteitscorrectie. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.4.1 Normen zijn te hoog in vergelijking met andere gemeenten	Het college is het gedeeltelijk met de inspreker eens, dat de parkeernorm voor woningen slechts beperkt daalt en hoger is dan vergelijkbare gebieden in andere gemeenten, namelijk voor het ongereguleerde deel van de schil, waar het midden van de bandbreedte aangehouden zou worden. Het college stelt echter voor ook buiten gereguleerd gebied in de schil voor de onderkant van de bandbreedte kiezen. Als in het centrum en het volledige schilgebied van het midden naar de onderkant van de bandbreedte wordt gegaan, worden in grote delen van Leidschendam-Voorburg de parkeernormen voor woningen fors verlaagd. (voor sociale huurwoningen betekent dat - 0.4). Daarnaast zorgt een verlaging van de bezoekersnorm in deze gebieden voor een extra verlaging van 0.1 of 0,2 en zijn de normen sowieso verlaagd op basis van de herziene CROW-richtlijnen (- 0.1). Dit levert voor sociale huurwoningen in het centrum en schilgebied een verlaging van 0.6 á 0.7 op ten opzichte van de huidige parkeernormen. Daarbij is ook de gebiedsindeling aangepast, waarbij het centrum en schilgebied fors is vergroot. Zo valt nagenoeg heel Voorburg binnen centrum- of schilgebied en is het schilgebied in Leidschendam verder uitgebreid. Veel ontwikkelgebieden vallen volgens de nieuwe gebiedsindeling binnen centrum- of schilgebied. Dat betreft ontwikkellocaties zoals de Koningin

	Julianabaan, Tinq, Klein Plaspoelpolder, Overgoo, Appelgaarde en de Nieuwstraat. Het door de inspreker genoemde grote verschil tussen Leidschendam-Zuid en Leidschenveen is door deze aanpassing ook niet meer aan de orde. Voor de ontwikkellocaties Overgoo en de Nieuwstraat bedraagt de parkeernorm voor sociale huurappartementen dan 0,5 (bewonersdeel 0,3 / bezoekersdeel 0,2). Dit is vergelijkbaar met de door de inspreker genoemde Haagse wijk Leidschenveen, waar de parkeernorm 0,55 bedraagt (bewonersdeel 0,4/ bezoekersdeel 0,15). Daarmee denkt het college de woningbouwopgave - ook in de sociale sector – voldoende te faciliteren. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.4.4 Saldering bij fietsparkeren	De salderingsregeling, waarbij bij sloop / nieuwbouw of transformatie (als in een bestaand gebouw een nieuwe functie wordt gerealiseerd) de parkeerbehoefte van de oude functie in mindering mag worden gebracht op die van de nieuwe functie, geldt alleen voor autoparkeerplaatsen. Voor fietsparkeren geldt de salderingsregeling niet. Deze inspraakreactie leidt wel tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, omdat de betreffende passage verduidelijkt wordt, zodat hier geen verwarring over kan ontstaan.
2.4.5 Parkeernormen, de weergave ervan en woninggrootte als variabele	Het college kan zich vinden in de reactie van de inspreker dat de weergave van de parkeernormen in de tabellen vereenvoudigd en verduidelijkt kan worden. De reden dat hier in eerste instantie voor gekozen is, is omdat dit aansluit bij de weergave in de CROW-richtlijnen. Die heeft echter een algemene toepassing, waarbij de keuze binnen de bandbreedte kan verschillen. In Leidschendam-Voorburg is dat volgens de voorgestelde normen in de Ontwerp Nota Parkeernormen niet het geval. In het centrum en schilgebied wordt in principe de onderkant van de bandbreedte gehanteerd en in het overige gebied het gemiddelde. Weergave van de norm per gebied met één getal is daarmee duidelijker. De tabellen zullen op deze wijze worden aangepast, waarmee de inspraakreactie leidt tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.4.6 Deelauto's	Ten aanzien van de voorgestelde regels rond de toepassing van deelmobiliteit kan het college zich deels vinden in de kritiek van de inspreker, dat de combinatie van verschillende regels mogelijk een belemmerende werking kan hebben op het voornemen van initiatiefnemers om deelmobiliteit bij een ontwikkeling te realiseren. Dit is geenszins de bedoeling, omdat het college het realiseren van deelmobiliteit juist wil

	stimuleren. Daarom zal het college de voorwaarde om maximaal 1 deelauto per 30 woningen in te zetten als richtinggevend beschouwen in plaats van als eis. De inspraakreactie leidt tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.5.1 Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen	Het college is het met de inspreker eens, dat de parkeernormen, met name in centrum en schil, vanwege de forse woningbouwopgave in binnenstedelijk gebied, nog verder aangescherpt moest worden. Daarom is de aanpassing gedaan om in de gehele schil, net als in het centrumgebied, de onderkant van de bandbreedte te hanteren. In grote delen van Leidschendam-Voorburg worden hiermee de parkeernormen fors verlaagd. Bovendien geeft de mobiliteitsreductie nog mogelijkheden voor verdere verlaging. Daarmee denkt het college de forse woningbouwopgave en de opgave voor extra arbeidsplaatsen goed te faciliteren. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.5.2 Basis parkeernorm	De update van de CROW-richtlijnen worden inderdaad op korte termijn verwacht. Wanneer dat is, is echter niet bekend. Het college erkent dat het graag de parkeernormen had gebaseerd op recent geüpdate richtlijnen, met name voor het bezoekersdeel, waar momenteel veel discussie over is. Het college wil zich echter te allen tijden blijven baseren op de vigerende kencijfers van het kennisinstituut CROW, die in de praktijk getoetst zijn en landelijk geaccepteerd worden. Vooruitlopen op nieuwe richtlijnen zou slechts willekeur introduceren ten aanzien van de normen. We weten immers niet hoe de actualisatie zal uitvallen. Wel heeft het college zich voorgenomen de Nota Parkeernormen dynamisch te laten zijn en de normen indien nodig bij te kunnen stellen. Aanpassingen van de parkeernormen kunnen op basis van een collegebesluit worden besloten, als alleen de normen zelf aangepast worden. Het beleidskader blijft dan ongewijzigd. Dit is denkbaar als het CROW haar richtlijnen actualiseert. Die mogelijkheid zal in de Ontwerp Nota Parkeernormen uitdrukkelijk benoemd worden. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.5.4 Fietsparkeernormen	Het college is het wel eens dat in het betreffende hoofdstuk uit de CROW publicatie wensen en eisen door elkaar lopen. Daarom kiest het college ervoor de ontwerpeisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6) als richtlijn aan te houden, waar zoveel mogelijk aan voldaan moet worden. De in bijlage 6 van de Ontwerp Nota Parkeernormen uitgelichte kwaliteitsaspecten uit de publicatie

	benoemt zij als eis (tenzij het expliciet als wens vermeld). Deze kwaliteitseisen zijn van toepassing zijn op collectieve in pandige fietsenbergingen, zowel bij woningen als andere functies, Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.5.6 Afwijken van de parkeereis, deelmobiliteit en excellent fietsparkeren	Het is voor het college niet duidelijk, waar de inspreker zijn opmerking, waarin hij stelt dat een ontwikkelaar tot 10 jaar betrokken zou moeten blijven bij een ontwikkeling, op baseert. In de Ontwerp Nota Parkeernormen stelt het college een contract met een deelmobiliteitaanbieder van 5 jaar voor en om <u>binnen deze periode</u> gedurende 3 jaar het gebruik en de parkeerdruk in de omgeving te monitoren. De ontwikkelaar blijft dus 5 jaar betrokken. Die verantwoordelijkheid kan de ontwikkelaar desgewenst ook doorleggen aan de deelmobiliteitaanbieder. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, in de zin dat de voorwaarden rond deelmobiliteit verduidelijkt zijn in de Nota. Voor wat betreft de opmerking over de oplaadmogelijkheden in de stalling klopt het dat fietsaccu's doorgaans uitneembaar zijn. Desalniettemin is het voor het gebruiksgemak wenselijk de accu op te kunnen laden in de stalling zelf. Het college heeft besloten dit als wens op te nemen. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.5.8 Reacties op de bijlagen	Op verzoek van de inspreker om meer duiding te geven op bijlage 5 van de Ontwerp Nota Parkeernormen over fietsparkeernormen geeft het college allereerst aan, dat in deze bijlage een fout is geslopen. 'Appartement zonder fietsenberging' is voor nieuwe ontwikkelingen niet aan de orde, omdat vanuit het bouwbesluit een fietsenberging (privé of gemeenschappelijk) vereist is. Verder wordt toegevoegd dat voor Leidschendam-Voorburg gezien de ambitie op fietsparkeren de bovenkant van de in de tabel genoemde bandbreedte van toepassing is. Tenslotte wordt toegelicht dat bij kerncijfer 1 en 2 een ander eenheid gebruikt wordt voor het aantal fietsparkeerplaatsen (per kamer of per woning), waarbij, gezien de hoge ambitie, het hoogste aantal aangehouden wordt. Dit zal verduidelijkt worden in de nota en leidt daarmee tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.5.8 Reacties op de bijlagen	In reactie op de opmerkingen van de inspreker op bijlage 9 (Grensbedragen huur- en koopwoningen) ten aanzien van voorgesteld beleid ten aanzien van middenhuur, geeft het college aan dat de grensbedragen zijn gebaseerd op de meest actuele afspraken vanuit de bestuurlijke tafel wonen, waarin

	naast gemeenten de provincie zitting heeft. De Provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid op gebied van wonen, waarin veranderende landelijke wetgeving wordt meegenomen. Ten aanzien van de relatie van de prijsgrenzen voor koop met de NHG grens geeft het college aan dat dit inderdaad verband houdt. Voor de duidelijkheid zal zij dit toevoegen, waarmee deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.6.1. Uitgangspunt Nota Parkeernormen	Het college is het met de inspreker eens, dat de parkeernormen, met name in centrum en schil, vanwege leefbaarheid en de forse woningbouwopgave in binnenstedelijk gebied, nog verder aangescherpt moest worden. Daarom is de aanpassing gedaan om in de gehele schil, net als in het centrumgebied, de onderkant van de bandbreedte te hanteren. In grote delen van Leidschendam-Voorburg worden hiermee de parkeernormen fors verlaagd. Bovendien geeft de mobiliteitsreductie nog mogelijkheden voor verdere verlaging. Daarmee denkt het college de opgaven ten aanzien van leefbaarheid, klimaat en woningbouw voldoende te faciliteren. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.6.2 Inleiding Ontwerp Nota Parkeernormen	Het college vindt het advies om ook gezondheid en andere nadelige gevolgen voor de bewoners, expliciet mee in deze opsomming mee te nemen een nuttige toevoeging en zal dit toevoegen aan de inleiding. Deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.6.5 Saldering bij sloop/ nieuwbouw of transformatie	Reactie van het college Ten aanzien van de inspraakreactie op de maximale termijn voor saldering van 3 jaar, meent het college met het oog op de steeds langer wordende ruimtelijke procedures en gezien het feit dat ook andere gemeenten kiezen voor een langere termijn, dat het logisch is deze termijn te verhogen naar 5 jaar. Dat geldt in principe ook voor de ontwikkeling waar de inspreker op doelt. Mochten er dringende redenen zijn, om daar in specifieke gevallen van af te wijken, dan is het college altijd bereid daarover in gesprek te gaan. Deze inspraakreactie leidt daarmee tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.

2.6.6 Fietsparkeren	Het college bedoelt met eigen terrein 'binnen de plangrenzen van de ontwikkeling'. Dat kan zowel openbare als afgeschermdde ruimte zijn (achter een hek, inpandig). Voor bezoek van winkels en andere functies is fietsparkeren in de openbare ruimte nodig. Voor werknemers van winkels of kantoren is een afgeschermdde ruimte van toepassing. Het college zal dit verduidelijken in de Nota Parkeernormen, waarmee deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.6.9 Gehandicaptenparkeren	De eis voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij alle functies met uitzondering van de woonfunctie moet als volgt worden toegepast: Over het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen dat voor alle functies anders dan wonen gerealiseerd moet worden, dient, los van de mogelijke reductie door deelgebruik, 2% te worden ingericht als algemene invalide parkeerplaats. Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen. Het college zal dit verduidelijken, waarmee deze inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.6.10 Parkeernormen specifieke functies	Aanpassingen van de parkeernormen kunnen op basis van een collegebesluit worden besloten, als alleen de normen zelf aangepast worden. Die mogelijkheid zal in de Ontwerp Nota Parkeernormen uitdrukkelijk benoemd worden. Verder geeft het college in antwoord op de vraag van de inspreker of de trend in het autobezit onder jongeren dalend is aan dat deze ongeveer gelijk blijft. Dit zal worden toegevoegd aan de tekst van de Ontwerp Nota Parkeernormen. Deze inspraakreacties leiden tot een aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen.
2.6.12 Mobiliteitscorrectie	Ten aanzien van de mobiliteitscorrectie, die is gemaximeerd op 30%, meent het college dat er bij het gecombineerd aanbieden van deelmobiliteit én excellente fietsparkeervoorzieningen én een ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer toch een grens is aan het beperkend effect daarvan op het bezit van privéauto's. Er zijn nu eenmaal altijd inwoners die ondanks goede alternatieven voor de auto blijven kiezen, omdat zij dat wensen of afhankelijk zijn van de auto. Bij de start van dit nieuwe beleid heeft het college een schatting gemaakt, tot hoeveel reductie het aanbieden van alternatieven voor de privéauto in potentie maximaal zou kunnen leiden. Er is gekozen hier in eerste instantie te kiezen voor een voorzichtige inschatting, omdat een te optimistische schatting kan leiden tot ongewenste verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Als de inschatting structureel te laag blijkt, dan zal in een later

	stadium de maximale mobiliteitscorrectie aangepast worden. Deze inspraakreactie leidt tot aanpassingen op de Ontwerp Nota Parkeernormen, namelijk dat in de passage over de mobiliteitscorrectie verduidelijkt wordt, waarom de reductie gemaximeerd wordt. Ook zal worden aangegeven dat de maximale reductie bijgesteld kan worden als daar aanleiding toe is.
2.6.13 Weergave parkeernormen in bijlage	Het college kan zich vinden in het advies van de inspreker dat de weergave van de parkeernormen in de tabellen vereenvoudigd kan worden. Weergave van de norm per gebied met één getal, met weglating van de categorieën die op Leidschendam-Voorburg niet van toepassing zijn is duidelijker. De tabellen zullen op deze wijze worden aangepast. De inspraakreactie leidt tot een aanpassing op de Ontwerp Nota Parkeernormen.