



Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 – 2025

CONCEPT

Documentatiepagina

Citeertitel rapport:	Concept Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 - 2025
Corsanummer:	15.056539
Datum inwerkingtreding:	n.v.t.
Wettelijke grond:	art.2.1 van de algemene wet bestuursrecht regelt de bevoegdheid van de Raad om algemene beleidskader op te stellen.
Status:	Vastgesteld door Burgemeester en Wethouders d.d. 28-04-2015.
Auteur(s):	Monique Pluijm en Petra Schmitz
Product van:	Gemeente Rijswijk Afdeling: Stad en Samenleving Sectie: Mobiliteit, Duurzaamheid, Groen en Vergunningen
Beknopte inhoud:	De Kadernota Parkeren Rijswijk 2015-2025 bevat in hoofdlijnen de strategische parkeervisie. Ze bevat handvatten voor het verder uitwerken en aanpakken van parkeervraagstukken die nu en in de toekomst (gaan) spelen.

Gemeente Rijswijk
Stadhuis
Bogaardplein 15
Postbus 5305
2280 HH, Rijswijk

Telefoon: 070 3261000
E-mail: stadhuis@rijswijk.nl
Internet: www.rijswijk.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding
 - 1.1. Aanleiding en probleemstelling
 - 1.2. Doel van de Kadernota Parkeren
 - 1.3. Leeswijzer
2. Kaders voor nieuw parkeerbeleid
 - 2.1. Huidige beleidskaders
 - 2.2. Ambitie
 - 2.3. Uitgangspunten
 - 2.3.1. Bijdragen aan een beter verblijfsklimaat
 - 2.3.2. Doelgroepenbenadering en – prioritering: juiste doelgroep op de juiste plaats
 - 2.3.3. Parkeerdruk: beheersbaar, maximaal 90%
 - 2.3.4. Parkeren op eigen terrein stimuleren
 - 2.3.5. Uniforme benadering van parkeerregulering
 - 2.3.6. Heldere tariefstructuur
 - 2.3.7. Financiën: betaalbare parkeerexploitatie
3. Parkeersystematiek
 - 3.1. Fiscaal parkeren
 - 3.2. Niet Fiscaal parkeren
 - 3.2.1. Blauwe parkeerschijfzone
 - 3.2.2. Vergunningengebied (belanghebbenden parkeren)
 - 3.3. Handhaving
4. Verbeteren dienstverlening – digitalisering
5. Communicatie- en marketing

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en probleemstelling

De afgelopen 20 jaar is landelijk en in Rijswijk het autobezit flink gegroeid. Het gevolg is een toenemende parkeerdruk. De beschikbare openbare ruimte om al deze auto's te kunnen laten parkeren is echter beperkt. Daarom is in Rijswijk al sinds begin jaren 90 parkeerregulering ingevoerd. Inmiddels bestaan er zes zones van gereguleerd parkeren. Aan de randen van deze zones neemt de parkeerdruk toe. Dat leidt tot klachten. Enige vorm van uitwijk kan helaas niet worden voorkomen. Dit is het bekende waterbedeffect.

Parkeerproblemen komen vooral in Oud-Rijswijk en rondom winkelcentrum In de Bogaard voor. Daarnaast is in sommige woonwijken 's avonds nauwelijks een lege parkeerplaats te vinden. Daarom zijn op diverse locaties vergunningparkeren, betaald parkeren en zones met parkeerschijf (blauwe zones) ingevoerd. Daar boven op werd Oud-Rijswijk door de uitbreiding van betaald parkeren in de gemeente Den Haag geconfronteerd met nog meer uitwijkgedrag. Auto's en bedrijfsbusjes uit Den Haag werden in de aangrenzende woonwijk geparkeerd. Dit gaf een nog hogere parkeerdruk. Als reactie werd in maart 2014 vanaf de gemeentegrens met Den Haag en de Geestbrugweg/Herenstraat/Van Vredenburgweg belanghebbenden parkeren op proef ingesteld. Deze proef is geëvalueerd en besloten is om de proef om te zetten in een definitieve regeling. Door de invoering is een deel van het probleem verschoven naar het aangrenzende gebied. In dit gebied is begin 2015 eveneens een belanghebbenden regeling ingesteld. Dit uitbreidingsgebied betreft opnieuw een proef.

De parkeernota "Balans tussen functies" is opgesteld met in het achterhoofd In de Boogaard en omgeving, gericht op regulering overdag. Gebleken is dat de uitgangspunten in deze parkeernota minder goed aansluiten op specifieke situaties in Oud-Rijswijk en omgeving. Om de negatieve effecten voor o.a. bedrijven en bijzondere doelgroepen (zie paragraaf 2.3.2) in dit gebied te beperken werden maatwerk oplossingen toegepast, met als gevolg een scala aan lokale reguleringsmaatregelen. Het parkeerbeleid, dat zijn oorsprong heeft in parkeernota "Balans tussen functies" (2000), is hierdoor zijn eenduidigheid kwijtgeraakt.

Deze ontwikkelingen en problemen geven aanleiding voor een herijking van het huidige parkeerbeleid. Een moderne visie op de ruimte voor parkeren in het openbaar gebied en parkeerregulering als onderdeel van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Rijswijk. Een visie en kader dat toekomstbestendig is voor de komende 10 jaar.

1.2. Doel van de Kadernota Parkeren

De Kadernota Parkeren Rijswijk 2015-2025 bevat in hoofdlijnen de strategische parkeervisie. Ze bevat handvatten voor het verder uitwerken en aanpakken van parkeervraagstukken die nu en in de toekomst (gaan) spelen. Deze hoofdlijnen worden in het najaar van 2015 en begin 2016 verder uitgewerkt in verschillende (uitvoerings)programma's en documenten: een nieuwe Parkeerverordening, een Parkeerbelasting verordening, een plan van aanpak invoering parkeerregulering en een handhavingsplan.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op de kaders voor het nieuwe parkeerbeleid. Daarin komen de huidige beleidskaders, ambitie en uitgangspunten aan bod. Iedere paragraaf start met een kader waarin de belangrijkste uitgangspunten zijn benoemd. Per uitgangspunt wordt uitgelegd waarom dit voor Rijswijk

belangrijk is. In hoofdstuk 3 worden de voor- en nadelen van de verschillende Parkeersystematieken: fiscaal versus niet fiscaal benoemd. Handhaving wordt ook in dit hoofdstuk beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op Digitalisering. In hoofdstuk 5 wordt kort Communicatie en Marketing aangestipt.

Zoals bij 1.2. is aangegeven wordt een aantal onderdelen van deze concept Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 – 2025 de komende maanden nader uitgewerkt. Bij het aanbieden van de definitieve Kadernota in september 2015 zullen de uitwerkingen worden bijgevoegd. Het betreft een nadere onderbouwing voor de keuze van fiscalisering en een business case voor het digitaliseren van parkeerproducten.

2. Kaders voor nieuw parkeerbeleid

2.1. Huidige Beleidskaders

Het huidige beleidskader voor parkeren is terug te vinden in de Parkeernota “Balans tussen functies” en de Structuurvisie Mobiliteit 2020.

De Parkeernota “Balans tussen functies” is uit november 2000. In de afgelopen 15 jaar hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan waar deze nota niet meer een goed handvat voor biedt. Daarom wordt deze vervangen door de “Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 -2025”.

De Structuurvisie Mobiliteit 2020 is in juni 2011 vastgesteld. Uit de structuurvisie Mobiliteit bleek destijds in 2010, dat de huidige parkeersituatie in Rijswijk niet altijd tot tevredenheid stemde. Er werd een hoge parkeerdruk in sommige woonwijken geconstateerd, aanwezige parkeer ruimte zowel openbaar als op eigen terrein werd niet goed benut, weinig dubbelgebruik door de gekozen parkeersystematiek, buurtvreemde langparkeerders (zoals bedrijfsbusjes) namen onnodig parkeer ruimte in beslag en meer aandacht voor handhaving om foutparkeren tegen te gaan. Aan de hand van deze probleempunten is toen een aantal opgaven voor de komende jaren geformuleerd. Het betreft onder andere een integrale actualisering van het huidige parkeerbeleid met daarin een actualisatie van de gemaakte regelingen op maat, onderzoek naar de mogelijkheden om gefiscaliseerd parkeren in te voeren en uitvoering van parkeerdrukmetingen als objectieve maatstaf.

Deze opgaven worden nu nader uitgevoerd en geformaliseerd in de vorm van de “Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 – 2025” met uitvoeringsprogramma’s en -documenten.

2.2. Ambitie

In de Structuurvisie Mobiliteit 2020 is de volgende ambitie voor parkeren geformuleerd:

“Onze ambitie is dat parkeren het optimaal functioneren van de (verschillende) functies in een gebied ondersteunt. En dat er een eerlijke verdeling van het aantal parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen is. Dit moet gebeuren op een voordelige manier, waarbij de inkomsten en uitgaven in balans zijn. De inrichting van de parkeersituatie moet excessen tegengaan en zo min mogelijk afhankelijk zijn van handhaving van de politie.”

De kern van deze ambitie is terug te vinden in een aantal uitgangspunten die in de volgende paragraaf zijn beschreven. In de definitieve Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 -2025 zal op basis van deze uitgangspunten een nieuwe ambitie voor parkeren worden geformuleerd.

In ieder geval streeft Rijswijk naar een toekomstbestendig en betaalbaar parkeerbeleid met een logische en eerlijke verdeling van de schaarse ruimte.

Daarnaast zal Rijswijk de komende jaren in de uitvoerende en dienstverlenende taken een digitaliseringslag maken. Dit zal met betrekking tot parkeren gevolgen hebben voor het aanvragen en verlenen van een parkeervergunning (op kenteken), het gebruik van de bezoekersregeling en de handhaving.

2.3. Uitgangspunten

Gemeente Rijswijk heeft met het oog op de leefbaarheid, bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stad het nieuwe parkeerbeleid geformuleerd. Het parkeerbeleid is ondersteunend aan deze hogere doelstellingen. Aan de hand van deze doelstellingen is Rijswijk tot de volgende uitgangspunten gekomen:

- Bijdragen aan een beter verblijfsklimaat
- Doelgroepenbenadering en – prioritering: juiste doelgroep op de juiste plaats
- Parkeerdruk: beheersbaar, maximaal 90%
- Parkeren op eigen terrein stimuleren
- Uniforme benadering van parkeerregulering
- Heldere tariefstructuur
- Financiën: betaalbare parkeerexploitatie

2.3.1. Bijdragen aan een beter verblijfsklimaat

Een aangenaam verblijfsklimaat betekent dat er in een gebied een goede balans is tussen wonen, recreëren, winkelen en werken. In het centrum is dat anders dan in woonwijken. Het verblijfsklimaat kan door middel van meerdere oplossingen worden verbeterd. Wanneer de parkeerdruk in een gebied te hoog is, is parkeerregulering daar één van. Door middel van het reguleren van parkeren kan een gebied weer lucht krijgen.

Doelgroepenbenadering is hierbij een belangrijk onderdeel. Bewoners hebben andere belangen dan bezoekers en zakelijk belanghebbenden. Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag. Door hier op in te spelen, wordt een efficiënter gebruik van beschikbare parkeergelegenheid gerealiseerd en een verbetering van het verblijfsklimaat bereikt. Een gastvrij verblijfsklimaat maakt het voor zowel bewoner als bezoeker prettiger om in Rijswijk te vertoeven. In de volgende paragraaf wordt het principe van doelgroepenbenadering nader toegelicht.

2.3.2. Doelgroepenbenadering en – prioritering: juiste parkeerder op de juiste plaats

- De juiste doelgroep op de juiste plaats.
- In woonwijken ligt de prioriteit op bewoners en hun bezoekers; In winkelcentra ligt de prioriteit bij de bezoeker van het winkelcentrum; In gebieden met een duidelijke woonfunctie rondom winkelcentra prevaleert de functie wonen
- Bij mengfuncties is behoefte aan dubbelgebruik. Er is maximaal behoefte aan flexibele parkeerregulering
- Kort parkeren bezoekers heeft een hogere prioriteit dan lang parkeren werknemers.
- De verantwoordelijkheid voor voldoende parkeergelegenheid voor medewerkers en bezoekers van kantoren en bedrijven is primair de verantwoordelijkheid van de werkgever
- Rijswijk onderzoekt of locaties voor lang parkeren voorhanden zijn, maar faciliteert niet op voorhand
- De gemeente stelt nadere regels op voor bijzondere doelgroepen.

Openbare Ruimte is schaars. Een rechtvaardige verdeling van deze schaarse openbare ruimte is wenselijk. Parkeren is één van de functies in deze openbare ruimte. Om de schaarse parkeerruimte goed te verdelen, is het belangrijk dat *de juiste doelgroep op de juiste plaats kan parkeren*. Op diverse locaties botsen de belangen van verschillende doelgroepen. Daarom wordt per deel van de stad voor bestaande openbare parkeerplaatsen prioritaire doelgroepen gedefinieerd.

In de woonwijken ligt de prioriteit op de leefbaarheid van de woonwijk en de bereikbaarheid van de bewoners en het bezoek van de bewoners. Zowel voor bewoners als bezoekers van bewoners is het wenselijk de auto zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen parkeren. De parkeerdruk van een woonwijk mag op piekmomenten structureel niet boven de 90% uitkomen. Is dit het geval dan gaat de gemeente op zoek naar passende parkeeroplossingen, die de leefbaarheid en verblijfsklimaat verbeteren.

In winkelcentra ligt de prioriteit bij de bezoeker van het winkelcentrum. Voor deze centra is het parkeren een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van het gebied. De bereikbaarheid voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. Zij zorgen immers voor inkomsten en hebben een belangrijke sociale functie. Bezoekers mogen niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen of door een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Rijswijk wil bezoekers van haar stad gastvrij ontvangen. Dit betekent voldoende parkeergelegenheid en duidelijkheid over de tarieven.

Een voorbeeld hiervan is het winkelcentrum In de Bogaard. Parkeerders met bestemming winkelcentrum In de Bogaard kunnen terecht in een van de parkeergarages of op een van de parkeerterreinen. Deze parkeervoorzieningen zijn in beheer bij een particuliere exploitant. In de directe schil rondom het winkelcentrum is het parkeertarief op de tarieven van deze parkeervoorzieningen afgestemd zodat parkeren in de parkeergarages of op de terreinen prevaleert boven parkeren op straat. De doelgroep bezoekers en bewoners worden hiermee gefaciliteerd.

In de gebieden rondom winkelcentra met een duidelijke woonfunctie prevaleert de functie wonen en leefbaarheid. Parkeerders met bestemming winkelcentrum zijn hier niet op hun plek en hebben een secundaire prioriteit.

In gebieden rondom (buurt)winkelcentra met een duidelijke mengfunctie wat betreft winkelvoorzieningen en wonen komen de verschillende doelgroepen elkaar tegen. Tijdens de openingstijden van de winkels hebben de bezoekers van deze winkels prioriteit, na sluitingstijd de bewoners. In de praktijk levert dit weinig problemen op want op tijden dat de bewoners hun auto meenemen kan de bezoeker gebruik maken van die parkeerplaatsen. *De doelgroepen bezoekers en bewoners zijn dan complementair aan elkaar. Eventuele overlap van tijden en gebruik filtert zich meestal vanzelf mits er voldoende parkeerruimte aanwezig is.*

Wanneer in een gebied sprake is van een duidelijke mengfunctie tussen bewoners en bezoekers op dezelfde tijden dan is dubbel gebruik niet mogelijk. Dit speelt zich bijvoorbeeld af in een woonwijk met de aanwezigheid van restaurants en sport en culturele instellingen. De bezoeker behoudt de prioriteit en zal door het aanwijzen van voldoende parkeergelegenheid worden gefaciliteerd. Wat voldoende parkeergelegenheid is, is afhankelijk van de locatie, bereikbaarheid en parkeerdruk. Als de meest doelmatige parkeersystematiek wordt toegepast kunnen zowel de bezoeker als de bewoner worden gefaciliteerd. *In deze situaties is maximaal behoefte aan een flexibele parkeerregulering.*

Het centrum van Oud-Rijswijk is een hiervan een voorbeeld. De parkeerruimte is schaars en hier mengen de bezoekers zich met de bewoners, vooral in de avonden. Een ander voorbeeld is Broekpolder. Hier is sprake van menging van het langdurig parkeren van de auto's van werknemers van het bedrijventerrein met de parkeervoorzieningen van de omwonenden Delftweg.

Een ander uitgangspunt is de relatie tussen kortparkeerders en langparkeerders. *Kortparkeren bezoekers (winkels en zakelijk) heeft een hogere prioriteit dan langparkeren werknemers. Voor kantoren en bedrijven geldt in eerste instantie dat voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers primair de verantwoordelijkheid is van de werkgever.*

Werknemers maken als doelgroep langdurig gebruik van de parkeercapaciteit en vallen dus ook onder de doelgroep langparkeerders. Langparkeerders accepteren over het algemeen langere loopafstanden. Langparkeren kan op een specifiek daartoe aangegeven locatie worden gefaciliteerd met óf een aantrekkelijk dagtarief óf een specifieke parkeervergunning. Rijswijk gaat deze doelgroep niet op voorhand faciliteren. *Als er vraag is naar locaties voor langparkeren dan zal de gemeente Rijswijk dit verzoek onderzoeken.*

Naast de toepassing van deze doelgroepenbenadering en –prioritering zal Rijswijk nadere regels opstellen voor *bijzondere doelgroepen, waaronder gehandicapten, professionele hulpverleners, grote voertuigen, laden/lossen, Kiss & Ride*. Verder zal Rijswijk een aantal ontwikkelingen stimuleren zoals *carpoolen, deelautogebruik en elektrisch rijden*. De beleidsregels zullen in de nieuwe Parkeerverordening worden opgenomen.

2.3.3. Parkeerdruk: beheersbaar, maximaal 90%

- Een parkeerdruk van 90% of meer beschouwen we als probleem. Vanaf deze parkeerdruk onderzoekt de gemeente de mogelijkheden voor parkeerregulering.
- Parkeerregulering wordt uitsluitend ingevoerd wanneer een meerderheid van de belanghebbenden daarvoor kiest
- Rijswijk streeft er naar om de 1^e auto per adres te faciliteren. Bewoners dienen de mogelijkheid te hebben om (minimaal) 1 auto in de nabijheid van de woning te parkeren.
- De grenzen van de parkeerreguleringsgebieden zijn duidelijk en logisch
- Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt op basis van onder andere de parkeerbalans en de ruimtelijke visie op een wijk een afweging gemaakt welke bestemming aan vrijgekomen ruimte wordt gegeven

Het autobezit is de afgelopen 20 jaar toegenomen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, verwacht dat het autogebruik in Nederland tot het jaar 2020 blijft toenemen. De verwachting is dat in 2020 er zelfs meer auto's per huishouden zullen komen. De auto wordt gezien als onderdeel van de onafhankelijkheid. Dus zowel het autobezit als het autogebruik gaat omhoog.

De openbare ruimte biedt in bestaande woonwijken meestal niet de mogelijkheid om deze groei op te vangen. In dat geval zal op enig moment beperkingen aan het autobezit geaccepteerd moeten worden. Om in te spelen op deze ontwikkeling zal in de nieuwe parkeernota worden opgenomen *dat Rijswijk er naar streeft om de 1^e auto per adres te faciliteren. Bewoners dienen in ieder geval de mogelijkheid te hebben om 1 auto in de nabijheid van de woning te parkeren.*

De gemeente Rijswijk beschouwt een parkeerdruk van 90% of meer als een probleem. Daarbij sluiten we aan bij landelijk gangbare normen voor parkeerdruk: landelijk gezien wordt een geconstateerde parkeerdruk van 90% of meer het vinden van een parkeerplaats als lastig ervaren. Op basis van signalen over een hoge parkeerdruk uit een gebied binnen een bepaald tijdsbestek wordt een objectieve parkeerdrukmeting opgestart. Bij een uitkomst van 90% of meer wordt aan de belanghebbenden van het gebied de in te voeren regeling voorgelegd in de vorm van een draagvlakmeting. Bij een nader te bepalen meerderheid van voorstanders wordt de regeling gerealiseerd. De te nemen stappen komen in het “Plan van Aanpak Invoering Parkeerregulering” te staan. Hierin worden de voorwaarden en processen omschreven waaraan moet worden voldaan om parkeerregulering in te voeren in een gebied. *Uitgangspunt hierbij is dat parkeerregulering uitsluitend wordt ingevoerd wanneer een meerderheid van de belanghebbenden daarvoor kiest.*

Daarnaast wordt voor een duidelijke en logische begrenzing van het gebied gekozen. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van (natuurlijke) barrières zoals een spoorlijn, water en

hoofdwegenstructuur. Het in te voeren gebied is bij voorkeur een cluster van straten. De invoering van één straat wordt daarbij zoveel mogelijk voorkomen, omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen. Daarnaast vormt ook de parkeerbalans een belangrijk instrument bij het afbakenen van gebieden.

Wanneer in gereguleerd gebied de parkeerdruk opnieuw te hoog wordt dan zal eerst de parkeerregulering worden geoptimaliseerd, bijv. door limitering van de uitgifte van vergunningen. Daarna zal gekeken worden naar het beter benutten van de beschikbare ruimte. In gebieden waar na regulering nog restcapaciteit aanwezig is, kan deze ruimte worden ingezet om parkeerdruk in aanliggende gebieden op te vangen. Een laatste mogelijkheid is bezien of capaciteitsuitbreiding van parkeervoorzieningen mogelijk en haalbaar is, zowel ruimtelijk als financieel. Hierbij kan eveneens gekeken worden naar samenspraak met andere ontwikkelingen, andere partijen. Ondanks bovenstaande mogelijke maatregelen kan de gemeente constateren dat in sommige gevallen in alle redelijkheid geen oplossing te vinden is.

Bij herinrichtingsprojecten kan openbare ruimte vrijkomen voor de parkeerfunctie, maar ook voor functies als groen. *Op basis van onder andere de parkeerbalans en de ruimtelijke visie op een wijk wordt dan een afweging gemaakt welke bestemming aan de vrijgekomen ruimte wordt gegeven*

2.3.4. Parkeren op eigen terrein stimuleren

- Parkeren op eigen terrein wordt nadrukkelijker meegenomen in het parkeerbeleid
- Bij nieuwbouw is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Slechts bij hoge uitzondering kan hiervan worden afgeweken
- Bewoners met een parkeervoorziening op eigen terrein komen niet in aanmerking voor de 1^e parkeervergunning. Indien de ruimte dat toelaat kan wel een volgende vergunning worden aangevraagd (die eventueel een ander tarief kan hebben)

Eén van de onderwerpen die relevant zijn bij de ervaring van hoge parkeerdruk is het slecht benutten van het parkeren op eigen terrein waardoor de druk op de openbare parkeerplaatsen toeneemt. Parkeren op eigen terrein kan o.a. zijn parkeerterreinen behorende bij bedrijven en appartementencomplexen en (individuele) garages, carports en opritten. Deze parkeervoorzieningen worden soms voor andere doeleinden gebruikt. De auto wordt dan in de openbare ruimte geparkeerd in plaats van op de parkeervoorziening op eigen terrein. *Om de openbare parkeerruimte optimaal te kunnen benutten, wordt het parkeren op eigen terrein meegenomen in de nieuwe voorwaarden die gaan gelden bij parkeerregulering.*

De vigerende nota Parkeernormen (vastgesteld 8 februari 2011) regelt de realisatie van parkeerplaatsen bij de bouw van woningen, bedrijven en winkels met de verplichting deze parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren. Het komt voor dat de realisatie van de parkeerbehoefte op eigen terrein niet mogelijk is. Het College kan dan op verzoek van een initiatiefnemer besluiten om onder voorwaarden ontheffing te verlenen van de verplichting om het parkeren op eigen terrein te realiseren. De ontheffing zal slechts verleend worden indien het voldoen aan de verplichting parkeren op eigen terrein te realiseren door bijzondere omstandigheden (bijv. technisch onmogelijk, voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar) op overwegende bezwaren stuit. *Het uitgangspunt blijft dat men bij nieuwbouw parkeren op eigen terrein moet realiseren en slechts bij hoge uitzondering hiervan ontheffing kan krijgen.*

Indien kadastraal blijkt dat bewoners de beschikking hebben over een parkeervoorziening op eigen terrein dan komen deze bewoners niet in aanmerking voor de 1^e parkeervergunning. Deze bewoners dienen de auto op eigen terrein te parkeren. Bij bezit van eventueel meerdere auto's kan voor deze auto's een aanvraag voor een parkeervergunning worden ingediend. Ze komen dan in aanmerking

voor de 2^e en volgende parkeervergunningen (die eventueel een ander tarief kan hebben).

In een nog nader uit te werken beleidsregel zal een omschrijving worden gegeven van wat verstaan wordt onder parkeren op eigen terrein en hoe in zo'n situatie wordt omgegaan met de voorwaarden van een parkeervergunning. Deze beleidsregel wordt in de Parkeerverordening opgenomen.

2.3.5. Uniforme benadering van parkeerregulering

- Uniformiteit is uitgangspunt; een parkeerregulering die gemakkelijk uit te leggen valt
- We kiezen voor één parkeersystematiek
- Maatwerkoplossingen zijn bedoeld voor uitzonderingsgevallen

De hoofdlijn is een uniforme benadering van parkeerregulering die makkelijk uit te leggen valt aan de burgers, bezoekers en ondernemers. Door het toepassen van uniformiteit wordt de parkeerregulering overzichtelijk en herkenbaar zowel op straat (eenheid, samenhang) als in de vergunningverlening: toekenningen of afwijzingen worden op gelijke wijze toegepast (gelijkvormigheid).

Er wordt uitgegaan van één parkeersystematiek (zie hoofdstuk 3). Per doelgroep wordt eenzelfde benadering gehanteerd. Daar waar zaken elkaar bijten kan onderscheid gemaakt worden, bijvoorbeeld per type gebied. De bedoeling van parkeerregulering is dat het een oplossing biedt voor de parkeerproblemen in dat gebied. Zo kan de parkeerregulering in parkeertijden en parkeerduur per type gebied verschillen. In een woonwijk spelen de parkeerproblemen zich voornamelijk in de avonduren af terwijl in een centrumgebied dit voornamelijk overdag zal zijn.

Hoewel een uniforme benadering wenselijk is ontkom je als gemeente er niet aan dat er toch voor specifieke gebruikersgroepen op specifieke locaties specifieke oplossingen worden gemaakt (maatwerk). *Dit zullen uitzonderingsgevallen zijn*, mede om geen precedënten te creëren.

2.3.6. Heldere tariefstructuur

- De tariefstructuur is eenvoudig en begrijpelijk.
- De tarieven voor vergunningen kunnen progressief zijn als de parkeerdruk daartoe aanleiding geeft.
- Tariefstelling blijft lokaal (binnen Rijswijk).
- Het parkeertarief wordt jaarlijks vastgesteld. Hierbinnen kan per parkeergebied gekozen worden voor aparte tarieven, indien dit wenselijk is voor de sturing van de verschillende doelgroepen.

De tariefstructuur is een sturingsinstrument dat bijdraagt aan de regulering, waarbij we de juiste auto op de juiste plek willen hebben. Langparkeerders op plaatsen voor langparkeerders en kortparkeerders op plaatsen voor kort parkeren. Dit vraagt voor verschillende locaties om gedifferentieerde tarieven voor verschillende doelgroepen, in combinatie met een duidelijke verwijzing voor de doelgroepen naar de voor hen meest geëigende parkeerplaatsen. Daarbij streven we naar een tariefstructuur die eenvoudig en begrijpelijk is. Indien de parkeerdruk daartoe aanleiding geeft, kunnen de tarieven voor vergunningen progressief zijn (2^e of 3^e vergunning tegen een hoger tarief). De parkeertarieven worden jaarlijks vastgesteld en daarbij is de situatie op lokaal niveau leidend. Per parkeergebied kunnen aparte tarieven gelden, indien dit wenselijk is voor de sturing van het parkeergedrag van verschillende doelgroepen.

2.3.7. Financiën: betaalbare parkeerexploitatie

- Rijswijk streeft naar een betaalbare parkeerexploitatie
- Parkeertarieven zijn redelijk en doelmatig
- De parkeerexploitatie wordt ingezet voor beheer en onderhoud, handhaving, vergunningverlening, ontwikkeling nieuwe parkeercapaciteit en eventueel voor maatregelen die een positief effect hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad
- De financiële consequenties van parkeerregulering zijn sterk afhankelijk van vervolkeuzes als parkeersystematiek en digitalisering.

Parkeerregulering brengt kosten en baten met zich mee. Op dit moment is de parkeerexploitatie niet kostendekkend. De vraag is of deze exploitatie kostendekkend (zogenaamd budgetneutraal) moet zijn. Parkeerregulering wordt immers ingevoerd ter verbetering van de verblijfsklimaat en leefbaarheid van Rijswijk. *Rijswijk streeft in ieder geval naar een betaalbare parkeerexploitatie.*

De gemeente Rijswijk hanteert hierbij parkeertarieven voor zowel betaald parkeren en voor parkeervergunningen die redelijk en doelmatig zijn. De parkeertarieven kunnen jaarlijks worden herzien om een betaalbare parkeerexploitatie te realiseren. De parkeerexploitatie wordt onder andere ingezet voor: beheer en onderhoud, handhaving, vergunningverlening, ontwikkeling nieuwe parkeercapaciteit.

Tevens kunnen inkomsten, indien er sprake is van inkomsten uit parkeren, worden gebruikt voor maatregelen die een positief effect hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Zoals eerder bij uitgangspunt “parkeren op eigen terrein” is aangegeven kan het College een ontwikkelaar ontheffing verlenen van de verplichting om het parkeren op eigen terrein te realiseren. Het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte kan dan bijvoorbeeld worden afgekocht en het afkoopbedrag worden toegevoegd aan een mobiliteits- of bereikbaarheidsfonds. Dit punt is een uitwerkingsopgave vanuit de Structuurvisie Mobiliteit 2020. De vraag hoe de restcapaciteit wordt ingezet is altijd een expliciete keuze waarbij naast de parkeerbalans ook andere (ruimtelijke) eisen en wensen een rol spelen in de afweging.

De financiële consequenties van parkeerregulering zijn sterk afhankelijk van de parkeersystematiek en de mate waarin het proces van parkeren wordt gedigitaliseerd. De financiële consequenties worden de komende maanden in kaart gebracht.

3. Parkeersystematiek

Op dit moment worden in Rijswijk verschillende parkeersystematieken toegepast. Rijswijk kent voor kortparkeren de blauwe parkeerschijfzone en betalen bij de betaalautomaat, voor langparkeren de vergunninghouders gebieden. In praktijk levert dit onduidelijkheden op en ongewenste situaties van bijna lege straten waar niemand anders mag parkeren. Verder is er door de jaren heen ongemerkt veel maatwerk toegepast waardoor het geheel onoverzichtelijk is geworden.

Voor het nieuwe parkeerbeleid wordt gestreefd naar een heldere, duidelijke en zo uniform mogelijke systematiek. In de basis zijn twee vormen van parkeerregulering mogelijk:

- Fiscaal
- Niet fiscaal
 - Systematiek van blauwe parkeerschijfzones
 - Systematiek van vergunningen

Welke vorm van regulering het best kan worden toegepast, hangt samen met de gewenste sturing van doelgroepen. Hieronder is voor deze vormen van parkeerregulering in hoofdlijnen weergegeven in hoeverre deze probleemoplossend zijn en wat de consequenties voor de verschillende doelgroepen zijn.

3.1. Fiscaal parkeren

Fiscaal parkeren betekent betaald parkeren met fiscale handhaving. In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van parkeerbelasting parkeren. Men kan tegen betaling in principe onbepaald parkeren. Fiscaal parkeren is een flexibele vorm van parkeerregulering. Iedere doelgroep kan worden gefaciliteerd.

Prioritering en sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tarieven, tijden en limitering van uitgifte van vergunning producten. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om voor de verschillende doelgroepen verschillende producten tegen verschillende prijzen aan te bieden. Zo kunnen de bewoners gefaciliteerd worden met voordelige bewonersvergunningen en een regeling voor hun bezoek. Voor toeristen en andere bezoekers van Rijswijk kunnen meer commerciële tarieven gerekend worden. Omdat de beschikbare parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden is in het algemeen sprake van een betere benutting van de parkeerruimte. Tegenover de kosten staan eveneens opbrengsten.

Handhaving is een heldere taak, controle op wel of niet voldaan hebben van parkeerbelasting is objectief vast te stellen. Bij het niet of niet voldoende voldoen van parkeerbelasting wordt een naheffing uitgeschreven waarvan de opbrengsten ten gunste komen van de gemeente.

3.2. Niet fiscaal parkeren

3.2.1. Blauwe parkeerschijfzone

In gebieden met een blauwe parkeerschijfzone kunnen automobilisten voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Deze methode wordt vaak toegepast in gebieden met een mengfunctie. Een combinatie van wonen en winkels/restaurants/culturele instellingen. In principe kunnen alle doelgroepen gefaciliteerd worden. Bezoek zowel economisch als sociaal kan door gebruik te maken van de parkeerschijf parkeren in de blauwe zone. Aan belanghebbenden (zakelijke en bewoners) kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan

worden geparkeerd. Dit systeem kent een vergelijkbare flexibiliteit als het fiscale regime. Ook hier is sprake van mogelijk dubbelgebruik en uitwisseling van verschillende doelgroepen op beschikbare parkeerplaatsen binnen de blauwe zone. Echter is bij de blauwe zone alleen sprake van kosten en staan daar nagenoeg geen inkomsten tegenover zoals bij betaald parkeren wel het geval is.

Bovendien bestaat het risico dat aan de doelstelling van de blauwe zone voorbij wordt gegaan doordat de parkeerschijf makkelijk kan worden doorgedraaid naar een volgende, aansluitend parkeertijdstip. Op deze manier gaat het gebruik van de parkeerschijf als ontheffing fungeren. Een dergelijk systeem is lastig te handhaven omdat de constatering van doordraaien van de schijf meestal niet vastgelegd kan worden.

3.2.2. Vergunningengebied (belanghebbenden parkeren)

In gebieden met een vergunningensystematiek kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in woonwijken, zijnde gebieden zonder bezoek aantrekkende functies om overlast door overloop en buurtvreemde parkeerders te verhelpen. Bezoek van bewoners kan hier alleen met gebruik van een bezoekersregeling parkeren. Werknemers en andere doelgroepen kunnen zonder parkeervergunning hier niet parkeren.

De basis van deze systematiek is dat alleen de vergunninghouder wordt gefaciliteerd. Geen andere doelgroep. Dit is een inflexibele vorm van regulering. Regelmatig zal blijken dat in bepaalde gebieden straten overdag leeg staan. Een bezoeker ziet dat er voldoende ruimte is om te parkeren maar is geen vergunninghouder en kan daardoor geen gebruik maken van de parkeerruimte.

Handhaving is een heldere taak, controle op wel of niet aanwezigheid van geldige vergunning is objectief vast te stellen.

Een vergunningensystematiek heeft een hoog kostenniveau zonder dat daar significante opbrengsten tegenover staan.

Naast het bovenstaande bestaan op basis van financiën ook verschillen tussen fiscaal en niet fiscale parkeersystematiek die hieronder kort schematisch worden aangegeven.

Fiscaal	Niet fiscaal
Kosten en inkomsten voor vergunningen, betaald parkeren en naheffingen voor gemeente.	Kosten en inkomsten vergunningen voor gemeente; inkomsten boetes naar Rijk
Voor handhaving geen BOA's nodig (bijzonder opsporingsambtenaar) maar goedkopere fiscale handhavings ambtenaren	Voor handhaving BOA's nodig; voordeel breder inzetbaar (parkeren, overlast hondenpoep, drank- en horecawet etc.)
Investering in infrastructuur: bebording en parkeerautomaten op circa 250m afstand verspreid	Investering in infrastructuur: alleen bebording
Kosten bezwaar voor gemeente	Kosten bezwaar voor CJIB

Samenvattend kan worden gesteld worden dat:

1. De fiscale parkeersystematiek flexibiliteit geeft in parkeerregulering en financiën (kosten en baten);
2. De blauwe zone systematiek flexibiliteit geeft in parkeerregulering maar niet financieel (alleen kosten);
3. Vergunningensystematiek geen flexibiliteit geeft in parkeerregulering en ook niet financieel (alleen kosten).

Uiteraard zijn er ook combinaties te maken tussen de verschillende systematieken. Dit komt echter de helderheid en duidelijkheid niet ten goede en doet afbreuk aan het uitgangspunt uniformiteit.

Veel gemeenten die gereguleerd parkeren hebben ingevoerd, kiezen voor de fiscale variant. Gemeenten zijn daarmee het meest flexibel in hun aanpak van overmatige parkeerdruk en hebben op die manier de handhaving van betaald parkeren zelf in de hand. De kosten die gemeenten hiervoor moeten maken kunnen grotendeels worden gedekt door de opbrengsten van de naheffingsaanslag.

Een definitieve keuze voor de parkeersystematiek zal pas na nader onderzoek op basis van de investeringen, kosten en baten worden gemaakt. Van belang is tevens of de systematiek een bijdrage levert aan de hoofddoelstellingen van leefbaarheid, economische vitaliteit en bereikbaarheid en aan de invulling van de gestelde uitgangspunten in hoofdstuk 2 voldoet.

De komende maanden zal nader onderzoek (met rekenkundige onderbouwing) worden gedaan naar de financiële consequenties van de bovengenoemde parkeersystematieken. In dit onderzoek zal ook worden ingegaan op de huidige trends op het gebied van parkeren zoals *betaald parkeren met pas en belparkeren*. *Daarbij streven we er naar om betaling met contant geld uit te faseren. Maatregelen in het kader van duurzaamheid worden meegenomen in het onderzoek.* De resultaten zullen in de definitieve Kadernota Parkeren worden verwerkt.

3.3. Handhaving

Handhaving is noodzakelijk voor de werking van parkeerregulering. Handhaving zorgt ervoor dat aanwezige parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de betreffende doelgroepen. *Algemeen uitgangspunt bij handhaving op het parkeren is dan ook een duidelijke en uniforme aanpak gericht op het voorkomen van overlast door oneigenlijk gebruik van parkeercapaciteit.* Voorwaarde voor heldere en eenduidige handhaving is een helder en eenduidig uitlegbaar parkeerbeleid.

In Rijswijk handhaven BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaar) op de regels in de openbare ruimte en de bebouwde omgeving zoals foutparkeren, overlast hondenpoep, drank- en horecawet etc. Handhaving op parkeren is een onderdeel van hun totale takenpakket. Door de uitbreiding van het gereguleerd parkeergebied en doordat meer handhavingstaken naar de gemeente zijn/worden geschoven, is de handhavingscapaciteit van de BOA's onder druk komen te staan.

Daarnaast is door de uitbreiding van het gereguleerd parkeergebied ook de manier van handhaving en de mate waarin handhaving wordt ingezet steeds belangrijker geworden. Van belang zijn zaken zoals:

- heeft een handhaver in eerste instantie de rol van gastheer of gastvrouw?
- wordt er bij een overtreding meteen een boete uitgeschreven of eerst een waarschuwing?
- welke basis ligt ten grondslag aan de frequentie van handhaving?
- wordt actief geacteerd op basis van klachten of wordt inzet gelijkmatig over de verschillende taken verdeeld?
- heeft het centrum een hogere prioriteit dan de woonwijken?
- is de betalingsgraad een goede meting voor het bepalen van de inzet van handhaving?

Uitgangspunt bij handhaving is niet het schrijven van bonnen, maar een bijdrage leveren aan de hoofddoelstelling van het beleid, een verbeterd verblijfsklimaat realiseren. Om hier goede invulling aan te geven zal in samenspraak met de verantwoordelijken voor de handhaving binnen Rijswijk een integraal handhavingsplan worden opgesteld.

4. Verbeteren dienstverlening – digitalisering

Steeds meer producten van gemeenten worden digitaal aan de burger aangeboden. In Rijswijk kunnen burgers via een digitaal loket bijvoorbeeld vergunningen aanvragen en bezwaarschriften indienen. Voor de gemeente betreffen dit werkzaamheden binnen de frontoffice. Om de kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren en efficiënter te maken, zullen de werkprocessen in de backoffice verder dienen te worden gedigitaliseerd.

Digitalisering met betrekking tot parkeren houdt in dat alle vergunninghouders via internet 24 uur per dag, zeven dagen per week vergunningen kunnen aanvragen, wijzigen en opzeggen. De werkprocessen zijn zodanig vormgegeven dat alle parkeerproducten direct na betaling gebruikt kunnen worden. Voor degene die niet beschikt over internet blijft de mogelijkheid bestaan om deze producten via het loket te verkrijgen.

Nieuwe landelijke ontwikkeling is dat de parkeervergunning volledig vignetloos verleend kan worden. De vergunninghouder hoeft dan niets meer achter de voorruit van de auto te leggen. Zowel handhaving (middels een scanauto) als vergunningverlening verloopt via het kenteken van het voertuig. Verschillende gemeenten, waaronder de buurgemeenten Den Haag en Delft, zijn hiermee reeds gestart.

Bij digitalisering kunnen de onderstaande voordelen worden genoemd:

- een maximale dienstverlening naar de burger en andere belanghebbenden in de stad voor het verkrijgen van parkeervergunningen (makkelijk en snel);
- een kostenbesparing in de handling van het verstrekken, muteren en jaarlijks verlengen van parkeervergunningen;
- efficiëntie in de handhaving;
- verbetering van de managementinformatie en -rapportages;
- een vermindering van het aantal bezwaren en seponeringen.

Uitgangspunt voor de gemeente Rijswijk is een goede kwaliteit van de dienstverlening. Digitalisering kan hieraan een sterke bijdrage leveren. Het brengt echter ook kosten met zich mee: digitaliseren betekent eerst investeren. Om de investering van digitalisering te onderbouwen zal door middel van een business case inzicht worden gegeven in de kosten en baten, mate van efficiëntie en verbetering van kwaliteit. Deze business case zal de komende maanden worden opgesteld en bij de definitieve Kadernota Parkeren aangeboden. Op basis van meer inzicht in de kosten en baten zal de gemeente een besluit nemen over de mate van digitalisering van het parkeerproces; van vergunningverlening tot handhaving.

5. Communicatie en marketing

Wanneer de Kadernota Parkeren definitief is vastgesteld wordt een plan voor communicatie en marketing opgesteld.