



Bijlage 2

Participatie resultaten

Kadernota Parkeren Rijswijk 2025

INLEIDING

De gemeente Rijswijk werkt aan een nieuwe kadernota parkeren. Deze nota vormt het strategische kader met aandacht voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Vanwege de beperkte ruimte en toenemende parkeerdruk, is het noodzakelijk om keuzes te maken en beleid tijdig aan te passen aan veranderend gedrag en ruimtelijke ontwikkelingen. Een adviesbureau is gevraagd om input op te halen bij ondernemers. Tijdens deze participatiemiddag werden ideeën, zorgen en suggesties gedeeld rondom parkeren, bereikbaarheid en communicatie.

RESULTATEN PARTICIPATIE MOBILITEITSSTRATEGIE EN OMGEVINGSVISIE

Bij het opstellen van de Mobiliteitsstrategie en de Omgevingsvisie zijn zowel online als fysiek vragenlijsten ingevuld in de periode 6 november tot 4 december 2024.

De resultaten zijn terug te vinden op [samen.rijswijk.nl](https://samen.rijswijk.nl/nl-NL/projects/vragenlijst-omgevingsvisie) (<https://samen.rijswijk.nl/nl-NL/projects/vragenlijst-omgevingsvisie>).

De resultaten uit deze participatietrajecten zijn meegenomen in de uitwerking van de Kadernota Parkeren.

SAMENGEVAT VERSLAG BIJEENKOMSTEN KADERNOTA PARKEREN

BIJEENKOMSTEN MET VERTEGENWOORDIGERS VAN:

- Rijswijk wonen
- Fietsersbond
- BBR
- Winkelcentrum oud Rijswijk
- Bogaard stadscentrum

AANLEIDING VAN DE KADERNOTA PARKEREN

- **Veranderend autogebruik:** minder autobezit en meer alternatieven zoals fietsen en deelmobiliteit.
- **Schaarse ruimte:** er komt geen extra ruimte bij, dus slimmer omgaan met bestaande capaciteit is essentieel.
- **Balans nodig:** eerlijk verdelen van parkeerruimte tussen bewoners, ondernemers en bezoekers.
- **Van reactief naar proactief beleid:** op tijd knelpunten signaleren en anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

KERNPRINCIPES VAN HET NIEUWE BELEID

1. **Bereikbaarheid:** Goede toegang tot voorzieningen per auto, fiets, OV en te voet.

2. **Leefbaarheid:** Parkeren mag de woon- en leefomgeving niet onder druk zetten.
3. **Verkeersveiligheid:** Heldere regels en veilige infrastructuur voor alle weggebruikers.

INPUT EN SIGNALLEN VANUIT DE ONDERNEMERS, RIJSWIJK WONEN EN DE FIETSEBOND

Communicatie

- Veel onduidelijkheid over zones, regels en tarieven, vooral voor bezoekers van buitenaf.
- De bestaande parkeerstructuur is te complex geworden door verschillende gebieden.
- Wens voor visuele en uniforme communicatie, bijvoorbeeld met kleurzones, borden en duidelijke informatie op abri's.
- Er is behoefte aan betere vindbaarheid van parkeerlocaties, vooral rond winkelgebieden en P+R-terreinen.

Winkelgebieden en bezoekers

- Bezoekers willen dichtbij kunnen parkeren.
- Boetes schrikken klanten af, zeker als regels onduidelijk zijn.
- Ondernemers pleiten voor (eerste uur) gratis parkeren, vooral in winkelgebieden zoals Oud-Rijswijk.

- Er moet onderscheid worden gemaakt tussen woon- en winkelgebieden in beleid en uitvoering.
- Te weinig parkeerplekken voor fietsers.

Parkeercapaciteit

- Op sommige bedrijventerreinen (zoals het Havenkwartier) is 's avonds veel parkeerruimte beschikbaar. Idee: deze tijdelijk openstellen voor derden (bijvoorbeeld vrachtwagens).
- In andere wijken (zoals de Renmeterstraat) is juist een structureel tekort, ondanks aanwezige groenstroken die gebruikt kunnen worden als parkeervoorziening.
- Suggestie: meer flexibiliteit bij herinrichting, met ruimte voor lokale invulling zoals gedeeld gebruik of herbestemming van groenstroken.
- Parkeerdruk wordt in bepaalde straten verergerd door geparkeerde containers of langdurig stilstaande voertuigen!!
- Voldoende (overdekte) fiets parkeerplekken in oud Rijswijk en bij de Rijswijkse schouwburg.

Vergunningen en handhaving

- Voorbeelden genoemd van vergunning verstrekking aan bedrijven, wat leidt tot overlast voor omwonenden. Zoals bijvoorbeeld auto garages in gebieden waar er weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn.
- Suggestie: invoering van betaald parkeren in overbelaste gebieden, met aangepaste regelingen voor klanten en werknemers.
- Bezorgdheid over fouten bij scanauto's: boetes ondanks betaling, door invoerfouten of verkeerde zone-selectie.

Toekomstige woningbouw en overloop

- Bezorgdheid over de druk op parkeerplaatsen door uitbreiding van woningbouw in omliggende gebieden (zoals de Binckhorst).
- Verwachting dat bewoners uit omliggende gemeenten in Rijswijk gaan parkeren.
- Belang van heldere ruimtelijke afbakening tussen Rijswijk en buurgemeenten.

Focus op stadscentrum Bogaard

- Invoering van hogere parkeertarieven rond het centrum is niet goed gecommuniceerd; afstemming met Q-Park ontbrak.
- Parkeergarage heeft veel potentie maar is slecht zichtbaar; betere bewegwijzering en positionering gewenst.

- Ondernemers vragen om eerste uur of eerste twee uur gratis parkeren om klanten te trekken.
- Verzoek aan de gemeente om het contract met Q-Park te herzien en kosten/baten hiervan inzichtelijk te maken.

Alternatieven

- Positieve ervaringen met fietspromotie, zoals het uitdelen van fietstassen en de inzet van een pop-up fietsenstalling op zaterdag.
- Structurele fietsinfrastructuur ontbreekt: behoefte aan vaste fietsenstalling met laadvoorzieningen voor e-bikes en kluisjes voor batterijen.
- Voldoende Fiets parkeer voorzieningen bij sportverenigingen en voorzieningen van goede kwaliteit.

Conclusies

- Zorg voor eenvoud en uniformiteit in parkeerbeleid.
- Onderscheid woon- en winkelgebieden duidelijk in regels en uitvoering.
- Verbeter vindbaarheid en communicatie via fysieke en digitale middelen (zoals abri's, apps en bebording).
- Bied ondernemers en bezoekers voldoende betaalbare of gratis parkeermogelijkheden.

- Maak gebruik van onbenutte parkeercapaciteit, bijvoorbeeld via gedeeld gebruik in de avonduren.
- Geef voldoende voorbereidingstijd bij invoering van nieuwe maatregelen.
- Proactief beleid wordt gewaardeerd, mits het goed wordt uitgelegd en ondersteund.
- Stimuleer het gebruik van de fiets en zorg voor voldoende fiets parkeerplekken.

Vervolg en besluitvorming

- De gemeenteraad behandelt de Kadernota vóór zomer 2025.
- Concrete keuzes over regulering, gebiedsindeling en tarieven worden dan genomen.
- Terugkoppeling naar ondernemers volgt, inclusief uitwerking van concrete plannen.
- Communicatie en participatie blijven sleutelonderdelen in het vervolgproces.

VERSLAG BEWONERSBIJEENKOMST KADERNOTA PARKEREN

Datum: 25 april 2025

Tijd: 19:00 – 21:00

Aanwezig:

BEWONERS

- Bewoner(s) namens Organisatie Steenvoorde Noord (BOSN)
- Bewoner(s) namens Bewoners Commissie The Minister
- Bewoner(s) namens Rijswijk Midden
- Bewoners(s) namens Rijswijk Buiten
- Bewoner(s) namens de Muziekbuur

Parkeernormen en vergunningen

- Bij nieuwe ontwikkelingen zoals Parkrijk, Te Werve oost en Havenkwartier worden lage parkeernormen toegepast (bijv. 0,4-0,5 parkeerplaats per appartement).
- Lage parkeernormen betekenen vaak dat niet iedere woning recht heeft op een parkeervergunning.
- Communicatie hierover is essentieel; bewoners gaven aan dat bij projecten zoals de Churchilltower onvoldoende duidelijkheid is gegeven, wat leidde tot frustratie.
- Er is behoefte aan heldere afspraken met projectontwikkelaars over het realiseren van bezoekersparkeerplaatsen.

Belang van goede communicatie en handhaving

- Communicatie over parkeermogelijkheden, vergunningen en veranderingen moet veel beter en eerder plaatsvinden.
- Handhaving is belangrijk, maar alleen effectief als bewoners goed zijn geïnformeerd.
- Er is behoefte aan duidelijke, uniforme regels in plaats van veel verschillende uitzonderingen.

Parkeersituatie rond winkelgebieden

- Bewoners merken op dat het winkelbestand bij winkelcentra zoals In de Boogaard is afgenomen, terwijl het parkeerregime niet is aangepast.
- Regels rondom betaald parkeren moeten beter aansluiten bij de huidige functie en drukte van gebieden.
- Er werd specifiek genoemd dat het instellen van parkeerregulering bij de Lidl zou kunnen bijdragen aan het verminderen van overlast en ongewenste parkeerdruk in de directe omgeving.

Verdeling van parkeerdruk en leefbaarheid

- Er zijn zorgen over nieuwe ontwikkelingen die extra parkeerdruk zullen veroorzaken in bestaande wijken.

- Bovengronds parkeren wordt gezien als nadelig voor de leefbaarheid; bewoners willen meer ondergrondse parkeergarages of andere oplossingen. Er wordt bijvoorbeeld niet aan de bewoners gevraagd willen jullie meefinancieren aan een ondergrondse parkeergarage.
- Er wordt gepleit voor het handhaven van parkeernormen die aansluiten bij het werkelijke autobezit.

Openbaar vervoer, deelmobiliteit en bereikbaarheid

- Betere openbaar vervoersverbindingen zijn noodzakelijk, zeker in nieuwe wijken zoals Parkrijk en Pasgeld.
- De inzet op deelmobiliteit (zoals deelauto's) wordt als kansrijk gezien, mits deze gepaard gaat met duidelijke communicatie, goede beschikbaarheid van voertuigen en voldoende laadinfrastructuur.
- Er wordt gepleit voor intensiever onderhoud van fietspaden en betere voorzieningen voor langzaam verkeer.
- Vanuit de groep werd de vraag gesteld waarom Prorail, als bevoegd partij, geen tijdelijke busverbindingen inzet in nieuwe wijken in afwachting van definitieve OV-voorzieningen. De algemene oproep is om vanaf de eerste planfase mobiliteit integraal mee te nemen in de gebiedsontwikkeling.

- Er werd gesuggereerd dat de gemeente extra zou kunnen bijdragen aan het openbaar vervoer op locaties met hoge parkeerdruk, bijvoorbeeld door bus frequenties te verhogen van elk half uur naar elk kwartier. Dit zou de druk verlagen en meer zekerheid bieden voor bewoners en bezoekers.

Gebiedsontwikkeling, voorzieningen en balans tussen wijken

- Er heerst het gevoel dat sommige wijken tegen elkaar moeten concurreren voor voorzieningen, zoals parkeren, sportvelden en openbaar vervoer. Dit leidt tot een gevoel van ongelijkheid.
- In bepaalde wijken, zoals Parkrijk, is gebouwd in afwachting van toekomstige voorzieningen, zoals een treinstation. De realisatie daarvan kan echter jaren op zich laten wachten.
- Bewoners geven aan dat zij onvoldoende betrokken worden bij planvorming en dat gemaakte beloftes niet worden nagekomen. Dit ondermijnt het vertrouwen.
- Partijen, zoals DSM, zouden graag bijdragen aan bijvoorbeeld een fietsbrug, maar worden daarin beperkt door regelgeving. Tegelijkertijd kunnen bewoners nauwelijks invloed

uitoefenen op het bestemmingsplan, dat als “vaststaand” wordt ervaren.

- Het ontbreken van essentiële voorzieningen zoals huisartsen, sportfaciliteiten en goed openbaar vervoer maakt dat de wijk als ‘onvolledig’ wordt ervaren. Bewoners voelen zich hierdoor structureel benadeeld.
- In afwezigheid van basisvoorzieningen is een sterke inzet op deelmobiliteit noodzakelijk om de leefbaarheid op peil te houden.

Toekomstige aanpak en participatie

- De gemeente werkt aan de nieuwe Kadernota Parkeren waarin o.a. afspraken over parkeernormen, deelmobiliteit en regulering worden opgenomen.
- Er wordt gedacht aan de oprichting van een panel van bewoners, zodat er structureel overleg is over parkeer- en mobiliteitskwesties.
- Er is positief gereageerd op het voornemen om een panel op te richten waarin bewoners regelmatig met elkaar en met de gemeente in gesprek kunnen gaan.
- Een aantal bewoners geeft aan dat zij meer inspraak te willen en dat veranderingen beter en eerder gecommuniceerd moeten worden.

- Bewoners stellen voor om minimaal jaarlijks, en bij voorkeur vaker, parkeerdrukmetingen uit te voeren in alle wijken om actuele gegevens beschikbaar te houden en op tijd te kunnen bijsturen.
- Er is behoefte aan meer zichtbaarheid van de gemeente op wijkniveau. Zo gaven bewoners aan dat er meerdere vergaderingen zijn geweest in het wooncentrum waar geen vertegenwoordiger van de gemeente aanwezig was. Dit werd als een gemiste kans ervaren.
- Op eerdere locaties was er een vast aanspreekpunt voor bewoners, maar dit is sinds de coronaperiode weggefallen. Het herstellen van dat aanspreekpunt wordt als waardevol gezien.

OVER COMMUNICATIE EN VERWACHTINGEN

“Het was alleen in het bestemmingsplan te vinden. En wij krijgen van de ene op de andere dag te horen: No way.”

– **Bewoner over gebrekkige informatievoorziening bij de Churchilltower**

“Als je een lage parkeernorm wil toepassen, dan moeten we vooraf communiceren: er komt betaald parkeren en je krijgt geen vergunning.”

– **Antwoord Gemeente Rijswijk**

OVER ONGELIJKHEID TUSSEN WIJKEN

“Ik ken Moerwijk, daar kun je nog makkelijk parkeren, want mensen hebben daar niet zoveel geld.”

– **Bewoner over sociale verschillen in parkeerdruk**

“Ze gaan juist in de wijken zitten waar mensen niet weten hoe ze moeten procederen.”

– **Kritiek op locatiekeuze voor regulering**

OVER BETROUWBAARHEID OVERHEID EN PROJECTONTWIKKELAARS

“Het bestemmingsplan is vastgesteld, maar ze mogen er niet in schuiven. Als wij iets willen wijzigen in de wijk, dan moeten we denken dat die fabriek daar nog 100 jaar staat.”

– **Bewoner over frustratie bij gebiedsontwikkeling**

OVER OPLOSSINGEN EN BETROKKENHEID

“Zorg dat er uniforme regels zijn. Geen wirwar.”

– **Samenvattende wens van bewoners**

“We willen graag bewonerscommissies die kunnen aangeven: ‘ik zie dit gebeuren.’”

– **Voorstel van bewoner**

“Het zou mooi zijn als je kan zeggen: er is een verandering gaande en daar kunnen we wat mee.”

– **Bewoner over zichtbaarheid in de wijk**

“Antwoord namens de Gemeente Rijswijk:

Wat wij kunnen doen is zorgen dat de huidige bewoners hier geen last van hebben. Daar waar het pijn doet, bescherm je de primaire bewoner. En die eigenwijze druk je weg.”

– **Over balans tussen welkom heten en reguleren**