

Parkeernota

Inleiding

1.1 Aanleiding

1.2 Doel van de nota

1.3 Inhoud van de nota

2. Beleidskaders

2.1 Landelijk beleid

2.2 Regionaal beleid

2.3 Gemeentelijk beleid

3. Huidige parkeersituatie

3.1 Gebieden

3.2 Parkeerexcessen

3.3 Handhaving

4. Strategisch concept parkeerbeleid

4.1 Hoofdlijnen van het parkeerbeleid

4.2 Instrumentarium

4.2.1 Juridisch kader

4.2.2 Fiscalisering

4.2.3 Betaald parkeren

4.2.4 Belanghebbendenparkeren en blauwe zones

4.2.5 Parkeernormen

4.2.6 Parkeren doelgroepen

4.3 Overige beleidsvoornemens

4.3.1 Parkeerverwijssysteem

4.3.2 Vervoermanagement

4.3.3 Park and Ride / Transferia

4.3.4 Wielklem/wegsleepregeling

4.3.5 Euro / chipknip

5. Gebiedsgerichte uitwerking

5.1 Buurtwinkelcentra / menggebieden

5.2 De winkelcentra

5.3 Werkgebieden

5.4 Overige locaties

6. Parkeerbeheer

7. Financiering

8. Uitvoering

8.1 Jaarlijks uitvoeringsprogramma

8.2 Monitoringsysteem

8.3 Communicatie

9. Samenvatting voorstellen

Voorwoord

De Parkeernota is behandeld in de vergadering van de gemeenteraad van Rijswijk op 2 november 2000. De raad heeft de Parkeernota vastgesteld, met inachtneming van de – gewijzigde – motie I van de VVD. Het gestelde in de genoemde motie is in de Parkeernota verwerkt. Ter volledigheid is het raadsvoorstel, raadsbesluit en de genoemde motie aan de nota toegevoegd.

Inleiding

Het parkeerbeleid wordt gezien als een onderdeel van het gehele instrumentarium dat ingezet kan worden om het niet-noodzakelijk autoverkeer te verminderen en daarmee de bereikbaarheid van de economische centra in de gemeente te waarborgen cq. te verbeteren en de leefbaarheid te bevorderen.

Ook landelijke, provinciale en regionale beleidsnota's geven dit aan. Vooral voor de gemeente is het parkeerbeleid dan ook een belangrijke pijler van het verkeers- en vervoerbeleid.

De parkeernota zal een onderdeel gaan vormen van een integraal Verkeers- en Vervoersplan Rijswijk, waarover in het eerste kwartaal 2001 besluitvorming wordt verwacht.

1.1 Aanleiding

Het huidige parkeerbeleid is gebaseerd op de in 1995 door de gemeenteraad vastgestelde nota "Parkeerbeleid Rijswijk". Nadien hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan die aanleiding zijn om het geformuleerde parkeerbeleid uit 1995 te actualiseren.

Belangrijke elementen hierbij zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond In de Bogaard, de voorgestane ontwikkelingen in Oud Rijswijk en de realisatie van woon- en bedrijvenlocaties. Maar vooral ook het gestelde in het collegeprogramma, de privatisering van een deel van het parkeerareaal en het gestaag toenemende autobezit zijn aanleiding om nu stil te staan bij de vraag hoe het parkeerbeleid er de komende periode uit moet zien.

Immers al deze veranderingen hebben een zodanige invloed op het parkeergedrag en de verdeling van de parkeerdruk dat niet meer kan worden volstaan met marginale aanpassingen van het parkeerbeleid.

1.2 Doel van de nota

Het toenemende autogebruik betekent voor Rijswijk dat, vooral bij de voorzieningen en werklocaties, de vraag naar parkeerruimte steeds groter wordt. Het toenemend aantal verplaatsingen vormt daarbij tevens een bedreiging voor de bereikbaarheid.

Het toenemend autobezit leidt tot steeds meer parkeerproblemen in de woonwijken.

De aanwezige openbare ruimte moet de mogelijkheid bieden voor de aanwezigheid van tal van functies waaronder parkeren. De laatste jaren wordt de claim die parkeren legt op deze openbare ruimte steeds groter en leidt tot negatieve effecten op de leefbaarheid en kwaliteit van de woonomgeving.

Het in de nota opgenomen parkeerbeleid is er dan ook op gericht om de overlast van de geparkeerde auto's zoveel mogelijk te beperken.

Een belangrijk instrument hierbij is de parkeerregulering zodat de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk wordt verdeeld tussen de verschillende doelgroepen.

De nota geeft antwoord op de vraag waar en welke maatregelen noodzakelijk zijn waarbij terdege rekening wordt gehouden met locatiegebonden situaties.

1.3 Inhoud van de nota

Voor het formuleren van het beleid is het noodzakelijk inzicht te hebben in het parkeerbeleid van andere overheidsinstanties, zodat de gevolgen hiervan kunnen worden ingeschat. Een korte inventarisatie hiervan is in hoofdstuk 2 aangegeven, aangevuld met het vigerende Rijswijkse parkeerbeleid.

Om beleid voor de komende jaren te kunnen ontwikkelen is de huidige parkeersituatie in de gemeente van belang. Inventarisatie en analyse hiervan is opgenomen in hoofdstuk 3.

De hoofdlijnen van het parkeerbeleid worden uiteengezet in hoofdstuk 4, gevolgd door de mogelijkheden die er zijn om het parkeren te reguleren. Aandacht wordt besteed aan het parkeren voor diverse doelgroepen en aan parkeren gerelateerde aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid.

Gebieden waar nu sprake is van parkeeroverlast of in de toekomst verwacht wordt worden behandeld in hoofdstuk 5, de gebiedsgerichte uitwerking.

Maatregelen hebben alleen effect indien deze ook gehandhaafd worden. De gevolgen van de voorgestelde maatregelen voor de handhaving zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 7 gaat in op de financiering van de maatregelen en handhaving, terwijl hoofdstuk 8 aangeeft hoe de uitvoering en het bepalen van de effecten van het beleid gedacht is.

Tot slot wordt in hoofdstuk 9 een kort overzicht van alle "beslispunten" gegeven.

Beleidskaders

"in breder perspectief"

Het te ontwikkelen parkeerbeleid staat niet op zichzelf. Andere overheidsinstanties hebben in diverse beleidsnota's hun visie op de mobiliteitsbeheersing weergegeven. Het daarin opgenomen parkeerbeleid wordt gezien als één van de aspecten die hieraan kunnen bijdragen.

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de beleidsintenties van de rijksoverheid en het stadsgewest Haaglanden voor zover die relevant zijn voor het parkeerbeleid. Vervolgens zal worden ingegaan op het vigerende gemeentelijk parkeerbeleid en de relevante onderdelen uit het collegeprogramma.

2.1 Landelijk beleid

Het parkeerbeleid vormt een onderdeel van het nationaal beleid zoals verwoord in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra en is als zodanig gericht op het beperken van de groei van en waar mogelijk terugdringen van de automobiliteit en het bevorderen van de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Kenmerkend hierin is dat het parkeerbeleid van een vraagvolgend beleid moet veranderen in een anticiperend, sturend parkeerbeleid. Dit richt zich vooral op het woon-werkverkeer in de stedelijke centra en (nieuwe) werkgelegenheidsgebieden zonder andere verkeersstromen uit het oog te verliezen.

Het dient hierbij ondersteunend te zijn voor andere verkeers- en vervoermaatregelen en bevordert een selectief autogebruik. Belangrijkste element voor het parkeerbeleid is het invoeren van het locatiebeleid, met daaraan gekoppeld een parkeernormering.

In essentie komt dit op het volgende neer:

- **A-locaties** zijn zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer (veelal gelegen rond intercity stations).
- **B-locaties** zijn gelegen bij knooppunten van openbaar vervoer: de locaties zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer en hebben een matige auto-afhankelijkheid. De parkeernorm is gesteld op 1 parkeerplaats per 5 werknemers, waarbij bezoekers parkeren binnen deze normering valt. Bij winkelconcentraties kan eventueel worden voorzien in extra betaalde parkeerplaatsen.
- **C-locaties** zijn goed bereikbaar per auto en een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets is wenselijk. Hier wordt geen aanscherping van de parkeernormen voorgesteld.

Naast het invoeren van een parkeernormering geeft het 2^e SVV ook een visie op de parkeerregulering:

- geen gratis parkeren meer toestaan op de openbare weg op A- en B-locaties;
- uitbreiding betaald parkeren;
- een progressief uurtarief;
- een tarief met een zodanig regulerend effect dat steeds ca. 10% van de parkeerruimte vrij beschikbaar is.

Inmiddels heeft de rijksoverheid het beleid van het 2^e SVV en de 4^e Nota Ruimtelijke Ordening geëvalueerd en geactualiseerd. De nieuwe beleidsvisie wordt opgenomen in het Nationaal Verkeer en VervoerPlan (NVVP) en de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening.

Vooraf het ABC-locatiebeleid is nog volop in discussie, daar bij toepassing van dit beleid wel de leefbaarheid maar niet de bereikbaarheid aantoonbaar wordt ondersteund.

Dit, terwijl bereikbaarheid een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven is. Het knelpunt zit met name in het feit dat de parkeernormen te individueel, dus niet gebiedsgericht, worden toegepast en niet goed meer aansluiten bij de marktontwikkelingen.

Hoewel beide nota's nog een conceptstatus hebben mag verwacht worden dat ten aanzien van het parkeerbeleid zal worden gepleit voor het handhaven van het ABC-locatiebeleid als verdeelinstrument. De normen dienen echter meer gedifferentieerd en op gebiedsniveau te worden toegepast.

Per gebied zullen tussen de gemeente en de toetsende organen (rijk en provincie) afspraken worden

gemaakt. Dit meer gebiedsgericht werken betreft naast parkeren ook de instrumenten infrastructuur, vervoermanagement en openbaar vervoer.

2.2 Regionaal beleid

Ook het 2^e Regionaal Verkeer en Vervoerplan van het stadsgewest Haaglanden (1996) stelt zich onder andere tot doel die maatregelen te treffen die de bereikbaarheid van de maatschappelijke en economische activiteiten, alsmede de mobiliteit van de bevolking, in de regio zeker stellen. Het parkeerbeleid vormt hierin een onderdeel van het flankerend beleid en is gericht op het beperken van het autogebruik. Het kenmerkt zich door het reguleren van het aanbod aan parkeerplaatsen, het reguleren naar tijd en betaald parkeren.

Het beperken van het autogebruik komt tot uitdrukking in het zogenaamde ABC-locatiebeleid. In de nota "Locatiebeleid stadsgewest Haaglanden" zijn de A-, B- en C-locaties benoemd en zijn de parkeernormen hierbij aangegeven. Dit is respectievelijk 1 parkeerplaats per 10, 5 en 2 werknemers. De parkeernormering dient te worden opgenomen in bestemmingsplannen.

Vooralsnog zal er geen regionaal parkeerbeleid worden ontwikkeld voor:

- het beperken van het autogebruik bij winkelconcentraties;
- het beleid ten aanzien van het noodzakelijk autoverkeer (het bieden van toereikende parkeergelegenheid);
- het bewonersparkeren.



2.3 Gemeentelijk beleid

Het vigerend gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de nota " Parkeerbeleid Rijswijk" , vastgesteld door de gemeenteraad op 25 april 1995.

Het parkeerbeleid dient een drietal doelstellingen, te weten:

- regulerend: goede verdeling beschikbare parkeercapaciteit;
- budgettair: streven naar een tenminste budgettair neutraal parkeerbeheer;
- mobiliteitsbeperkend: beïnvloeding van het autogebruik.

Voor wat betreft de regulerende doelstelling heeft de uitwerking hiervan ertoe geleid dat het te voeren parkeerbeleid afhankelijk is gesteld van de functie van een gebied:

- in woongebieden een vraagvolgend beleid;
- in winkelgebieden regulering indien de bereikbaarheid ontoereikend wordt;

- bij werklocaties een meer sturend parkeerbeleid, afhankelijk van de beschikbaarheid van goede alternatieven;
- in menggebieden wordt een regulerend parkeerbeleid gehanteerd.

Bij de uitwerking van de budgettaire doelstelling is tot maatregelen besloten die vooral gericht zijn op kostenbeheersing.

De mobiliteitsbeperkende maatregelen komen vooral tot uitdrukking in de vastgestelde parkeernormen voor diverse bestemmingen, het opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen en het toetsen van bouwaanvragen. Voor de uitvoering van het locatiebeleid is besloten gebruik te maken van zogenoemde intensiverings- en ingroeimodellen.

In de nota is het vastgestelde beleid vertaald naar een 30-tal maatregelen. Nu, 5 jaar na vaststelling van de nota, mag geconcludeerd worden dat, met uitzondering van de maatregelen in de handhavingssfeer en het vrachtwagenparkeren vrijwel alle maatregelen zijn gerealiseerd en dat veel maatregelen het verwachte effect hebben opgeleverd.

Gelijktijdig wordt geconstateerd dat door (niet voorziene) ruimtelijke en economische ontwikkelingen en het nog steeds toenemende autobezit en gebruik een deel van de effecten weer verloren dreigt te gaan.

Tot slot kan worden opgemerkt dat inzake een tweetal uitwerkingsvoorstellen, te weten fiscalisering en de mogelijkheden tot het instellen van een parkeerfonds, tot op heden geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook in het collegeprogramma wordt in het hoofdstuk verkeer en vervoer aandacht besteed aan het parkeerbeleid:

"Het parkeerbeleid dient, waar nodig, te worden aangepast aan de omstandigheden ter plaatse. De mogelijkheid om blauwe zones in plaats van betaalde parkeerplaatsen te realiseren wordt overwogen. Aanpassing van het parkeerbeleid dient echter tenminste budgettairneutraal te geschieden. Onderzocht wordt of belanghebbendenparkeren kan worden gecombineerd met blauwe zones."

Huidige parkeersituatie

"parkeergedrag"

Metingen, kencijfers, klachten en waarnemingen: materiaal dat noodzakelijk is om de huidige parkeersituatie te beoordelen en te bepalen in hoeverre het vigerende parkeerbeleid aanpassing behoeft.

Behalve gebieden waar thans parkeeroverlast wordt verondersteld zijn met name gegevens verzameld voor de gebieden waar parkeerregulerende maatregelen van kracht zijn. De feitelijke situatie moet zo goed mogelijk aansluiten op de gewenste.

Op basis van de meetresultaten kunnen verschillen worden bijgesteld via aanpassingen in het parkeerbeleid.

De belangrijkste meetresultaten zijn opgenomen in bijlage 1. *(bijlage word z.s.m. op de site gezet)*

3.1 Gebieden

Oud Rijswijk

Het gebied is te beschouwen als een winkelgebied omgeven door woonlocaties. Het winkelareaal is grootschaliger dan een buurtcentrum, maar kent toch een gericht koopgedrag. In de Herenstraat, Willemstraat en Nobelaerstraat is betaald parkeren ingesteld. Dit geldt op zaterdag ook voor het Mallegat en Doelenterrein.

In de afgelopen jaren zijn diverse parkeeronderzoeken in het gebied uitgevoerd in verband met de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen. Voor wat betreft het parkeergedrag bij het betaald parkeren blijkt uit de metingen dat deze plaatsen een hoge bezettingsgraad kennen, waarvan veel kortparkeerders. (50% parkeert 10 minuten of korter, en 80% minder dan 45 minuten).

Er is een zeer matig betaalgedrag (circa 30% van de tijd wordt betaald). Uit de parkeertellingen is gebleken dat de parkeercapaciteit op weekdays ruim voldoende is (bezettingsgraad ca 75%). Op zaterdag (markt) komt op enkele uren de bezettingsgraad boven de 90%. Door illegaal parkeren is de bezetting in enkele straten boven de 100%.

Daar de woonstraten geen parkeerregulering kennen parkeert het winkelend publiek en werknemers/winkeliers in deze straten. Bewoners klagen over parkeeroverlast. De huidige verkeerscirculatie en bewegwijzering zorgen voor veel zoekverkeer.

De conclusie mag zijn dat het niet zozeer gaat om de parkeercapaciteit maar meer om een verdeelprobleem. Uit de nachttellingen blijkt dat vooral het gebied ten zuiden van de promenade een hoge bezettingsgraad kent (circa 90%).

Rondom In de Bogaard

In de woonwijken rondom In de Bogaard is sinds 1992 het belanghebbendenparkeren ingevoerd. Tussentijds is het gebied enige malen uitgebreid. Circa 20% van de parkeercapaciteit is opgenomen in een blauwe zone.

Op jaarbasis worden thans circa 2400 bewonersvergunningen uitgegeven en ca. 700 zakelijk vergunningen. Dit aantal is minder dan voorgaande jaren gelet op de leegstand van enkele kantoorgebouwen. Vanaf april 1999 worden de parkeerterreinen rondom In de Bogaard beheerd door een particuliere exploitant.

Tot eind 1999 parkeerden ca. 300 zakelijk parkeerders op de middenberm van de Prinses Beatrixlaan. De overige zakelijk belanghebbenden parkeerden in de woonstraten direct rondom het centrum. Sinds 1 januari 2000 is deze situatie gewijzigd: de particuliere exploitant biedt de mogelijkheid voor aanschaf van een abonnement. De prijs hiervoor ligt aanzienlijk hoger dan die van een gemeentelijke vergunning. Gevolg is dat deze zakelijkvergunninghouders nu ook massaal in de woonstraten staan. Uit steekproefmetingen in 1999 blijkt dat de bezettingsgraad nog onder de 60% lag. Inmiddels is deze situatie gewijzigd. De parkeerdruk in de straten direkt rondom het centrum is thans hoog. De blauwe zones worden veelvuldig door langparkeerders gebruikt.

Dit beeld wordt ondersteund vanuit de zijde van de bewoners: veel meer dan vroeger komen klachten binnen vanuit de bewoners. Deze klachten hebben vooral betrekking op het volgende:

- bezoekers kunnen hun auto niet kwijt (te weinig parkeerplaatsen in blauwe zones);

- maximale parkeerduur van twee uur bij blauwe zones is te kort;
- de hele wijk staat vol met zakelijk vergunninghouders;
- huishoudelijke hulp/verzorging kan hun auto niet kwijt;
- werkingstijden beter afstemmen op die van winkelcentrum en betaald parkeren;
- onduidelijk systeem.

Vanuit de gemeentelijke diensten wordt regelmatig gewezen op het feit dat met name de blauwe zones veel onderhoud vergen en dat in een aantal gevallen niet handhavend kan worden opgetreden. Ook tijdens de discussie avonden in het kader van de wijkontwikkelingsplannen zijn veel klachten ontvangen over de parkeerdruk in met name de Artiestenbuurt, cq. Kleurenbuurt.



H. Ravesteijnplein/Lindelaan

Het gebied kent een mengvorm van wonen en winkelen. Het accent ligt op gerichte aankopen. De oostzijde van het terrein kent "vrije" parkeerplaatsen. Hier parkeren voornamelijk de bewoners en winkeliers/werknemers. Dit deel kent een hoge bezettingsgraad, vooral langparkeerders. Aan de westzijde van het terrein is een blauwe zone aangebracht sinds de komst van een supermarkt. Uit de metingen blijkt dat bijna de helft van de parkeerders korter parkeert dan 30 minuten waardoor een grote doorstroming ontstaat. Hoewel het gereguleerde deel een hoge bezettingsgraad kent, biedt het voldoende ruimte.

Op de Lindelaan is een twaalfstal parkeerplaatsen voorzien van parkeermeters, de overige plaatsen zijn vrij. Op het Ravesteijnplein zijde "Paagman" worden de parkeerplaatsen ingenomen door langparkeerders; winkelend publiek heeft moeite hier een parkeerplaats te vinden.

Sinds de realisatie van tramlijn 17 is er een categorie parkeerders bijgekomen, nl. mensen die hun auto parkeren op het Ravesteijnplein en de tram gebruiken om naar Den Haag te gaan. Om die reden is onlangs op het stadhuisplein een blauwe zone ingevoerd.

Dr. H. Colijnlaan / Huis te Landelaan

Dit is een kleinschalig winkelgebied omgeven door woongebieden en enkele kantoren. Bij de winkels is betaald parkeren ingesteld. Uit de metingen blijkt dat deze plaatsen een hoge bezettingsgraad kennen, 80% - 100%. De parkeerduur is echter kort tot zeer kort, 90% parkeert korter dan 25 minuten. Overigens blijkt ook dat circa 40% van de geparkeerde tijd daadwerkelijk wordt betaald.

Waldhoornplein

Een combinatie van winkelen, wonen, horeca en sporthal. Hier geldt een blauwe zone met een maximale parkeerduur van drie uur.

Op weekdays wordt een lage bezettingsgraad geconstateerd, minder dan 60%. Op zaterdag ligt het bezettingspercentage hoger in verband met de sporthal.

Stationskwartier

Uit dit gebied komen steeds meer klachten van bewoners over langparkeerders die de parkeerruimte bezetten. Uit de metingen blijkt dat dit inderdaad het geval is, maar een hoge bezettingsgraad is niet geconstateerd. Wel is de parkeerdruk in het gebied de laatste jaren toegenomen sinds een deel van de bebouwing op het Generaal Eisenhowerplein gerealiseerd is. Daarnaast parkeren treinreizigers in het gebied.

Havenkwartier

Door de aanwezigheid van de bedrijven in de omgeving van het Havenkwartier kent dit gebied een relatief hoge parkeerdruk met langparkeerders. Op basis van klachten van de bewoners zijn onlangs parkeertellingen uitgevoerd.

Overige woongebieden

Naar de parkeerdruk in de overige woonwijken is geen apart onderzoek verricht. Een fors aantal woongebieden zijn de laatste jaren heringericht in het kader van verbetering van de woonomgeving. Hierbij is de parkeerdruk gemeten en waar mogelijk is de capaciteit aangepast. (Te Werve, Bomenbuurt, Rembrandtkade oost). Onlangs zijn deze plannen ook opgesteld voor Cromvliet en de Ministerbuurt. Ook hier is bij de herinrichting rekening gehouden met de parkeerbehoefte.

Binnen afzienbare tijd zal ook aangevangen worden met de uitwerking van de wijkontwikkelingsplannen in Te Werve, Kleurenbuurt, Artiëstenbuurt, Steenvoorde Zuid en Muziekboulevard. Voor deze gebieden zal een parkeeronderzoek worden gehouden. Omdat in woonwijken een vraagvolgend beleid wordt gevoerd leidt dit regelmatig tot aanpassingen van de parkeersituatie. Een goed voorbeeld hiervan is de Strijp, waar de afgelopen jaren zo'n 150 extra parkeerplaatsen zijn gerealiseerd.

Plaspoelpolder

Deze werklocatie kent circa 10.000 parkeerplaatsen, waarvan 3.500 op de openbare weg. Hiervan zijn ca. 200 plaatsen voorzien van een blauwe band (voorheen parkeermeters). Het gebied kent een hoge bezettingsgraad, maar klachten hebben voornamelijk betrekking op het illegaal parkeergedrag en niet op de capaciteit. De blauwe zones zijn bedoeld voor bezoekers van bedrijven, maar vanuit de handhaving blijkt dat veel langparkeerders van deze plaatsen gebruikmaken.

Op dit moment is de parkeersituatie in de Plaspoelpolder niet stabiel. De effecten van de realisatie van tramlijn 17, de aanleg van de 'ringweg' en de huidige bouwactiviteiten geven een wisselend parkeerbeeld.

Broekpolder

In de Broekpolder heeft onlangs een beperkte uitbreiding van de parkeercapaciteit plaatsgevonden. De grootste parkeerdruk ligt in de omgeving van de "Oogkliniek". Hier is vooral vraag naar mogelijkheden voor kort parkeren. Regelmatig komen klachten binnen dat op korte afstand van de kliniek geen parkeerruimte beschikbaar is.

Vrijenban/ Zuidflank

Dit werkgebied wordt een aandachtsgebied. Door de bedrijvenontwikkeling in Delft Noord wordt de parkeerdruk in dit gebied steeds groter. Inmiddels zijn er verzoeken van bedrijven om de parkeercapaciteit te vergroten en/of maatregelen te treffen voor een goede parkeersituatie.

3.2 Parkeerexcessen

In de APV is een aantal artikelen opgenomen waarmee het ontstaan van parkeerexcessen, in de zin van ongewenst gebruik van openbare parkeerplaatsen, voorkomen wordt. De onderwerpen waar de APV aandacht aan besteedt zijn: parkeren van vrachtwagens, het te koop aanbieden van voertuigen en het parkeren van recreatievoertuigen en aanhangwagens. Over het algemeen voldoen deze bepalingen aan de verwachtingen.

Echter het parkeren van vrachtwagens heeft in toenemende mate plaats op locaties buiten de aangewezen zones. Tevens wordt geconstateerd dat met name trailers zonder

waarschuwingsaanduiding worden geparkeerd. Dit heeft reeds tot enkele ongevallen geleid. Illegaal vrachtwagenparkeren geschiedt op het parkeerterrein bij De Schilp. In de woonwijken komen vrijwel geen excessen voor.

3.3 Handhaving

Het geconstateerde parkeerbeeld heeft een ook relatie met de parkeerhandhaving. Formatief kent de gemeente 6,4 fte parkeercontroleur. Uit de tijdverantwoording blijkt dat van de bruto 36 uur per week netto circa 69% overblijft voor handhavingstaken (de overige tijd is verlof, ziekte, etc). Gemiddeld betekent dit 25 uur per week. Hiervan is de parkeercontroleur circa 70% van de tijd daadwerkelijk op straat. Ondanks uitbreiding van het aantal te handhaven parkeerplaatsen is de formatie de laatste jaren niet aangepast.

Op dit moment is de handhavingsfrequentie op een zeer laag niveau, daar effectief thans 2 parkeercontroleurs (met BOA) beschikbaar zijn voor de handhaving. Deze situatie heeft een duidelijke invloed op het geconstateerde parkeergedrag. Een extra negatief effect daarbij is de grote verspreide ligging van de te handhaven plaatsen.



Strategisch concept parkeerbeleid

"kwaliteit van de ruimte"

"De sterk toegenomen automobilititeit bedreigt het functioneren van de stad. Geleiding van de mobiliteit is daarom hard nodig." Deze uitspraak is zeker voor Rijswijk van toepassing. De speerpunten van het verkeer- en vervoerbeleid zijn dan ook gericht op de effecten op de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Mobiliteitsgeleiding begint de afgelopen jaren steeds meer gestalte te krijgen. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkelingen in de Plaspoelpolder en In de Bogaard in relatie met het openbaar vervoerknooppunt en het ontwikkelen van Hoornwijk als B-locatie. Steeds meer zal de (duurzame) kwaliteit van de ruimtelijke ontwikkeling maatgevend worden voor de kwantitatieve invulling. Ruimtelijke kwaliteit wordt daarmee een belangrijke beleidsopgave. (wijkontwikkelingsplannen, ISV).

Een hierop adequaat afgestemd parkeerbeleid vormt één van de dragers. Dit betekent dat het parkeerbeleid steeds beter zal moeten worden afgestemd op de functies van een gebied en de omstandigheden ter plaatse.

In de nota Parkeerbeleid van 1995 is hiervoor reeds een eerste aanzet gegeven en vormt een basis voor het parkeerbeleid voor de komende jaren.

4.1 Hoofdlijnen van het parkeerbeleid

Rekening houdend met de gemeentelijke, regionale en landelijke beleidsintenties met betrekking tot parkeren zijn de hoofdlijnen voor het parkeerbeleid voor de komende jaren uitgewerkt. Ter voorbereiding hiervan is de notitie " Actualisering Parkeerbeleid" behandeld in de raadscommissie VVCS in februari 2000.

De uitkomsten van deze discussie hebben tevens de basis gevormd voor deze nota. Bij het formuleren van het voorgestelde parkeerbeleid is een aantal uitgangspunten centraal gesteld:

- het optimaal functioneren van de (verschillende) functies in een gebied dient centraal te staan;
- het beleid moet mogelijkheden bieden om locatiegebonden maatwerk te realiseren;
- het kunnen bieden van kwalitatief goede voorzieningen;
- regulering is alleen aan de orde indien er sprake is van een situatie waarbij de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod.

De doelstellingen zoals verwoord in de nota Parkeerbeleid Rijswijk uit 1995 zijn hierbij nog steeds actueel:

- regulerend: goede verdeling parkeercapaciteit; tegengaan van parkeerexcessen;
- budgettair: streven naar een tenminste budgettair neutraal parkeerbeheer;
- mobiliteitsbepkend: ruimte maken voor (nood)zakelijk verkeer, afremmen vermijdbaar autogebruik.

Om recht te kunnen doen aan de parkeerbehoefte van de verschillende functies wordt onderscheid gemaakt in woon-, werk- en winkelgebieden. Uiteraard komen ook menggebieden voor.

Op hoofdlijnen wordt het volgende parkeerbeleid voorgesteld:

- **Woongebieden.**
Hier ligt het primaat bij de bewoners. Het beleid is er op gericht de (mogelijke) overlast van werkverkeer en winkelend publiek zoveel als mogelijk te voorkomen, terwijl faciliteiten aanwezig dienen te zijn voor bijvoorbeeld bezoek, etc.
In deze gebieden is duidelijk sprake van een vraagvolgend beleid.
Dit betekent in feite "zorgen voor een plaats in de buurt".
- **Werkgebieden.**
Het parkeren van bedrijfauto's dient zoveel als mogelijk op eigen terrein te geschieden.
De openbare ruimte is in principe bestemd voor bezoekers, en voor zover aan de orde, voor

werknemers die een auto nodig hebben voor de uitoefening van hun functie. Indien het betreffende gebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer zal hierin eensturend parkeerbeleid worden gevolgd. Dit kan in positieve zin worden ondersteund door in samenwerking met het bedrijfsleven vervoerplannen te ontwikkelen. De bereikbaarheid speelt hierin dus een belangrijke rol.

- Winkelgebieden.
Voor het goed functioneren van winkelgebieden is de aanwezigheid van voldoende parkeerruimte essentieel.

Uit onderzoek is gebleken dat automobilisten hun parkeergedrag afstemmen op hun koopgedrag. Bij buurtwinkelcentra is meestal sprake van een beperkt aantal gerichte aankopen waarbij een korte parkeerduur gewenst is. Deze automobilisten zoeken eenparkeerplaats zo dicht mogelijk bij de betreffende winkel. Wil men daarentegen langer gaan winkelen dan wordt de voorkeur gegeven aan parkeren in een garage of op een parkeerterrein, met achteraf betalen.

- Menggebieden.
Veel gebieden kennen een mengvorm van functies (bijv. wonen/winkelen/werken). De verschillende doelgroepen in deze gebieden hebben ieder hun eigen karakteristiek qua parkeergedrag. De beschikbare ruimte moet zo goed mogelijk over de doelgroepen worden verdeeld, waarbij terdege rekening gehouden dient te worden met de specifieke situatie. In deze gebieden wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk te voldoen aan de parkeerbehoefte van bewoners.

4.2 Instrumentarium

De gemeente zal het beleid moeten vertalen naar maatregelen. Dit kan in principe op twee manieren:

- het voeren van een prijsbeleid: dit heeft betrekking op bijvoorbeeld het fiscaliseren, het instellen van betaald parkeren, tariefdifferentiaties naar doelgroep en tijdstip. Uitgangspunt is hierbij dat in principe iedereen overal mag staan als er maar betaald wordt.
- het voeren van een plaatsbeleid: hieronder valt bijvoorbeeld het vaststellen van parkeernormen voor diverse functies voor het aantal fysieke parkeerplaatsen, het beperken van vergunningen per doelgroep en tijdstip. Uitgangspunt is dat er gereguleerd wordt op uitgifte van plaatsen, zoals belanghebbenden, blauwe zones, doelgroepen, etc.

Veelal komen combinaties voor.

Waar mogelijk dienen de maatregelen te worden vastgelegd in verordeningen.

Alleen op die wijze worden de mogelijkheden geschapen om ook daadwerkelijk te handhaven en de gestelde doelen te bereiken.

4.2.1 Juridisch kader

De Gemeentewet vormt de juridische basis voor de parkeerregulering die opgenomen kan worden in de Parkeerverordening en een verordening Parkeerbelasting. In de Parkeerverordening regelt de gemeente het gebruik van de parkeerplaatsen alsmede vergunningverlening, ontheffing, etc. Vastgelegd wordt welke weggedeelten op welke tijdstippen bestemd zijn voor het parkeren van bijvoorbeeld vergunninghouders.

De verordening Parkeerbelasting geeft de gemeente de bevoegdheid om voor het parkeren op de aangewezen plaatsen en tijdstippen belasting, cq. parkeergeld te heffen. In een bijlage worden de tarieven vastgelegd. Tarieven kunnen worden gedifferentieerd naar tijd, duur en plaats. Voor parkeerregulering bestaat een scala aan mogelijkheden ondergebracht in het zogenoemde instrumentarium.

De principes van verschillende mogelijkheden worden nader aangegeven en vertaald naar de Rijswijkse situatie. Wel dient incidenteel de mogelijkheid voor maatwerk open gehouden te worden. Dit houdt in dat op specifieke plaatsen en onder specifieke omstandigheden voor andere reguleringsystemen kan worden gekozen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om voor die situaties een evenwichtige samenstelling van maatregelen te treffen. Hierop zal in hoofdstuk 5, de gebiedsgerichte uitwerking, nader worden ingegaan.



4.2.2 Fiscalisering

Reeds bij de behandeling van de nota Parkeerbeleid Rijswijk in 1995 vormde het wel of niet fiscaliseren een discussiepunt. Inzake de uitwerking hiervan heeft tot op heden geen besluitvorming plaatsgevonden.

Sinds de wet Gemeentelijke Parkeerbelastingen per 1 januari 1991 van kracht is geworden is het voor gemeenten mogelijk fiscalisering van parkeergelden in te voeren. In feite houdt dit in dat aan de parkeerder die niet of te weinig parkeergeld betaald een naheffingsaanslag wordt opgelegd voor een bedrag van maximaal fl. 82,- vermeerderd met één uur parkeergeld.

De heffingsaanslag wordt opgelegd en geïnd door de gemeente; dit in tegenstelling tot alle andere parkeerovertredingen waarbij de Wet Mulder van kracht is, waarvan de opbrengsten vloeien in rijks kas. De parkeercontroleur heeft in dit geval opsporingsbevoegdheid nodig; de handhaving bij fiscalisering kan worden uitbesteed.

Fiscalisering kan alleen worden toegepast bij parkeerplaatsen waarvoor betaald moet worden en wordt gehandhaafd. (dus geen terrein voorzien van slagbomen). Gelet op het privatiseringsproces van het parkeren rondom In de Bogaard wordt door de gemeente nog parkeergeld geheven op ca. 220 parkeerplaatsen (op zaterdag ca. 300 plaatsen). In verband met het administratieve afhandelingstraject verbonden aan fiscalisering is dit aantal te klein om fiscalisering succesvol in te voeren.

Dit is alleen mogelijk indien het huidige (en toekomstige) belanghebbenden parkeren en blauwe zones binnen het fiscale regiem worden gebracht. Dit betekent dat het belanghebbendengebied en blauwe zones zullen moeten worden voorzien van betaalapparatuur. Bewoners kan daarbij ontheffing van het betalen van parkeergeld worden verleend. Op die wijze ontstaat een systeem met de volgende (hoofd)kenmerken:

- voor bewoners geen verschil met de huidige situatie (vrijstelling betaling parkeergeld);
- alle parkeerplaatsen zijn voor een ieder toegankelijk;
- geen beperking parkeerduur, maar is wel mogelijk;

- inkomsten naheffingen komen ten goede aan gemeente: afhankelijk van handhavingsinspanning ca. fl 400.000,- tot fl. 600.000,- netto op jaarbasis;
- door tariefstelling sturing van parkeergedrag;
- vermindering bebording en geen onderhoud blauwe zones;
- geen opsporingsbevoegdheid vereist: dus uitbesteding mogelijk;
- forse investering in betaalapparatuur van ca. 1 tot 1,5 miljoen;
- aanschaf verwerkingsapparatuur en organisatorische aanpassingen;
- toepasbaar op andere locaties in de gemeente; bezoekers moeten betalen voor parkeerplaats.

In de huidige gebieden met belanghebbendenparkeren handelt het vooral om een verdelingsprobleem, waarbij het primaat dient te liggen bij de bewoners. Hoewel fiscalisering financieel gezien aantrekkelijk is zal het verdelingsprobleem met dit systeem niet volledig worden opgelost: alle parkeerplaatsen zijn tenslotte voor een ieder toegankelijk. Daarnaast is in het collegeprogramma een parkeerbeleid opgenomen dat zeker geen significante uitbreiding van het betaald parkeren voorstaat. Er wordt dan ook voorgesteld om definitief af te zien van het invoeren van fiscalisering van het parkeren.

4.2.3 Betaald parkeren

In Rijswijk is destijds betaald parkeren ingevoerd om met name het winkelend publiek de mogelijkheid te bieden om dicht bij de bestemming een parkeerplaats te vinden. Als de renovatie van In de Bogaard gerealiseerd is dan kent dit gebied ca. 2900 betaalde parkeerplaatsen beheerd door een particuliere exploitant. Daarnaast wordt door de gemeente nog parkeergeld geheven op ca. 220 parkeerplaatsen (op zaterdag ca. 300 parkeerplaatsen).

Metingen hebben bevestigd dat het parkeergedrag samenhangt met het winkelaanbod. (hoofdstuk 3). In buurtwinkelcentra is sprake van gerichte aankopen waarbij een korte parkeerduur gewenst is. Gevolg is ook dat het betaalgedrag zeer laag is.

Het continueren van het betaald parkeren bij de buurtwinkelcentra lijkt, mede gelet op het handhavingsniveau, niet erg effectief. Om toch voldoende ruimte te waarborgen voor het winkelend publiek wordt voorgesteld om te kiezen voor een parkeerschijfzone als regulerende maatregel. Hiermee wordt tevens het bestaande onderscheid in parkeerregulering bij de verschillende buurtwinkelcentra opgeheven. In hoofdstuk 5 vindt een nadere uitwerking hiervan plaats.

Gelet de parkeersituatie in de centrumgebieden, In de Bogaard en Oud Rijswijk, verdient het aanbeveling om daar het betaald parkeren te continueren. Voor het overgrote deel zijn de betaalde parkeerplaatsen voorzien van een betaalautomaat. Op slechts enkele plaatsen staan nog parkeermeters. Voorgesteld wordt deze meters te verwijderen daar:

- parkeermeters zijn vandalisme- en onderhoudsgevoeliger dan automaten;
- tariefwijzigingen zijn tegen redelijke kosten bij de huidige parkeermeters niet meer mogelijk.

Waar nodig kan de regulering geschieden middels een parkeerschijfzone. Het betaald parkeren heeft een duidelijke relatie met de winkels. Om bezoekers parkeergelegenheid te bieden en overlast te voorkomen zijn de openingstijden van de winkels een belangrijke factor. Voorgesteld wordt de tijden van het betaald parkeren af te stemmen op de openingstijden van de winkels.

Sinds 1996 geldt een parkeertarief van fl 1,875 per uur (fl 0,25 per 8 minuten). Voor wat betreft de ontwikkeling van de parkeertarieven in de regio mag gesteld worden dat Rijswijk hierin zeker geen koppositie nastreeft. De komst van de euro in 2002 betekent dat ook de tariefstelling zal moeten worden afgestemd op de te gebruiken munteenheden.

Op dit moment is het nog onzeker of dit een kleine tariefstijging tot gevolg zal hebben. Te zijner tijd zal hierover apart het gemeentebestuur worden geïnformeerd. Voor de tussenliggende periode wordt voorgesteld de huidige tarieven te handhaven.

4.2.4 Belanghebbendenparkeren en blauwe zones

Zoals uit de analyse van de huidige situatie (hoofdstuk 3) blijkt is de revitalisering van in de Bogaard en het privatiseringsproces van het parkeerbeheer aanleiding om het huidige systeem van belanghebbendenparkeren te evalueren.

Hiervoor is allereerst inzicht in de huidige regeling noodzakelijk. De belanghebbendenparkeerregeling is opgenomen in de Parkeerverordening 1994. Een vergunning kan alleen worden aangevraagd door de eigenaar of houder van een motorvoertuig wanneer deze:

- woont in het gebied waar belanghebbendenparkeerplaatsen aanwezig zijn.
De kosten voor deze vergunning bedragen sinds 1992 fl. 10,- per jaar.
Op de vergunning is aangegeven in welk gebied, cq. straten de vergunning geldig is.
- een beroep of bedrijf uitoefent in een belanghebbendengebied en wordt aangetoond dat in het belang van diens beroep- of bedrijfsuitoefening het noodzakelijk is in dat gebied een motorvoertuig te parkeren. Per vestiging bedraagt het aantal vergunningen 1 vergunning per 100 m² bvo. Voor detailhandel/horeca wordt een norm gehanteerd van 10% van de aldaar fulltime werkzame personen met een minimum van 1 per vestiging.
De kosten van deze vergunning bedraagt voor het jaar 2000 fl. 480,-.
De zakelijke vergunning is in het gehele gebied geldig.

Bij ongewijzigd beleid zal de parkeersituatie in het gebied in de toekomst verslechteren als gevolg van:

- de revitalisering van het winkelcentrum heeft tevens tot gevolg dat de vraag naar parkeerruimte groter wordt. Hierin is voorzien door de bouw van een aantal parkeergarages. Maar gelijktijdig zal een grotere vraag naar vergunningen ontstaan. (bewoners en zakelijk);
- door het prijsverschil tussen een abonnement bij de particuliere exploitant en de vergunning bij de gemeente mag verwacht worden dat op korte termijn nog eens ca. 300 voertuigen extra geparkeerd zullen worden in de woonstratenrondom In de Bogaard. Dit aantal kan verder oplopen bij herbezetting van de thans leegstaande kantoorbebouwing;
- verwacht mag worden dat de particuliere exploitant in de toekomst ook betaald parkeren zal instellen op koopzondagen. De huidige belanghebbendenregeling geldt niet op zondagen.

Kortom, ontwikkelingen die zullen zorgen voor een nog grotere parkeerdruk in de woonstraten. Aanpassing van de regeling lijkt dan ook wenselijk om ook op termijn te kunnen voldoen aan één van de uitgangspunten van het parkeerbeleid, nl. het waarborgen van voldoende parkeermogelijkheden voor de bewoners.

Bij het zoeken naar oplossingen is rekening gehouden dat met name het regulerend element verbetering behoeft. Ook moet een aangepaste regeling de huidige problemen oplossen ontoepasbaar zijn in andere gebieden in Rijswijk, eventueel afgestemd op de lokale situatie.

Er zijn twee principes:

- een combinatie van belanghebbendenparkeren in blauwe zones;
- aanpassing huidige regeling.

Bij een combinatie van belanghebbendenparkeren in blauwe zones dienen alle trottoirbanden blauw gemaakt te worden. De bewoners kan ontheffing hiervan worden verleend. Er zijn weliswaar voor bezoekers meer parkeerplaatsen beschikbaar maar tevens voor het winkelend publiek van In de Bogaard. Een ander nadeel is het uiterlijk aanzien van de straten en de hoge onderhoudskosten. Een verdere inhoudelijke en wettelijke uiteenzetting hieromtrent is in bijlage 2 opgenomen.



Op basis van de analyse van de huidige situatie en de toekomstverwachtingen wordt voorgesteld de huidige regeling als volgt aan te passen:

- Bewoners: de bewoners in het gebied, tevens houder of eigenaar van een motorvoertuig, kunnen in aanmerking komen voor een vergunning, conform de huidige regeling. Daarbij wordt voorgesteld om de vergunning geldig te laten zijn voor het gehele (aaneengesloten) gebied.
- Bezoekers: het invoeren van een bezoekersregeling kan tegemoet komen aan de klachten over de capaciteit van de blauwe zones en de parkeerduur. Veel gemeenten kennen dergelijke regelingen die meestal zijn onder te brengen in één van de volgende twee categorieën:
 - Eén bezoekerspas per huishouden of adres. Koppeling aan de bewonersvergunning is niet aan te bevelen, omdat ook niet-autobezitters bezoek zullen ontvangen. In de situatie dat er meer dan één bezoeker is, zal gebruik gemaakt moeten worden van o.a. de blauwe zone. Het tarief voor de bezoekerspas zal in enige relatie moeten staan tot de prijs van de vergunning.
 - Bewoners van het gebied waar belanghebbenden parkeren geldt kunnen een zogenaamde dagdeelvergunning aanschaffen die recht geeft op parkeren gedurende een bepaald deel van de aangekruiste dag. (ochtend of middag). De prijs van deze dagdeelvergunning moet aan de ene kant hoog genoeg zijn om misbruik door langparkeerders te voorkomen, maar zal ook in redelijke verhouding moeten staan met bijvoorbeeld het uurtarief bij betaald parkeren. Gedacht zou kunnen worden aan fl. 1,50 per dagdeelvergunning. Een voorbeeld van een dergelijke dagdeelvergunning is in bijlage 3 (liggen ter inzage) opgenomen.

De laatste oplossing heeft het voordeel dat bewoners min of meer onbepaald parkeerservice aan hun bezoekers kunnen bieden, daar staat echter tegenover dat deze regeling, ingeval veel dagdeelvergunningen worden gekocht, wellicht duurder is. Toch wordt deze laatste oplossing voorgesteld, waarbij voorlopig een maximum van 100 dagdeelvergunningen per adres kan worden aangehouden. Door een dergelijk maximum te stellen kan de kans op oneigenlijk gebruik worden tegengegaan.

Zakelijke vergunningen

Terzake van de uitgifte van bedrijfsvergunningen kunnen twee categorieën worden onderscheiden:

- woon/werkverkeer: voor een groot deel betreft het hier automobilisten die werken in een kantoorpand /winkel in en rondom In de Bogaard. Het overgrote deel is te beschouwen als langparkeerder.

Sinds 1 januari 2000 staan deze parkeerders massaal in de woonstraten. De parkeergelegenheden beheerd door de particuliere exploitant biedt voldoende ruimte voor het opvangen van deze parkeerders. Niet alleen vanwege de beschikbare parkeercapaciteit in de betreffende woonstraten, maar ook uit oogpunt van het terugdringen van het niet-noodzakelijke autoverkeer, is het niet nodig

voor deze categorie automobilisten aanvullende voorzieningen in de vorm van zakelijk vergunningen beschikbaar te stellen. Zij zullen of gebruik moeten maken van bestaande (en toekomstige) betaalde voorzieningen of bijvoorbeeld gebruik moeten maken van het openbaar vervoer.

De bestaande norm van 1 vergunning per 100 m² bvo kan daarmee vervallen. Het beperken tot het uitgeven van één vergunning per vestiging lijkt vooralsnog acceptabel.

- speciale beroepsgroepen: De mogelijkheid moet blijven bestaan om speciale beroepsgroepen in aanmerking te laten komen voor een bedrijfsvergunning. In de parkeerverordening zal moeten worden opgenomen dat: "automobilisten die aantoonbaar een auto nodig hebben voor de uitoefening van hun functie en daarbij meerdere keren per dag op verschillende plaatsen in het belanghebbende gebied moeten parkeren komen in aanmerking voor een bedrijfsvergunning".

Te denken hierbij valt aan: vertegenwoordigers, besteldiensten, onderhoudsdiensten, thuiszorg, artsen, verloskundigen, etc.

In de toelichting op de verordening zal een volledige opsomming van deze categorie worden opgenomen.

Gezien de aard van de doelgroep is het niet nodig aan de uitgifte van de vergunningen verdere beperkingen op te leggen. Ze kunnen kentekengebonden zijn en geldig voor alle belanghebbende gebieden.

Daar het in dit soort gevallen handelt om een normale bedrijfsuitvoering kan het tarief gelijk gesteld worden met die van het abonnementstarief bij de particuliere exploitant.

- Charitatieve instellingen: sinds 1995 bestaat voor charitatieve instellingen de mogelijkheid een zakelijke vergunning te verkrijgen, echter tegen een tarief van een bewonersvergunning. Voorgesteld wordt deze regeling te continueren. In de verordening zal een duidelijke omschrijving gegeven worden van deze categorie.
- Werkingstijden van de regeling: De huidige werkingstijden van het belanghebbende parkeren en blauwe zones gelden van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 17.00 uur. Daarvoor de parkeervoorzieningen in In de Bogaard ook buiten deze tijden betaald moet worden parkeren veel winkelbezoekers in het belanghebbende gebied. Naar verwachting zal in de toekomst ook op koopzondagen betaald parkeren gaan gelden. Zonder aanvullende maatregelen zal de parkeerdruk in de woonstraten gaan toenemen, juist op momenten dat ook bewoners veel parkeerruimte vragen. Het is dan ook wenselijk om de werkingstijden van de regeling uit te breiden en in overeenstemming te brengen met de openingstijden van de winkels op de koopavonden en koopzondagen.
- Tarieven: reeds eerder in dit hoofdstuk is voorgesteld om:
Voor bezoekers een dagdeelvergunning te verstrekken voor fl. 1,50 en voor het zakelijk parkeren een tarief te hanteren dat vergelijkbaar is met dat van een abonnement bij de particuliere exploitant. Op dit moment zou dit betekenen een bedrag van fl. 1.100,- per vergunning.
Sinds 1992 wordt voor een bewonersvergunning een bedrag van fl. 10,- per jaar betaald. In vergelijking met andere gemeente in de regio is dit een zeer laag tarief. Navraag bij andere, in de regio gelegen, gemeenten leverde voor het bewonersparkeren het volgende beeld op (uitgebreidere informatie is opgenomen in bijlage 4):
 - Voorburg: fl. 80,- per kenteken (eenmalig)
 - Zoetermeer: fl. 365,- per jaar
 - Delft: fl. 180,- per jaar
 - Den Haag: fl. 39,60 tot 79,20 per jaar (gebiedsafhankelijk)

Aanpassing van het in Rijswijk gehanteerde tarief lijkt gerechtvaardigd, zeker bij uitbreiding van de werkingstijden van de regeling en de daarbij behorende hogere handhavingslasten. Voorgesteld wordt voor een aanpassing van het tarief naar fl. 40,- per jaar per vergunning (met jaarlijkse indexering-CBS-prijsindex).

De extra lasten, zoals handhaving kunnen hiermee grotendeels gedekt worden. De voorgestelde maatregelen in het kader van het belanghebbende parkeren zullen leiden tot een meer evenwichtiger verdeling van de beschikbare parkeerruimte waarbij voldoende ruimte aanwezig is voor bezoekers en zakelijk parkeerders die daadwerkelijk in het gebied moeten zijn.

Met uitzondering van de bebording met werkingstijden zijn verder geen fysieke aanpassingen noodzakelijk. De huidige 20% van de parkeercapaciteit blijft vooralsnog als blauwe zone beschikbaar. Wel is het raadzaam om een jaar na invoering van de nieuwe regeling het gebruik en effect te evalueren. Alle genoemde voorstellen zullen moeten worden opgenomen in de Parkeerverordening zodat de nieuwe regeling operationeel kan zijn op 1 januari 2001.

4.2.5 Parkeernormen

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling wordt gestreefd naar een evenwichtige parkeerbalans. Het toepassen van parkeernormen kan hierbij een waardevol middel zijn. Dit heeft een tweeledig doel:

- bij (ver)nieuwbouw de zekerheid dat toegevoegde functies geen extra parkeeroverlast in de omgeving veroorzaken;
- het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte en berekening van de parkeerbalans.

Parkeernormen zijn gedifferentieerd naar allerlei functies en gebaseerd op (landelijke) ervaringscijfers. In Rijswijk zijn de parkeernormen voor diverse functies voor het eerst vastgelegd in de nota Parkeerbeleid van 1995.

Het blijkt dat het opnemen van deze normen in bestemmingsplannen en de bouwverordening al in een vroeg stadium van planontwikkeling duidelijkheid geeft over de toekomstige parkeersituatie. Voorgesteld wordt dan ook om dit beleid te continueren.

In de Parkeernota 1995 is aangegeven dat het wenselijk is om de parkeernormen periodiek (iedere 5 jaar) te evalueren. Het toenemend autobezit, het locatiebeleid en de landelijke ervaringen met de tot nu toe gehanteerde normen bevestigen dat periodieke evaluatie zinvol is.

Voor woningen, werklocaties en winkelfuncties zal nader worden ingegaan op de parkeernormen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de aanbevelingen uit het ASVV 1996 (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen).

Voorgesteld wordt om voor de parkeernormen van de overige functies deze aanbevelingen te volgen. Een volledig overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 5.



Wonen

De laatste jaren wordt een toenemend aantal auto's per woning geconstateerd. Rijswijk is één van de gemeenten in Nederland met het hoogste autobezit. Omdat een vraagvolgend beleid bij woningen wordt toegepast zal ook de parkeernorm hierop moeten worden afgestemd. Hierbij wordt wel een differentiatie toegepast naar woningbouwtype en voor bestaande woningen is tevens de typologie van het gebied van belang. In vooroorlogse wijken ligt de parkeernorm veelal op 0,7 parkeerplaats per woning; terwijl in de naoorlogse wijken meestal 1 parkeerplaats per woning kan worden gehanteerd. (Een goed voorbeeld hiervan zijn de vooroorlogse wijken: regelmatige verhoging van de norm zou

leiden tot een te groot ruimtebeslag voor parkeren op de openbare weg en daarmee de kwaliteit van de woonomgeving aantasten).

Voor bestaande woningen is dus geen uniforme parkeernorm te geven. Op het moment dat een parkeersituatie berekend moet worden zal mede op grond van een parkeeronderzoek de parkeernorm bepaald moeten worden.

Voor de toekomstige situatie zal daarbij tevens rekening gehouden moeten worden met een jaarlijkse groei (2%). Wel zullen waar mogelijk de parkeernormen voor nieuwbouwwoningen als referentie worden gehanteerd.

Voor nieuwbouwwoningen zijn in de Parkeernota 1995 de volgende normen vastgesteld:

- Woningwet 1,0 pp. per woning
- Premie 1,2 pp. per woning
- Vrije sector 1,5 pp. per woning
- Ouderenwoning 0,7 pp. per woning
- Bejaardenwoning 0,5 pp. per woning

Hoewel uit vergelijking van deze normen met die uit het ASVV blijkt dat de normen binnen de marges vallen verdient het aanbeveling de normen toch enigszins te verhogen. Dit wordt mede ingegeven door praktijksituaties zoals de Strijp en Ypenburg.

Dit leidt tot het volgende voorstel voor de parkeernormen voor de nieuwbouwwoningen:

- Sociale sector 1,2 pp. per woning
- Vrije sector 2,0 pp. per woning
- Ouderenwoningen 0,8 pp. per woning

In deze normen is het parkeren voor bezoekers inbegrepen. Indien in een woningbouwplan parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd dan zal voor iedere privéparkeerplaats 0,3 parkeerplaats op de openbare weg moeten worden aangelegd teneinde ook in de parkeerbehoefte voor bezoekers te kunnen voorzien. Voor specifieke woondoeleinden en doelgroepen kunnen afwijkingen voorkomen. Hiervoor zal gebruikgemaakt worden van de aanbevelingen uit het ASVV 1996.

Werken

Bij het bepalen van de parkeernormen en de wijze waarop deze worden toegepast zal een onderscheid gemaakt moeten worden in de locatie van de vestiging. In principe is de volgende verdeling van belang:

- de B-locaties;
- overige locaties

De B-locaties:

Rijswijk kent twee zogenoemde B-locaties, de Plaspoelpolder en Hoornwijk. Voor deze gebieden geldt in principe de door het rijk gestelde parkeernorm van 1 parkeerplaats per 5 werknemers bij de toetsing van (ver)bouwplannen. (1 pp. per 125 m² bvo). Voorwaarde hierbij is wel dat het openbaar vervoer een zodanig niveau heeft dat dit, samen met de fietsmogelijkheden, goede alternatieven zijn.

In de Parkeernota van 1995 is al aangegeven dat Rijswijk bij nieuwbouwplannen op B-locaties de gestelde norm als streefnorm zal hanteren. Achterliggende gedachte hierbij is dat het parkeren voor bedrijven als een belangrijke vestigingsfactor wordt gezien. Er moeten mogelijkheden blijven om op de behoefte van afzonderlijke bedrijven te kunnen inspelen. De streefnorm geldt voor een locatie als geheel en niet voor afzonderlijke bedrijven.

In de Parkeernota 1995 is daarom al sprake van het toepassen van zgn. 'ingroei- en intensiveringsmodellen' om te kunnen inspelen op de marktwerking. Concreet betekent dit voor de Plaspoelpolder dat op termijn het aantal (niet gereguleerde) parkeerplaatsen op de openbare weg zal moeten worden verminderd. Voor Hoornwijk is de gedachte van "ingroei" van toepassing: bedrijven kunnen in eerste instantie meer parkeerplaatsen aanleggen dan de streefnorm. Naarmate de ontsluiting met het openbaar vervoer is gerealiseerd wordt toegegroeid naar de streefnorm.

Voor Hoornwijk is inmiddels een vervoerplan opgesteld waarin verschillende maatregelen zijn opgenomen om te kunnen worden aangemerkt als B-locatie. Gelet op de discussie die momenteel plaatsvindt over het ABC-locatiebeleid in het kader van de 5^e Nota R.O. en NVVP wordt voorgesteld de beleidslijn uit 1995 te continueren en eerst de besluitvorming van de genoemde nota's af te wachten.

De overige werklocaties:

In de Parkeernota 1995 is voor kantoren op de overige locaties een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 50 m² bvo vastgesteld. Voor bedrijven is dit 1 parkeerplaats per 60 m² bvo. Globaal komt dit overeen met 1 parkeerplaats per 2 werknemers en is daarmee gelijk aan de rijksnorm voor C-locaties.

De parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Gebleken is dat deze normen in de meeste gevallen voldoen aan de parkeervraag van de kantoren en bedrijven. Voorgesteld wordt dan ook voor de komende jaren deze normen te blijven hanteren. De normen zijn opgenomen in de bouwverordening en bouwvoorwaarden zullen hierop worden getoetst.

Winkels

De parkeernormen voor winkels hangen sterk samen met het soort winkel, de lokale of regionale aantrekkingskracht en met de locatie. Ook in het ASVV blijkt dat de normen sterk uiteenlopen en grote marges vertonen. Onderzoek in het verleden in Oud Rijswijk resulteerde in een norm van 2,1 parkeerplaats per 100 m² bvo + 1 parkeerplaats per 4 werknemers.

Onderzoek in In de Bogaard leverde een norm van 2,66 tot 3,80 parkeerplaats per 100 m² bvo op . Onlangs is opnieuw een parkeerbalans berekend voor Oud Rijswijk, gebaseerd op een aantal parkeeronderzoeken van de laatste jaren. (hoofdstuk 3). Hieruit bleek dat de tot nu toe gehanteerde normen voor Oud Rijswijk nog steeds valide zijn. Voorgesteld wordt deze normen ook voor de komende periode te hanteren.

Met betrekking tot het winkelcentrum In de Bogaard is in de Parkeernota 1995 aangegeven, dat op basis van te verwachten ontwikkelingen de parkeernorm in het jaar 2000 hoger zou moeten liggen dan in 1995. (van 3,06 tot 4,37 parkeerplaats per 100 m² bvo).

In het ASVV wordt een norm aangegeven die ligt 3,5 tot 5,0 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voorgesteld wordt om voor de komende periode uit te gaan van een norm van 4,0 parkeerplaats per 100 m² bvo. Regelmatig onderzoek zal moeten uitwijzen of aanpassing van de norm wenselijk is.

Voor de winkels in de overige delen van Rijswijk wordt voorgesteld uit te gaan van de richtlijnen van het ASVV voor buurtverzorgende centra. De exact te hanteren norm binnen de marges die het ASVV aangeeft wordt afhankelijk gesteld van het type winkel en de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen. Voor supermarkten wordt uitgegaan van 2,5 – 3,5 parkeerplaats per 100 m² bvo + 0,4 parkeerplaats per arbeidsplaats. Ook voor andere winkels met een buurtoverstijgende functie wordt deze norm gehanteerd.

Voor typische buurtwinkels (bakker, slager, etc) zal een parkeernorm van 1,5 – 2,5 parkeerplaats per 100 m² bvo worden toegepast. Nogmaals wordt benadrukt dat de parkeernormen gezien moeten worden als streefnorm waarvan, indien daartoe aanleiding bestaat van afgeweken moet kunnen worden. Het beleid moet tenslotte op ontwikkelingen kunnen inspelen en waar nodig ontwikkelingen kunnen sturen.

Bepaling parkeerbehoefte en parkeerbalans

Met name in gebieden waar diverse functies voorkomen vormt de parkeerbalans een belangrijk onderdeel van de bepaling van de parkeerbehoefte. Veelal vindt discussie plaats over de mogelijk te verwachten parkeerverlast. Parkeernormen zijn hierbij een hulpmiddel.

Het berekende aantal parkeerplaatsen als resultaat is te gebruiken als maximum voor het te realiseren plaatsen. Vaak is echter gecombineerd gebruik ("dubbelgebruik") mogelijk, waardoor niet het maximum aantal hoeft te worden aangelegd. In dit soort gevallen wordt gerekend met aanwezigheidspercentages. Ook speelt de bereikbaarheid van de locatie met het openbaar vervoer een rol. In voorkomende gevallen kan een reductiefactor worden toegepast. (bij goed openbaar vervoer een factor 0,95; bij zeer goed openbaar vervoer 0.9).

Tot slot zal rekening moeten worden gehouden met een jaarlijkse groei. In de berekeningen wordt hiervoor jaarlijks 2% berekend. Op basis van het bovenstaande zijn de afgelopen jaren diverse berekeningen gemaakt voor de parkeerbehoefte en -balans. In de praktijk blijkt dat deze berekeningsmethodiek aan de verwachtingen voldoet.

Voorgesteld wordt om voor de komende jaren deze berekeningswijze te continueren. Daarbij zullen de volgende aanwezigheidspercentages worden gehanteerd:

functie	werkdag		avond	zaterdagmiddag koopavond	
	ochtend	middag			
Woningen	50	60	100	60	75-90
Winkels	30	50-75	5	80	90
Kantoren	100	90-100	5	5	5-10
Dienstverlening	100	100	40	10	15
Sociale voorz.	10	30-40	100	40-6	100
Med. Voorz.	100	100	10	10	10-30
Scholen	100	100	50	5	50
Horeca	10	30-40	100	75	100



4.2.6 Parkeren doelgroepen

Met doelgroep wordt in dit kader bedoeld een groep parkeerders met specifieke wensen ten aanzien van het parkeren, waarvoor aparte maatregelen getroffen moeten worden of beleidsregels moeten worden opgesteld. Voor een drietal doelgroepen is het thans wenselijk om een visie ten aanzien van het parkeren te ontwikkelen en waar nodig het vastgestelde beleid te evalueren.

Het betreft het:

- vrachtwagenparkeren
- invalidenparkeren
- artsenparkeren

Bij een aantal gemeenten is geïnventariseerd welk beleid zij ten aanzien van deze groepen hanteren. Een overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 6.

Vrachtwagenparkeren.

Zoals in hoofdstuk 3 reeds aangegeven zorgt het parkeren van vrachtwagens voor steeds grotere problemen. In de APV is opgenomen dat het verboden is vrachtwagens te parkeren op de binnen de bebouwde kom gelegen wegen, met uitzondering van:

- de Broekpolder;
- de middenberm van de Prinses Beatrixlaan net ten noorden van de Generaal Spoorlaan;
- op zaterdagen: van Vredenburgweg tussen Burg. Elsenlaan en J. Israelslaan
- het gebied dat omsloten wordt door de Burg. Elsenlaan, Steenplaetstraat, Jaagpad, Tinbergenstraat, Patentlaan, Veraartlaan, Diepenhorstlaan, Polakweg, Lange Kleiweg en de S.W. Churchilllaan.

De ontwikkelingen bij In de Bogaard en de beoogde uitstraling hiervan staan in schril contrast met het parkeerterrein voor vrachtwagens op de middenberm van de Prinses Beatrixlaan. Het heeft dan ook de voorkeur deze locatie op te heffen.

Sinds de aanleg van de 'ringweg' in de Plaspoelpolder, de realisatie van tramlijn 17 en de gewijzigde verkeerscirculatie dient uit verkeersveiligheidsoverwegingen het vrachtwagenparkeren op de ringweg verboden te worden.

Concentratie van het vrachtwagenparkeren verdient de voorkeur. Het treffen van noodzakelijke maatregelen zijn hierbij eenvoudiger te realiseren. Gezocht is naar locaties waar bewaking kan worden toegepast en die voldoen aan de volgende criteria:

- het terrein moet geschikt zijn voor minimaal 20 vrachtwagens;
- het terrein en toegang moet afsluitbaar gemaakt kunnen worden;
- de mogelijkheid moet bestaan voorzieningen aan te brengen voor voor/natransport ;
- het terrein dient dichtbij het hoofdwegennet gesitueerd te worden.

De ervaringen met bewaakte terreinen elders zijn goed, mits voldaan wordt aan een goede bereikbaarheid. Voorbeeld is Pijnacker waar men een bewaakt terrein aanbiedt tegen slechts fl. 400,- per jaar (niet kostendekkend). De interesse is zo groot dat er wachtlijsten zijn. Nadere inventarisatie levert slechts één locatie op die voldoet aan de eisen wat betreft bereikbaarheid, veiligheid en functionaliteit, namelijk:

- locatie Vrijenban: dicht bij de afslag Rijswijk Zuid; de exacte locatie is nog niet bekend, maar gedacht wordt aan een deel van het gebied tussen de Vrijenbanselaan en de afslag Rijswijk Zuid vanaf de A13.

Daarnaast zou voor een tijdelijke situatie het carpoolterrein aan de Prinses Beatrixlaan bij het Wilhelminapark geschikt gemaakt kunnen worden. Een eerste beschouwing van het terrein bij Vrijenban geeft aan dat hier mogelijkheden bestaan voor het parkeren van minimaal 20 vrachtwagens. Het biedt goede mogelijkheden voorafsluiting en bewaking en bereikbaarheid.

Rekening zal moeten worden gehouden met de toekomstige ontsluitingsstructuur voor Ypenburg en tramlijn 19. Bij de nadere detaillering speelt ook de huidige parkeerproblematiek een belangrijke rol. Het mag duidelijk zijn dat het Rijswijkse bedrijfsleven het meeste profijt heeft van goede voorzieningen voor het parkeren van vrachtwagens.

In samenspraak met de betrokken bedrijven zal dit dan ook concreet vorm gegeven moeten worden. Samengevat wordt voor het vrachtwagenparkeren het volgende voorgesteld:

- het blijft verboden om vrachtwagens te parkeren op de binnen de bebouwde kom gelegen wegen, met uitzondering van:
 - de Broekpolder;
 - de Heulweg bij TNO;
 - op zaterdagen de van Vredenburgweg tussen de Burg. Elsenlaan en J. Israelslaan.
 - de wegen in de Plaspoelpolder, m.u.v. Burg. Elsenlaan, Veraartlaan, Visseringlaan, Volmerlaan, Lange Kleiweg, Treubstraat en Bruin Kopstraat.

- de genoemde locatie Vrijenban aan te wijzen als studielocatie voor mogelijke realisatie van bewaakt terrein voor het parkeren van vrachtwagens;
- samen met het bedrijfsleven een haalbaarheidsstudie te starten voor deze locatie;
- te onderzoeken in hoeverre behoefte bestaat aan een tijdelijk vrachtwagen parkeerterrein op het carpoolterrein aan de Prinses Beatrixlaan.

Invalidenparkeren

In toenemende mate blijkt er in Rijswijk behoefte te bestaan aan invalidenparkeerplaatsen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in algemene plaatsen bij voorzieningen en persoonsgebonden plaatsen bij woningen.

- Algemene invalidenparkeerplaatsen.

Er is geen aanleiding de richtlijn voor het aantal te realiseren algemene invalidenparkeerplaatsen bij winkels en publieke voorzieningen (1 invalide parkeerplaats per 50 overige plaatsen) te wijzigen. Hoewel nog niet bij alle voorzieningen deze richtlijn is gerealiseerd komen alleen klachten binnen over een tekort aan deze parkeerplaatsen bij het winkelcentrum In de Bogaard.

Voorgesteld wordt de huidige richtlijn te handhaven en waar nodig nog de ontbrekende plaatsen aan te leggen. Er zal een aparte nota worden opgesteld waarin opgenomen de locaties, aantallen en inrichtingseisen van invalidenparkeerplaatsen.

- Persoonsgebonden plaatsen.

De mogelijkheid bestaat om bij de woning of de werkplek een individuele parkeerplaats aan te vragen ("op kenteken"). Op dit moment zijn er circa 300 van deze plaatsen. Gelet op de demografische ontwikkelingen mag verwacht worden dat de vraag naar deze voorziening zal toenemen terwijl gelijktijdig een grotere druk op de parkeergelegenheid wordt uitgeoefend.

Hier komt nog bij dat bij invalidenparkeerplaatsen geen dubbelgebruik mogelijk is. Hoewel voor het toekennen van een dergelijke plaats geen wettelijke regels bestaan is in het verleden toch een gedragslijn door het college vastgesteld. Deze is gebaseerd op de resultaten van een onderzoek door de GGD inzake de maximale loopafstand van betrokkene.

Indien dit minder dan 50 meter is wordt een plaats aangelegd. Bij meer dan 50 meter maar minder dan 100 meter is toekenning mede afhankelijk van de parkeerdruk ter plekke. Mensen die meer dan 100 meter kunnen lopen krijgen geen voorziening.

Voorgesteld wordt toch om de richtlijnen enigszins aan te scherpen, met name indien men beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. Als uit onderzoek van de GGD blijkt dat mensen:

- minder dan 50 meter kunnen lopen wordt de voorziening aangelegd;
- meer dan 50 meter maar minder dan 100 meter kunnen lopen is toekenning van de voorziening afhankelijk van de parkeerdruk;
- meer dan 100 meter kunnen lopen krijgen geen voorziening;
- indien er parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn dan wordt geen voorziening op de openbare weg aangelegd.

Tot nu toe worden de kosten verbonden aan het noodzakelijk onderzoek van de GGD toegerekend aan het parkeren. In feite dient dit ten laste te komen van de WVG. Uitgaande van het profijtbeginsel zouden de aanlegkosten van een parkeerplaats voor invaliden ten laste gebracht moeten worden van de aanvrager. (indien nodig WVG). E.e.a. zal worden opgenomen in een nota invaliden parkeerplaatsen.

Parkeren voor artsen.

Op dit moment is er geen specifieke beleidsregel voor het parkeren door artsen. Vrijwel alle aanvragen zijn tot nog toe gehonoreerd.

Ook de voorziening, parkeerbord gereserveerd voor arts inclusief kenteken, heeft geen rechtskracht. Om onduidelijkheden weg te nemen en willekeur in toekenning te voorkomen is het wenselijk om beleidsregels op te stellen. Voorgesteld wordt om de volgende toetsingscriteria te gaan hanteren:

- de arts dient ingeschreven te staan in het Rijswijkse huisartsenregister;
- de arts dient praktiserend te zijn;
- er is sprake van mogelijke urgentiegevallen gerelateerd aan het soort artsenpraktijk;
- er wordt in principe alleen een voorziening aangebracht op de locatie waar de praktijk is gevestigd; (dit kan dus ook de woning zijn);
 - bij een verzamelpraktijk wordt slechts één voorziening aangelegd;
 - indien er parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn dan worden op de openbare weg geen voorzieningen aangebracht;
 - de kosten voor de aanleg (en verwijdering) van de voorziening komen ten laste van de aanvrager.

Wel zal jaarlijks een controle plaatsvinden of de betrokken arts zijn praktijk nog daadwerkelijk uitvoert. Indien nodig komen artsen in aanmerking voor een vergunning voor het belanghebbendengebied. Het uitoefenen van een praktijk wordt hierbij gezien als een bedrijfsmatige activiteit. Sporadisch komen aanvragen binnen van chirurgen ed. voor een parkeerplaats. In die gevallen zal apart worden geadviseerd.

Er is onderzoek verricht naar het verhuren van parkeerplaatsen aan artsen. In dat geval is een goede afscherming van de plaats noodzakelijk. Uit oogpunt van precedentwerking en onderhoud verdient deze constructie geen aanbeveling.

4.3 Overige beleidsvoornemens

Naast de eerder genoemde beleidsvoornemens waarbij de maatregelen vooral een basis vinden in de wet en verordeningen zijn nog een aantal aspecten relevant die kunnen bijdragen aan een efficiënt parkeerbeleid.

4.3.1 Parkeerverwijssystem

Teneinde onnodig zoekverkeer en daarmee extra belasting van het wegennet te voorkomen is een goede bewegwijzering naar de diverse parkeervoorzieningen essentieel. De parkeerverwijzing dient op de belangrijkste invalswegen al te worden aangebracht. Daarnaast zorgt een goede verwijzing tot een beter gebruik van de parkeervoorzieningen. Rijswijk kent een tweetal situaties waar het zinvol is om een goede parkeerverwijzing aan te brengen.

In de Bogaard:

De exploitant van de parkeervoorzieningen in de Bogaard is voornemens om nog dit jaar een dynamisch parkeerverwijssystem te realiseren. Hierbij worden automobilisten in een vroeg stadium en op directe wijze verwezen naar vrije parkeerplaatsen, waarbij de verwijzing gebaseerd is op actuele bezettingscijfers van de diverse parkeervoorzieningen.

Oud Rijswijk:

Ook in dit gebied is een goede parkeerverwijzing essentieel. De huidige verwijzing leidt veelvuldig tot extra zoekverkeer. In het kader van de herinrichting van Oud Rijswijk zal tevens een goede bewegwijzering naar de parkeervoorzieningen worden uitgewerkt.

4.3.2 Vervoermanagement

Bij vervoermanagement gaat het om het bewust sturen en organiseren van het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer binnen bedrijven. Vooral bij de grotere werklocaties en B-locaties kan vervoermanagement een belangrijke bijdrage leveren aan het mobiliteits- en parkeervraagstuk. Het bieden van goede alternatieven voor de auto, zoals de fiets en openbaar vervoer en voorzieningen voor carpoolen, telewerken, etc. dragen hieraan bij.

Een Rijswijks voorbeeld van de wijze waarop dit op hoofdlijnen kan worden vormgegeven is opgenomen in het Vervoerplan Hoornwijk. Het Stadsgewest Haaglanden heeft het adviespunt Vervoermanagement ingesteld. Hier worden bedrijven geïnformeerd en begeleid om vervoermanagement een onderdeel te laten zijn van de bedrijfsvisie. Ook Rijswijk onderkent hiervan het belang en zal waar mogelijk een bijdrage leveren in de vorm van informatie en het zoeken naar oplossingen.

4.3.3 Park and Ride / Transferia

Er zal onderzoek naar de mogelijkheden om een transferium te realiseren worden uitgevoerd. Dit zal in stadsgewestelijk verband dienen te geschieden. De Rijswijkse voorzieningen en werklocaties alleen zijn niet zodanig dat een transferium optimaal zou kunnen functioneren. Ook een uitbreiding van de park and ride voorzieningen kunnen een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Rijswijk. Op dit moment kent Rijswijk alleen het terrein bij Hoornwijk. Bezien zal worden of nog andere locaties hiervoor in aanmerking komen.

Geconstateerd is dat op een aantal locaties binnen het stedelijk gebied, vooral bij de knooppunten van het openbaar vervoer, automobilisten parkeren, in het openbaar vervoer stappen en werken in Den Haag. Dit zorgt in een aantal gevallen voor extra parkeerdruk in woongebieden.

4.3.4 Wielklem/wegsleepregeling

Op basis van de verkeerswetgeving kan een gemeentelijk besluit genomen worden over de toepassing van de wielklem en wegsleepregeling. In de huidige wetgeving kan er weggesleept worden in het kader van doorstroming, verkeersveiligheid en bij invalidenparkeerplaatsen. Het voordeel van een wegsleepregeling is dat er door de gemeente exact kan worden aangegeven wanneer er weggesleept kan worden en op welke locaties. Het effect van een wegsleepregeling is groter dan de toepassing van de wielklem.

Uit onderzoek is gebleken dat in Rijswijk het aantal wegsleepbare situaties circa 180 keer per jaar voorkomt. Dit aantal, gezien in verhouding met de noodzakelijke organisatie, juridische aspecten en daarbij behorende kosten zijn echter van dien aard dat er geen aanleiding is om een besluit te nemen over de toepassing van de wielklem of wegsleepregeling.

4.3.5 Euro / chipknip

Ten behoeve van de invoering van de euro in 2002 zullen alle betaalautomaten aangepast moeten worden. Gelet op het aantal betaalautomaten die nog in gemeentelijk beheer zijn wordt uit financieel oogpunt voorgesteld om deze niet geschikt te maken voor het betalen met de chipknip. Naast de kosten voor ombouw zou dit tevens betekenen dat uitleesapparatuur aangeschaft zou moeten worden. De totale kosten voor ombouw naar chipknip bedragen ca. fl 51.500,-.



Gebiedsgerichte uitwerking

"maatwerk"

Bij het uitwerken van het parkeerbeleid en de mogelijkheden van regulering (hoofdstuk 4) vormt de huidige locatiegebonden situatie een belangrijk gegeven. Voor die locaties waar thans parkeeroverlast wordt geconstateerd, of op termijn valt te verwachten, wordt een evenwichtige samenstelling van maatregelen voorgesteld juist afgestemd op die specifieke situatie.

5.1 Buurtwinkelcentra / menggebieden

Voorgesteld is om de regulerende maatregelen bij de buurtwinkelcentra op elkaar af te stemmen. Daarbij is er vanuit gegaan om waar mogelijk het betaald parkeren om te zetten in blauwe zones.

- **Hendrik Ravesteijnplein / Lindelaan:**
Hier treedt een mengvorm op van vooral wonen en winkelen. De afgelopen periode doet zich ook het verschijnsel voor van tramreizigers die hun auto op deze locatie parkeren.
Parkeerregulering vindt plaats op het westelijke deel van het Hendrik Ravesteijnplein in de vorm van blauwe zones met een maximale parkeerduur van 2 uur.
Op de Lindelaan is een 12-tal parkeerplaatsen voorzien van parkeermeters en enkele vrije parkeerplaatsen.
Parkeermetingen laten zien dat het een druk bezocht centrum is waar overwegend kort tot zeer kort wordt geparkeerd (50% parkeert korter dan 30 minuten) in het gereguleerde gebied.
Bij de vrije parkeerplaatsen is wel een permanente parkeerdruk van langparkeerders (bewoners, winkeliers en werknemers). Hoewel geen metingen inzake het betaalgedrag bij de parkeermeters is uitgevoerd mag worden verondersteld dat het betaalgedrag slecht is. Op deze locatie van beperkte omvang komen daarmee verschillende soorten parkeerregulering voor.
Voorgesteld wordt om het huidige blauwe zonegebied op het Hendrik Ravesteijnplein te handhaven; de parkeermeters op de Lindelaan te verwijderen en te vervangen door een blauwe zone en ook op het Hendrik Ravesteijnplein zijde " Paagman" een blauwe zone in te stellen, met een maximale parkeerduur van 2 uur.
- **Dr. H. Colijnlaan / Huis te Landelaan:**
Er is een hoge bezettingsgraad geconstateerd (meer dan 80%). De parkeerduur is kort tot zeer kort, 90% parkeert korter dan 25 minuten. 40% van de geparkeerde tijd wordt ook daadwerkelijk betaald.
In feite is de situatie vergelijkbaar met die van het Hendrik Ravesteijnplein. Om winkelbezoekers toch parkeergelegenheid te bieden zal parkeerregulering noodzakelijk blijven. Gelet op het parkeergedrag zal een blauwe zone als regulerende maatregel zeker zo effectief werken als het huidige betaald parkeren.
Voorgesteld wordt om de huidige betaald parkeerplaatsen om te zetten in een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 1 uur. De blauwe zone bij de winkelstrip op de Huis te Landelaan blijft gehandhaafd.
- **Pr. Irenelaan:**
Voor het postkantoor bevinden zich enkele parkeerplaatsen voorzien van een parkeermeter. Het betaalgedrag is slecht gelet op de zeer korte parkeerduur.
Voorgesteld wordt om het weren van langparkeerders te voorkomen door ter plekke een blauwe zone in te stellen met een maximale parkeerduur van 30 minuten.
Bij het winkelcentrum in de Prinses Irenelaan blijven de huidige maatregelen (blauwe zone en belanghebbendenparkeren) van kracht, ook na realisatie van de nieuwe supermarkt.
- **Waldhoornplein en Pr. Margrietsingel:**
Op deze locaties wordt het parkeren gereguleerd middels een blauwe zone. De regulering voldoet aan de verwachtingen en voorgesteld wordt de situatie te handhaven.
- **Van Mooklaan:**
De parkeersituatie rondom dit buurtwinkelcentrum is zodanig dat niet overwogen wordt om hier parkeerregulerende maatregelen in te stellen.

5.2 De winkelcentra

- In de Bogaard:
Onderdeel van de renovatie van In de Bogaard is het voorzien in een adequaat aantal (ca. 2900) parkeerplaatsen. In de eindsituatie wordt verwacht dat de parkeercapaciteit voldoende zal zijn. De effecten van deze geprivatiseerde situatie blijven evenwel een aspect van voortdurende aandacht.
Op het Wethouder Hillenaarplantsoen en de Hilvoordestraat is betaald parkeren ingesteld. Het gebruik hiervan rechtvaardigt de situatie te handhaven.
Voor wat betreft het belanghebbendengebied rondom het winkelcentrum wordt, gelet op de te verwachten situatie, voorgesteld om de in hoofdstuk 4 aangegeven wijzigingen in de regeling door te voeren.
Hierbij wordt opgemerkt dat uit periodiek onderzoek zal moeten blijken of het percentage blauwe zones wijziging behoeft.
- Oud Rijswijk
Rekening houdend met de in hoofdstuk 3 aangegeven huidige situatie is op grond van de te verwachten toekomstige ontwikkelingen in het gebied een parkeerbalans opgesteld. Hierbij is de reeds eerder gedane toezegging van het gemeentebestuur voor parkeerregulerende maatregelen verwerkt. De berekening is opgenomen in bijlage 7.
Hieruit blijkt dat in de toekomstige situatie de parkeerdruk zodanig wordt dat het wenselijk is om extra parkeerplaatsen aan te leggen. In de situatie dat daarnaast ook belanghebbendenparkeren zou worden ingevoerd zijn deze parkeerplaatsen noodzakelijk.
Op het Ruysdaelplein bestaan mogelijkheden om de parkeercapaciteit te vergroten. Wel is hiervoor een forse herinrichting van de locatie noodzakelijk.
Op grond van analyse en toekomstverwachtingen wordt het volgende voorgesteld:
 - het instellen van belanghebbendenparkeren in het gehele gebied (tussen grens Den Haag – Haagweg – Lindelaan en Rembrandtkade / Steenlaan);
 - de verhouding belanghebbendenplaatsen / blauwe zones vooralsnog te stellen op een verhouding 60 / 40;
 - de werkingstijd van de regeling te stellen: van maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 17.00 uur;
 - handhaven van het betaald parkeren.
 - inventarisatie en voorstellen ter verbetering van illegale parkeerplaatsen en ondoelmatige plekken.

Opgemerkt hierbij wordt dat periodiek onderzoek noodzakelijk zal zijn naar het gebruik van de belanghebbendenplaatsen en blauwe zones teneinde te kunnen vaststellen of de verhouding juist gekozen is.

Tijdens de behandeling van de Parkeernota in de vergadering van de gemeenteraad op 2 november 2000 is naar aanleiding van een motie aanvullend het volgende besloten:

- een onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid van ondergronds parkeren in Oud Rijswijk, en
- het illegaal parkeren langs de Rembrandtkade te legaliseren.

Dit houdt tevens in dat een mogelijke herinrichting van het Ruysdaelplein vooralsnog niet aan de orde is.

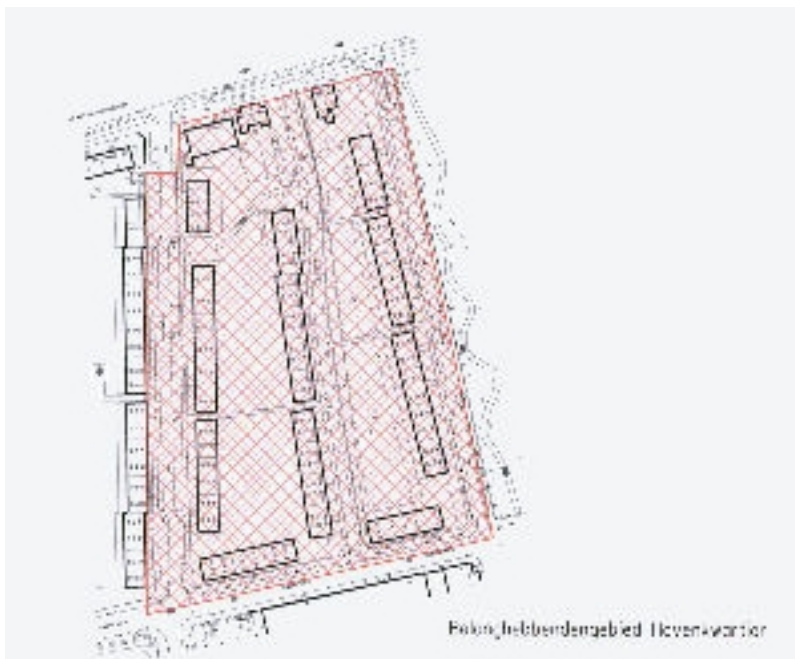
5.3 Werkgebieden

- Plaspoelpolder:
Van de circa 10.000 parkeerplaatsen in dit gebied bevinden zich er circa 3.500 op de openbare weg. Een 200-tal plaatsen verspreid in het gebied zijn voorzien van een blauwe band teneinde bezoekers de gelegenheid te bieden een parkeerplaats bij de bestemming te vinden. De dagelijkse praktijk leert dat toch veel langparkeerders gebruik maken van deze plaatsen, enerzijds doordat de regeling voor veel mensen onduidelijk is, anderzijds door de controlefrequentie in het gebied. (arbeidsintensief).
Intensivering van de handhaving is mogelijk, maar tegen hoge kosten. Geen ideale situatie, maar ook vanuit het bedrijfsleven wordt aangegeven dat de blauwe zones toch een preventieve werking hebben. Voorgesteld wordt om vooralsnog de blauwe zones te handhaven. Toch lijken verdere verbeteringen in de parkeersituatie mogelijk: teneinde de parkeercapaciteit op de eigen terreinen beter te benutten zouden bedrijven onderling kunnen bezien in hoeverre van elkaars parkeercapaciteit gebruik gemaakt zou kunnen worden.

- **Broekpolder:**
Onlangs is de parkeercapaciteit in dit gebied enigszins uitgebreid. Rondom de oogkliniek heerst een hoge parkeerdruk met een relatief korte parkeerduur. Op korte termijn zal aan de zijde van de oogkliniek een blauwe zone worden ingesteld met een maximale parkeerduur van 2 uur.
- **Hoornwijk:**
Deze locatie wordt als B-locatie ontwikkeld. Ook voor het parkeren heeft dit gevolgen. Het Industrieschap Plaspoelpolder heeft inmiddels voor dit gebied een vervoerplan laten opstellen.
- **Vrijenban / Zuidflank:**
Mede door de ontwikkelingen in Delft- Noord neemt de parkeerdruk in dit gebied toe. In overleg met de betrokken bedrijven wordt bezien welke maatregelen kunnen worden ingezet om parkeeroverlast te voorkomen. Het verhuren van parkeerplaatsen is hierbij een van de mogelijkheden. Tevens wordt de haalbaarheid bezien van een vrachtwagenparkeerterrein.

5.4 Overige locaties

- **Havenkwartier:**
Dit gebied omvat: Havenstraat, Galjoenstraat, Klipperstraat en Handelskade (tussen Havenstraat en Klipperstraat) Als gevolg van de hoge parkeerdruk in dit gebied is het gewenst om parkeerregulerende maatregelen toe te passen. De bewoners zouden hier eigenlijk een 'plaatsgarantie' moeten krijgen, zeker gedurende de kantoortijden. Voorgesteld wordt om ook hier belanghebbendenparkeren in te voeren, waarbij de regeling alleen zou moeten gelden van maandag tot en met vrijdag.



- **Stationskwartier**
Geconstateerd is dat de parkeerdruk op dit gebied steeds groter wordt. Bewoners zullen beschermd moeten worden tegen de te verwachten overlast als de bouwactiviteiten zijn gerealiseerd, het parkeren door treinreizigers/ov-knoop en mogelijke verdringingseffecten door het aanscherpen van het belanghebbendenparkeren in de naaste omgeving. Het onderzoek naar een goede gebruikersvriendelijke, maar tevens handhaafbare oplossing voor het parkeren door treinreizigers is op dit moment nog niet afgerond. Begin 2001 wordt verwacht een integraal parkeervoorstel ter besluitvorming te kunnen voorleggen. Tot die tijd blijft het Stationskwartier een aandachtsgebied en zullen extra parkeeronderzoeken worden verricht.
- **Klaroenstraat e.o.**
Als gevolg van de wijzigingen in het belanghebbendenparkeren kan ook de parkeerdruk in de Klaroenstraat toenemen. Vooralsnog is er geen aanleiding tot het treffen van maatregelen, maar het gebied is wel aan te merken als eenaandachtsgebied.

- **Generaal Eisenhowerplein.**
Aan de zijde van het woongebouw bezetten bewoners en werknemers de weinige parkeerplaatsen. Deze plaatsen zijn bedoeld voor bezoekers.
Voorgesteld wordt om middels het instellen van een blauwe zone deze plaatsen beter geschikt te maken voor dit doel. Gelet op de aanwezige horeca zal de werkingstijd langer moeten zijn dan elders, nl. van 09.00 uur tot 24.00 uur.



Parkeerbeheer

Het treffen van parkeerregulerende maatregelen impliceert tevens dat het gebruik van deze maatregelen ook gehandhaafd dient te worden. De controlefrequentie bepaalt in feite de mate waarin de doelstellingen van het parkeerbeleid worden gehaald. De in het vorige hoofdstuk voorgestelde maatregelen hebben gevolgen voor de handhavingsformatie.

Bij het bepalen hiervan moeten drie soorten te handhaven maatregelen worden onderscheiden:

- gebieden waar betaald moet worden;
- blauwe zones;
- gebieden waar een belanghebbendenregeling geldt.

Op grond van de voorgestelde maatregelen zou het te handhaven parkeerareaal als volgt zijn samengesteld:

	Betaald Park.	Blauwe Zones	belangheb. parkeren
H. Ravesteijnpl./Lindelaan		100	
Pr. Irenelaan		7	
Colijnlaan/Huis te Landelaan		38	
Hilvoordestraat	29		
Hillenaarplantsoen	30	530	2370
Omgeving In de Bogaard			
Oud Rijswijk	182* continu 88 Zat	551	827
Gen. Eisenhowerplein		12	
Plaspoelpolder		200	
Broekpolder		14	
Havenkwartier		40	158
Raadhuisplein		44	
* Tijdens de behandeling van de Parkeernota in de gemeenteraad is besloten om, afhankelijk van het onderzoek naar ondergronds parkeren, vooralsnog geen herinrichting Ruysdaelplein uit te voeren.			

In totaal geeft dit voor het te controleren parkeerareaal het volgende beeld:

- betaald parkeren: 329 parkeerplaatsen, waarvan 88 alleen op zaterdag
- blauwe zone: 1536 parkeerplaatsen
- belanghebbendenparkeren: 3355 parkeerplaatsen. (ca. 3750 vergunningen)

Het parkeergedrag is mede van belang voor het bepalen van de handhavingscapaciteit: In de winkelgebieden wordt relatief kort geparkeerd. In die gebieden waar betaald parkeren geldt wordt matig tot slecht betaald (het landelijk gemiddelde ligt op 80 tot 85%, terwijl Rijswijk 35 – 40% scoort). Op de blauwe zones wordt langer geparkeerd dan is toegestaan. Naast deze gegevens worden bij het bepalen van de handhavingscapaciteit nog een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- het soort parkeerplaats: een plaats waar vooraf moet worden betaald moet vaker gecontroleerd worden dan een blauwe zone;
- de ligging van de parkeerplaats;
- de parkeerduur: een kortere toegestane tijd betekent een hogere frequentie van de handhaving;

Uit onderzoek in een 60-tal gemeenten blijkt dat in tweederde van de gemeenten het aantal controle-uren ligt tussen de 2,9 en 6,9 uur per parkeerplaats per jaar.

Gelet op het slechte betaalgedrag zou voor betaalde parkeerplaatsen de bovengrens moeten worden aangehouden, dus 6,9 uur per parkeerplaats. Voor de blauwe zones en belanghebbendegebieden kan in eerste instantie worden uitgegaan van een lage controle-intensiteit: 2,9 uren per plaats. Wordt bovenstaande gekoppeld aan het berekende aantal parkeerplaatsen dan geeft dit het volgende resultaat:

betaald parkeren:	$241 \times 6,9 =$	1663
	$88 \times 6,9 / 6 =$	101 (zaterdag)
blauwe zone:	$1536 \times 2,9 =$	4454
belanghebbenden:	$3355 \times 2,9 =$	9730

totaal 15.948 uren per jaar.

Uit landelijk onderzoek blijkt dat circa 70% van de beschikbare tijd van de parkeercontroleur effectief aan controle kan worden besteed. Uit de tijdverantwoording van de Rijswijkse parkeercontrole blijkt dit ca. 69% te zijn (31% ziekte, verlof, etc). Dit betekent dat bij een bruto werkweek er netto 25 controle uren over blijven. Van deze uren wordt 36% besteed aan administratieve werkzaamheden, te woord staan publiek, opleiding, etc.

Dit resulteert in het daadwerkelijk handhaven op straat van 16 uur per formatieplaats van 36 uur. Op jaarbasis betekent dit per fte controleur: 832 uur. De benodigde formatie parkeercontroleurs zou daarmee op 19 fte komen. Dit lijkt veel maar bedacht moet worden dat de Rijswijkse te controleren parkeerplaatsen verspreid in de gemeente liggen. Een beperkt deel van de benodigde formatie kan bestaan uit mensen zonder BOA, daar overwegend in koppels wordt gewerkt.

Ter vergelijking:

- Rotterdam: hanteert een bruto norm van 200 parkeerplaatsen per controleur. Voor Rijswijk zou dit op 25,6 fte uitkomen.)
- Indien de eerder genoemde rekenmethode zou worden toegepast op de huidige parkeersituatie dan zou dat betekenen dat Rijswijk thans zou moeten beschikken over 13,5 fte. parkeercontroleur. Het aantal huidige controleurs binnen de formatie bedraagt thans 6,4 fte.

Indien het huidige handhavingsniveau acceptabel wordt geacht dan zou in de nieuwe situatie nodig zijn: $15948/11307 \times 6,4 = 9$ fte (betekent 1 controleur op 570 parkeerplaatsen)

Uit bovenstaande berekening moge blijken dat het bepalen van het handhavingsniveau in relatie tot de formatiesterkte een discussiepunt kan vormen. Voorgesteld wordt om te kiezen voor een oplossing waarbij rekening is gehouden met het volgende:

- de voorgestelde maatregelen rechtvaardigen een uitbreiding van de formatie parkeercontrole;
- het huidige handhavingsniveau verdient verbetering;
- de handhaving vindt altijd plaats met twee personen tegelijkertijd.

Voorgesteld wordt om in eerste instantie de formatie parkeercontroleurs uit te breiden tot 9 formatieplaatsen, waarbij deze mensen in het bezit dienen te zijn van BOA. Door het werken in "koppels" zouden hier ca. 4 personen aan moeten worden toegevoegd die geen opsporingsbevoegdheid hebben.

Op die wijze kan een handhavingsformatie worden ingesteld waarvan verwacht mag worden dat in ieder geval een minimale handhaving kan plaatsvinden, waarbij ook ruimte is voor incidenteel extra controle.

In het onlangs genomen raadsbesluit inzake de invulling nieuw beleid toezichthouders is onder andere besloten om de formatie van de afdeling Vergunningen & Handhaving voor het jaar 2000 uit te breiden met 1 Bijzondere Opsporingsambtenaar en 2 toezichthouders. Voor het jaar 2001 wordt verwacht dat ondermeer nog eens 2 toezichthouders zullen worden toegevoegd. Er van uitgaande dat de Bijzondere Opsporingsambtenaar volledig, en de toezichthouders gedeeltelijk belast worden met taken met betrekking tot de parkeerhandhaving zou dit betekenen dat nog voorzien dient te worden in $(9,0 - 7,4) = 1,6$ fte. parkeercontroleur.



Financiering

Op basis van onder andere eenheidsprijzen is een raming gemaakt van de kosten die gemoed zijn met de uitvoering van de in de vorige hoofdstukken voorgestelde maatregelen.

Uitgaven

Ravesteijnplein / Lindelaan	6.000,-
Colijnlaan / Huis te Landelaan	7.200,-
Irenelaan	1.800,-
Oud Rijswijk	104.000,-
Havenkwartier	17.000,-
Gen. Eisenhowerplein	1.500,-
Ombouw automaten	<u>8.000,-</u>
Totaal aan investeringen	145.500,-

Jaarlijks terugkerende kosten:

Extra kosten drukwerk	
Belanghebbenden	2.000,-
Dagdeelvergunningen	112.500,-

Personeelslasten

extra lasten BWZ	25.000,-
parkeercontrole:extra 1,6 fte	112.000,-

(lasten 1fte controleur en 4 toezichthouders komen uit "nieuw beleid toezichthouders")

extra huisvesting	15.000,-
-------------------	----------

totaal jaarlijks terugkerende lasten:	266.500,-
---------------------------------------	-----------

Bovenstaande betekent fl. 282.505,- een jaarlast van

Daarnaast vervallen door de voorgestelde maatregelen ook inkomsten:

Betaald parkeren Colijnlaan	22.000,-
Betaald parkeren Pr. Irenelaan	700,-
Zakelijk belanghebbendenparkeren	<u>376.600,-</u>
	399.300,-

Inkomsten

De voorgestelde maatregelen genereren ook inkomsten:

Verhoging tarief belanghebbenden bewoners fl 30 x 2370 verg. =	71.100,-
Extra vergunningen belanghebbenden: fl. 40,- x	55.200,-

1380 =
 Zakelijk belanghebbenden (stel 275.000,-
 250 stuks) =
 Dagdeelvergunningen 112.500,-
 (aannee kostendekkend)=
 Betaald parkeren 200.000,- *
 Ruysdaelplein =
 Totaal inkomsten 713.800,-

** Tijdens de behandeling van de Parkeernota door de gemeenteraad is besloten om, afhankelijk van het onderzoek ondergronds parkeren, vooralsnog geen herinrichting en betaald parkeren Ruysdaelplein in te voeren.*

Omgerekend op jaarbasis betekent het voorgaande dat de uitvoering van het voorgestelde parkeerbeleid en maatregelen ca. fl 48.495,- zal opbrengen. (ten opzichte van de begroting 2001) In de begroting voor 2000 zijn de parkeeruitgaven geraamd op fl. 1.391.800,- De inkomsten zijn geraamd op fl. 2.880.850,- (grotendeels ten gevolge van onttrekking uit de bouwgrondexploitatie i.v.m. wegvallende inkomsten parkeergelden Bogaard fl. 1.256.110,-) Derhalve een positief verschil van fl. 1.489.050,-

Het positieve saldo van het parkeren wordt op dit moment gebruikt als algemeen dekkingsmiddel. Op 1 januari 2002 vervalt de onttrekking uit de bouwgrondexploitatie; daar tegenover staat de rente over een batig saldo van de bouwgrondexploitatie; per saldo betekent dit een verlaging van fl. 726.000,-

Worden de maatregelen en lasten gezien in het totale product parkeren dan kan geconstateerd worden dat bij uitvoering van het voorgestelde beleid het saldo positief blijft. Het collegeprogramma stelt dat aanpassingen van het parkeerbeleid tenminste budgettair neutraal dient te geschieden. Uit bovenstaande blijkt dat aan deze doelstelling kan worden voldaan.



Uitvoering

8.1 Jaarlijks uitvoeringsprogramma

Op basis van deze parkeernota zal jaarlijks een uitvoeringsprogramma parkeren worden opgesteld. Hierin worden de actuele ontwikkelingen op het gebied van parkeren en de uit te voeren werkzaamheden in het betreffende jaar beschreven. Ook zal in het programma jaarlijks een financiële verantwoording worden afgelegd van de parkeerkosten en -inkomsten. Een belangrijk onderdeel hiervan zal de continue aandacht voor de effecten van het belanghebbendenparkeren betreffen.

8.2 Monitoringsysteem

Kwantitatieve gegevens en trendcijfers zijn noodzakelijk de effecten van het gevoerde beleid te kunnen blijven volgen. Bij het opstellen van deze nota is gebleken dat wel veelmateriaal voorhanden is maar dat in de gegevensverzameling een structuur ontbreekt en daardoor in sommige gevallen conclusies moeilijk met cijfermateriaal zijn te onderbouwen. De opbouw van gegevens bestanden verdient dan ook verbetering. Daartoe zal eenmaal per twee jaar een parkeeronderzoek plaatsvinden naar aantal, soort, bezettingsduur, bezettingsgraad en autobezit.

De kosten van een dergelijk parkeeronderzoek worden geraamd op ca. fl. 30.000,- per keer. Overigens zal dit parkeeronderzoek onderdeel gaan uitmaken van een totaal monitoringsysteem op het gebied van verkeer en vervoer. Indien nodig zullen tussentijds lokale parkeeronderzoeken plaatsvinden. De resultaten van de parkeeronderzoeken en monitoringgegevens zullen worden gebruikt ten behoeve van het opstellen van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's.

8.3 Communicatie

Het is van groot belang dat de in de Parkeernota genoemde beleidsvoornemens op een adequate wijze worden gecommuniceerd naar de burgers en bedrijven.

Hierbij zijn vooral twee aspecten van belang die het draagvlak voor de maatregelen zullen vergroten:

- dat het parkeerbeleid ondersteunend is bij het waarborgen van de bereikbaarheid en verbeteren van de leefbaarheid;
- het effect van de te nemen maatregelen.

Samenvatting voorstellen

"beslispunten"

Voorgesteld wordt het parkeerbeleid in Rijswijk vorm en inhoud te geven door:

1. Woongebieden: vraagvolgend beleid
2. Werkgebieden: sturend parkeerbeleid in combinatie met openbaar vervoer / fiets
3. Winkelgebieden: voorzien in voldoende parkeercapaciteit; alleen regulering bij parkeeroverlast
4. Menggebieden: alleen regulering bij parkeeroverlast: primaat ligt bij bewoners.
5. Definitief afzien van fiscalisering
6. Geen tariefwijziging bij betaald parkeren tot in gebruikname euro
7. Parkeermeters verwijderen; waar nodig andere regulerende maatregelen
8. Belanghebbendenparkeren:
 - bewoners mogen in gehele (aaneengesloten) gebied staan;
 - bezoekersregeling invoeren middels dagdeelvergunningen;
 - één zakelijke vergunningen per vestiging/onderneming/winkel;
 - speciale doelgroepen kunnen wel een zakelijk vergunning aanvragen;
 - tarief bewoners: fl. 40,- per jaar
 - tarief dagdeelvergunningen: fl. 1,50 per dagdeel
 - tarief zakelijke vergunning: gelijk stellen aan abonnement particuliere exploitant
 - werkingstijden regeling overeenstemmen met openingstijden winkels
9. parkeernormen:
 - Nieuwbouwwoningen:
 - sociale sector: 1,2 pp.per woning
 - vrije sector: 2,0 pp. per woning
 - ouderenwoning: 0.8 pp. per woning.
 - Werken:
 - B-locaties : 1pp. per 5 werknemers: wel gebruikmaken van ingroei- en intensiveringsmodellen.
 - Kantoren: 1pp per 50 m2 bvo.
 - Bedrijven : 1 pp. per 60 m2 bvo
 - Winkels:
 - Oud Rijswijk: 2,1 pp. per 100 m2 bvo + 1 pp per 4 werknemers
 - In de Bogaard: 4 pp per 100 m2 bvo
 - Overige normen:
 - toepassing van voorgestelde parkeernormen in het ASVV
10. Vrachtwagenparkeren:
 - haalbaarheid locatie Vrijenban samen met bedrijfsleven onderzoeken;
 - nagaan of er behoefte bestaat aan een tijdelijk vrachtwagenparkeerterrein bij de carpoolplaats aan de Prinses Beatrixlaan /Wilhelminapark;
 - terrein Gen. Spoorlaan / Prinses Beatrixlaan opheffen;
 - vrachtwagenparkeren "ringweg" Plaspoelpolder verbieden;
11. beleidsregels invalidenparkeren instellen;
12. opstellen nota invaliden parkeren met locaties, aantallen en inrichtingseisen;
13. beleidsregels artsen parkeerplaatsen instellen;
14. onderzoek naar mogelijkheden transferium en park and ride locaties;
15. parkeerverwijssysteem In de Bogaard en Oud Rijswijk realiseren;
16. geen wielklem/wegsleepregeling instellen;
17. betaalautomaten geschikt maken voor euro; geen chipknip mogelijkheden;
18. Dr. H. Colijnlaan/ Huis te Landelaan: betaald parkeren omzetten in blauwe zones, met maximale parkeerduur van 1 uur;
19. Parkeermeters Hendrik Ravesteijnplein/Lindelaan vervangen door blauwe zone en blauwe zone instellen bij zijde Paagman (max. parkeerduur 2 uur);
20. Pr. Irenelaan bij postkantoor: parkeermeters vervangen door blauwe zone met max. parkeerduur van 30 minuten;

21. Oud Rijswijk:

- instellen belanghebbenden parkeren (grens Den Haag – Haagweg – Lindelaan – Rembrandtkade – Steenlaan.)
 - Verhouding belanghebbendenparkeren / blauwe zone 60/40;
 - Werkingstijd regeling: maandag tot en met zaterdag van 09.00 – 17.00 uur;
 - Betaald parkeren handhaven.
 - Inventarisatie en voorstellen inzake illegale parkeerplaatsen en ondoelmatige plekken;
22. Broekpolder: blauwe zone instellen zijde Oogkliniek;
23. Zuidflank: nadere studie noodzaak parkeerregulering
24. Havenkwartier: instellen belanghebbendenparkeren tijdens kantooruren;
25. Gen. Eisenhowerplein: instellen blauwe zone
26. Stationskwartier en Klaroenstraat: aandachtsgebieden;
Voor het Stationskwartier begin 2001 een integraal parkeervoorstel.
27. Formatie parkeercontrole uitbreiden tot 9 fte controleur met BOA en 4 toezichthouders;
28. Opstellen jaarlijks uitvoeringsprogramma;
29. Opstellen van een monitoringsysteem.

Tijdens de behandeling van de Parkeernota in de vergadering van de gemeenteraad op 2 november 2000 is tevens besloten om:

- de mogelijkheden van ondergronds parkeren in Oud Rijswijk te onderzoeken, en
- het illegaal parkeren langs de Rembrandtkade te legaliseren.