

Rijswijk



Kadernota

Parkeren Rijswijk 2025

Documentpagina

Citeertitel rapport:

Kadernota Parkeren Rijswijk 2025

Corsanummer:

25.038487

Datum inwerkingtreding:

vastgesteld door de raad d.d. 19 juni 2025

Product van:

Gemeente Rijswijk | Mobiliteit en Parkeren

Inhoud

1. Inleiding	4	5. Kaders voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	32
1.1. Tijd voor een nieuwe Kadernota Parkeren	5	5.1. Keuzes voor parkeren in nieuwe delen van de stad	33
1.2. Waarom een nieuwe Kadernota Parkeren?	5	5.2. Parkeernormen afgestemd op de locatie	35
1.3. Scope	5	5.3. Passende parkeernormen voor 'wonen'	36
1.4. Hoe is de Kadernota Parkeren tot stand gekomen?	6	5.4. Parkeernormen op maat voor 'overige' functies	36
2. De parkeerstrategie van Rijswijk	8	5.5. Toepassing van parkeernormen: zo pakken we het aan	36
2.1. Onze blik op parkeren	9	6. Kaders voor aanpassen en invoeren gereguleerd parkeren	37
2.2. Anders denken over parkeren	10	6.1. Effect van betaald parkeren en parkeervergunningen	38
2.3. Principes voor onze parkeerstrategie	11	6.2. Regulering als middel en géén doel	38
2.3.1. Parkeerregels zijn géén doel op zichzelf	12	6.3. Voorkomen in plaats van achteraf oplossen	38
2.3.2. Parkeerruimte is voor onze bewoners, ondernemers en bezoekers	13	6.4. Wanneer zetten we parkeerregulering proactief in?	38
2.3.3. Nieuwe gebiedsontwikkelingen zorgen voor parkeerruimte op eigen grond	14	6.4.1. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	40
2.3.4. Ruimte maken én ruimte geven	14	6.4.2. Bij ontwikkelingen in buurgemeenten	41
2.3.5. Duidelijk beleid, met ruimte voor maatwerk	15	6.5. Randvoorwaarden	43
2.3.6. Stap voor stap vooruit	15	6.6. Communicatie over uitbreiding betaald parkeren	43
3. Afspraken voor gereguleerd parkeren	16	7. Bijzondere parkeersituaties	44
3.1. Sturen kan alleen als parkeren niet 'vrij' is	17	7.1. Parkeren voor gehandicapten	45
3.2. Afspraken over parkeren per gebied	18	7.2. Parkeren van elektrische voertuigen	45
3.3. Parkeerreguleringvorm	19	7.3. Parkeren van grote voertuigen	46
3.4. Betaaltijden parkeren	19	7.4. Parkeren van deelauto's	47
3.5. Tarieven	20	8. Zo brengen we parkeerbeleid tot leven	48
3.6. Parkeervergunningen	20	8.1. Digitalisering van parkeren	49
3.6.1. Maximaal aantal parkeervergunningen per parkeergebied	22	8.2. Dienstverlening parkeerloket	49
3.7. Heldere parkeersituaties voor elke straat	22	8.3. Handhaving	49
4. Kaders voor parkeren in de bestaande stad	24	8.4. Parkeerautomaten	50
4.1. Oud-Rijswijk	25	8.5. Parkeerbebording	50
4.2. Bogaard Stadscentrum	26	8.6. Markering parkeervakken	50
4.3. Woongebieden	28		
4.4. Werkgebieden	29		
4.5. Overige gebieden	31		

1. Inleiding



In april 2024 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040 vastgesteld. In deze strategie staat hoe we als gemeente willen omgaan met mobiliteit in de komende jaren. Parkeren is daar een belangrijk onderdeel van. Deze nieuwe Kadernota Parkeren is een vervolg op de strategie en geeft hieraan verdere uitwerking.

1.1. TIJD VOOR EEN NIEUWE KADERNOTA PARKEREN

De huidige parkeernota (geschreven in 2015) is verouderd en sluit niet meer aan bij de huidige situatie en behoeften. De Kadernota Parkeren Rijswijk 2025 laat zien wat onze plannen en keuzes zijn voor parkeren voor de komende jaren. Het helpt ons bij het vinden van een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid richting de toekomst.

1.2. WAAROM EEN NIEUWE KADERNOTA PARKEREN?

Er komen in totaal meer auto's bij in Rijswijk. Ook wordt er op andere momenten geparkeerd dan eerst. Gemeente Delft en gemeente Den Haag voeren steeds strengere parkeerregels in. Daardoor komen er meer auto's naar Rijswijk, terwijl die hier geen bestemming hebben.

Rijdende en geparkeerde auto's nemen relatief veel ruimte in beslag. Daarom moeten we nu kiezen waar we de auto ruimte willen geven. Zodat we de beschikbare ruimte zo slim mogelijk benutten. Bewoners, ondernemers én hun bezoekers kunnen dan sneller een parkeerplek vinden en er ontstaat meer ruimte voor een prettige leefomgeving.

We kiezen bewust voor nieuwe heldere strategische keuzes in deze Kadernota Parkeren. Zo geven we richting en

duidelijkheid, zonder alles tot in detail vast te leggen. Met flexibele parkeerregels kunnen we sneller reageren op nieuwe ontwikkelingen en veranderende omstandigheden. De kracht van deze kadernota ligt in de balans tussen sturing en flexibiliteit. Het geeft een stevige basis voor verdere uitwerking van parkeermaatregelen, zonder dat we steeds opnieuw moeten nadenken over wat we met parkeren willen bereiken.

1.3. SCOPE

Deze Kadernota Parkeren gaat alleen over het parkeren van motorvoertuigen: auto's, motoren, busjes en vrachtwagens. Andere vormen van parkeren, zoals fietsen en deeltweewielers, vallen hier niet onder. Hoewel ze ook invloed hebben op de openbare ruimte, vragen ze om een eigen aanpak en beleid. Daarom worden ze in deze nota niet meegenomen.

1.4. HOE IS DE KADERNOTA PARKEREN TOT STAND GEKOMEN?

De Kadernota Parkeren is stap voor stap opgebouwd. Daarbij hebben we rekening gehouden met eerder vastgesteld beleid, cijfers en gegevens over parkeren en de inbreng van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen.

Samenhang met ander beleid

De Kadernota Parkeren sluit aan bij eerder vastgesteld beleid, zoals het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 (2021), Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040 (2024), de Omgevingsvisie Rijswijk 2050 (2025) en de ontwikkelkaders voor verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. In dit beleid zijn al keuzes gemaakt over hoe het parkeren in Rijswijk in de toekomst geregeld moet worden. Deze keuzes zijn verder uitgewerkt in deze Kadernota Parkeren.

Gebruik van data en cijfers

Om goed parkeerbeleid te kunnen maken, is het belangrijk om te weten hoe de situatie nu is en om in te schatten wat er in de toekomst verandert. Daarom is gebruik gemaakt van verschillende soorten data bij het opstellen van de Kadernota Parkeren. Er is gekeken naar:

- Het aantal auto's in Rijswijk (autobezit),
- De capaciteit en bezetting van openbare parkeerplekken (parkeerdruk),
- Het aantal afgegeven parkeervergunningen.

Deze gegevens laten zien waar het druk is, waar ruimte te kort is en waar verbeteringen nodig zijn. Ook geven ze inzicht in trends en ontwikkelingen: wordt het ergens drukker met parkeren? Deze informatie is belangrijk om het parkeerbeleid te onderbouwen.

Inbreng van inwoners en andere betrokkenen

De parkeerstrategie voor Rijswijk is niet alleen gebaseerd op cijfers, maar ook op de kennis en ervaring van inwoners, ondernemers en belangenorganisaties. Zij weten als geen ander waar de knelpunten liggen en wat beter kan.

De participatie begon niet vanaf nul. Tijdens het opstellen van de Mobiliteitsstrategie zijn al veel mensen betrokkenen via een enquête en gesprekken. Daarbij zijn knelpunten, wensen en ideeën voor de toekomst opgehaald. Dit gebeurde ook al eerder bij het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040.

Voor de Kadernota is daarop voortgebouwd. Er zijn extra verdiepende gesprekken gevoerd met belangrijke stakeholders, zoals vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers, binnenstadsmanagers en woningbouwcorporaties. Hun input is meegenomen in deze Kadernota Parkeren.

1.5. LEESWIJZER

De opbouw van deze Kadernota Parkeren is als volgt. In hoofdstuk 2 schetsen we de principes van de nieuwe parkeerstrategie voor Rijswijk. In hoofdstuk 3 lichten we de belangrijkste keuzes toe voor het reguleren van parkeren. In hoofdstuk 4 beschrijven we de kaders voor parkeren in de bestaande stad en in hoofdstuk 5 doen we dat voor nieuwe ruimte ontwikkelingen. Daarna komt in hoofdstuk 6 aan de orde hoe we omgaan met de aanpassing of uitbreiding van parkeerregulering. In Hoofdstuk 7 geven we aandacht aan het parkeren van een aantal 'bijzondere' doelgroepen. Tot slot geeft hoofdstuk 8 aan hoe we de keuzes uit deze Kadernota ook in de praktijk brengen.



2. De parkeerstrategie van Rijswijk



Parkeren speelt een sleutelrol in hoe we Rijswijk bereikbaar, leefbaar en veilig houden. Deze parkeerstrategie laat zien hoe we parkeren nu én in de toekomst slim organiseren. Het is de basis voor het maken van keuzes en het vertalen van onze ambities naar concrete maatregelen. Daarbij sluiten we aan op de richting die is gekozen in de Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040. Onze parkeerstrategie geeft antwoord op de vraag: hoe gaan we om met de ruimte voor stilstaande auto's?

2.1. ONZE BLIK OP PARKEREN

In Rijswijk bepaal je zelf hoe je reist. Naar je werk, de winkel, de sportclub of familie. Soms pak je de auto, soms is het makkelijker om de fiets te nemen of in de trein te stappen. De auto blijft belangrijk, maar fietsen, lopen en OV moeten minstens zo aantrekkelijk worden. Vrijheid om te kiezen hoe je reist staat voorop. Om die keuzevrijheid ook in de toekomst te behouden, moeten we slim sturen op parkeren.

Omdat het totale aantal auto's in Rijswijk gaat groeien, wordt een slimme verdeling van de ruimte steeds belangrijker. Zeker omdat geparkeerde auto's nu al veel plek innemen. Door een goed en evenwichtig parkeerbeleid willen we alternatieven voor

de auto aantrekkelijker maken en het aantal geparkeerde auto's verminderen waar dat kan. Zo ontstaan kansen om de openbare ruimte anders in te richten en leefbaarheid te verbeteren. We stimuleren inwoners en ondernemers om bewuster te kiezen hoe ze reizen.

Dit betekent niet dat er géén ruimte meer is voor de auto. Ook in de toekomst blijft het mogelijk om bestemmingen in Rijswijk met de auto te bereiken en daar te parkeren. Hiermee blijft Rijswijk ook goed bereikbaar voor inwoners en ondernemers die afhankelijk zijn van de auto voor hun reis. De komende jaren leggen we wel meer nadruk op leefbaarheid. Het draait om de juiste balans tussen verschillende wensen, belangen en functies. Slim en efficiënt omgaan met parkeren geeft ons de ruimte om Rijswijk stap voor stap leefbaar te houden.





2.2. ANDERS DENKEN OVER PARKEREN

Parkeren is géén doel op zich. Het helpt om Rijswijk goed te laten functioneren. Zo blijft onze stad een plek waar mensen ook in de toekomst prettig kunnen wonen, werken en leven op een manier die bij hen past. Als we niets veranderen, loopt de stad vast. Daarom is het nodig om het parkeerbeleid af te stemmen op de veranderende realiteit van een groeiende stad

Parkeren raakt aan al deze keuzes. Waar en hoe we ruimte geven aan geparkeerde auto's, bepaalt niet alleen hoe we reizen, maar ook wat er mogelijk is met de ruimte die overblijft. Op een plek waar een auto staat, kan geen boom groeien, kinderen kunnen er niet spelen en je kunt er niet wandelen of fietsen. Als we Rijswijk bereikbaar, leefbaar én veilig willen houden, moeten we anders nadenken over parkeren.

In onze mobiliteitsstrategie hebben we al belangrijke keuzes gemaakt die richting geven aan ons denken over mobiliteit én parkeren:

Strategische mobiliteitskeuzes voor Rijswijk

1. **Nabijheid** – We maken reisafstanden korter door woningen, werk en voorzieningen dichterbij elkaar te brengen.
2. **Ruimte** – We kiezen voor eerlijk en efficiënt ruimtegebruik.
3. **Doorstroming** – We zorgen dat ieder vervoermiddel goed kan doorstromen.
4. **Keuzevrijheid** – We bieden inwoners en ondernemers van Rijswijk de vrijheid om zelf te bepalen welk vervoersmiddel ze gebruiken.
5. **Veiligheid** – We nemen maatregelen om het aantal ongelukken zoveel mogelijk te beperken.
6. **Leefbaarheid** – We beperken overlast en richten de openbare ruimte fijn in voor de gebruikers, waarbij we inzetten op dubbel grondgebruik voor een efficiënte en duurzame inrichting.
7. **Gezondheid** – We beperken de schadelijke effecten van mobiliteit en proberen de gezonde effecten juist te stimuleren.

2.3. PRINCIPES VOOR ONZE PARKEERSTRATEGIE

We willen een duidelijke en toekomstbestendige aanpak voor parkeren in Rijswijk. Daarom kiezen we voor een slimme combinatie van oplossingen om genoeg parkeerplekken te hebben op de plekken waar dat echt nodig is. Maar onze strategie gaat

verder dan alleen het zorgen voor voldoende parkeerplekken. In een stad die groeit, moeten we slim omgaan met de schaarse ruimte. Niet om auto's te weren, maar om juist ruimte te houden voor wonen, groen, spelen en elkaar ontmoeten. Onze parkeerstrategie sluit daarbij aan. We maken keuzes op basis van een aantal heldere principes:

Principes voor de parkeerstrategie in Rijswijk

- 1. Parkeerregulering is geen doel op zich**
Parkeerregulering is een instrument dat we inzetten om parkeerproblemen op te lossen, overlast te voorkomen en de leefbaarheid te verbeteren. Elke wijk is anders. Daarom kijken we per gebied wat het beste past – er is géén parkeeroplossing die overal werkt.
- 2. Parkeerruimte is voor onze bewoners, ondernemers en bezoekers**
Bewoners, bezoekers en werknemers hebben verschillende wensen. We zorgen dat iedereen kan parkeren waar dat logisch is. Parkeerruimte is vooral voor Rijswijkse bewoners, ondernemers én hun bezoekers. Niet voor parkeerders die in buurgemeenten moeten zijn.
- 3. Nieuwe gebiedsontwikkelingen zorgen voor parkeerruimte op eigen grond**
Bij ruimtelijke ontwikkelingen denken we meteen slim na over parkeren. Zo zorgen we dat verandering ook verbetering betekent. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen komen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zodat het niet drukker wordt met parkeren in de bestaande openbare ruimte.
- 4. Ruimte maken én ruimte geven**
We faciliteren parkeren waar het kan en sturen bij waar dat nodig is voor een leefbare en bereikbare stad. De beschikbare ruimte moeten we delen met fietsers, voetgangers en ruimte voor groen en een fijn leefklimaat.
- 5. Duidelijk beleid, met ruimte voor maatwerk**
Iedereen weet waar hij of zij aan toe is. Tegelijk blijven we flexibel als de situatie daarom vraagt.
- 6. Stap voor stap vooruit**
We pakken het in fases aan. Zodat we goed kunnen communiceren met bewoners en ondernemers, en kunnen leren en bijstellen.



2.3.1. PARKEERREGULERING ZIJN GÉÉN DOEL OP ZICHZELF

Parkeerregulering zijn bedoeld om de stad prettig en bereikbaar te houden. Ze helpen ons om problemen met parkeren en overlast te verminderen en zorgen ervoor dat iedereen fijner kan wonen en werken. Maar niet elk gebied in Rijswijk is hetzelfde.

Rijswijk is een gemeente met meerdere gezichten. Aan de ene kant het dorpse karakter van de historische dorpskern Oud-Rijswijk. Aan de andere kant het stedelijke karakter van de naoorlogse wijken, bedrijventerrein Plaspoelpolder, Bogaard stadscentrum en RijswijkBuiten. Ook wordt er op verschillende plekken in de stad gewerkt aan nieuwe woon- en werkgebieden. Elk gebied heeft een andere functie en dynamiek. Dat heeft veel invloed op welke strategische keuzes voor parkeren nodig zijn. Daarom is één standaard aanpak voor parkeren in de hele stad niet logisch. Omdat elk gebied in Rijswijk anders is, kiezen we voor een aanpak per gebied.

We maken daarbij onderscheid tussen verschillende soorten gebieden:

Bestaande stad

- Oud-Rijswijk
- Bogaard stadscentrum
- Woongebieden
- Werkgebieden
- Overige gebieden

Nieuwe gebieden

- Ruimtelijke ontwikkelingen¹

Elk soort gebied bestaat uit verschillende kleinere gebieden met elk hun eigen unieke kenmerken. Wat ze allemaal gemeen hebben, is dat ze op hoofdlijnen dezelfde functie hebben. Per gebied willen we zoveel mogelijk op dezelfde manier omgaan met parkeren. Waarbij we rekening houden met zowel nieuwe ontwikkelingen als de bestaande stedelijke omgeving



¹ Actieve ruimtelijke ontwikkelingen op peildatum mei 2025 zijn: Te Werve Oost, Kessler Park, Havenkwartier, Bogaard stadscentrum, Parkrijk en Pasgeld.

2.3.2. PARKEERRUIMTE IS VOOR ONZE BEWONERS, ONDERNEMERS EN BEZOEKERS

Bij parkeren draait het om het eerlijk delen van de plekken die er zijn. Inwoners, bezoekers en ondernemers hebben allemaal andere wensen én parkeren op een andere manier. Door daar goed op in te spelen, zorgen we ervoor dat de beschikbare parkeerplaatsen zo slim mogelijk worden gebruikt. We sturen erop dat iedereen op de juiste plek én op het juiste moment parkeert.

Als het te druk wordt en veel mensen op dezelfde plek willen parkeren, moeten we keuzes maken: wie krijgt waar en wanneer een plek? Voor elke soort parkeerder – bewoners, ondernemers, bezoekers of mensen die in Rijswijk werken – bekijken we wat de meest geschikte locatie is. Daar passen we ons beleid op aan. Soms geven we bepaalde groepen voorrang op bepaalde plekken. Dat betekent niet dat anderen daar nooit mogen parkeren. Maar als het druk is, krijgt de belangrijkste groep op die plek voorrang. Zo houden we parkeren eerlijk, slim en overzichtelijk voor iedereen.

Onze eigen bewoners en bedrijven die afhankelijk zijn van openbare parkeerplaatsen krijgen prioriteit bij het parkeren op straat, in ieder geval voor hun eerste auto. Zo zorgen we dat zij binnen acceptabele loopafstand van hun huis of werk kunnen parkeren. Als het (te) druk is, stimuleren we andere parkeerders om uit te wijken naar plekken die dan nog vrij zijn. Onze openbare ruimte is niet bedoeld om parkeerders met een bestemming in omliggende gemeenten te faciliteren.

WIE PARKEERT WAAR IN RIJSWIJK?

De gewenste parkeerlocaties voor de grootste en meest voorkomende doelgroepen zijn als volgt:

- **Bewoners en hun bezoek**

Mensen die wonen in Rijswijk en hun bezoek willen het liefst dichtbij hun woning kunnen parkeren. Als bewoners een eigen parkeerplek hebben, maken ze daar gebruik van. Is die er niet, dan parkeren ze in de openbare ruimte. Dat geldt ook voor het parkeren van hun bezoekers.

- **Bezoekers**

Bezoekers van dagelijkse winkels zoals de bakker, drogist of supermarkt komen meestal maar even. Ze willen de boodschappen doen en daarna weer verder. Daarom willen ze niet lang zoeken naar een parkeerplek of ver hoeven lopen. Ook leveranciers, zorgverleners

en mantelzorgers horen bij deze groep. Parkeren gebeurt waar nodig in de openbare ruimte. Rondom het Bogaard stadscentrum zijn parkeergarages en terreinen de meest logische plek voor dit soort parkeerders.

- **Ondernemers en werknemers**

Voor mensen die werken in Rijswijk en/of er een bedrijf hebben is het soms noodzakelijk om vlakbij te parkeren voor een goede bedrijfsvoering, maar vaak ook niet. Ondernemers en werknemers parkeren waar mogelijk op eigen terrein. Waar dit lastig te realiseren is parkeren ondernemers en werknemers zoveel mogelijk op daarvoor aangewezen locaties in de openbare ruimte.

- **Bestuurders van grote voertuigen**

Vrachtwagens, bussen of andere soorten grote voertuigen parkeren op eigen terrein van het bedrijf of op daarvoor aangewezen (openbare) parkeerlocaties.



2.3.3. NIEUWE GEBIEDSONTWIKKELINGEN ZORGEN VOOR PARKEERRUIMTE OP EIGEN GROND

In de groei van de stad ligt niet alleen een opgave, maar ook een kans! Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen we vanaf het begin inzetten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarnaast hebben we met parkeernormen grip op hoeveel parkeerplaatsen er komen en hoe deze efficiënt worden ingepast. Zo zorgen we dat duurzame mobiliteit en leefbaarheid al in het ontwerp van de nieuwe openbare ruimte van Rijswijk zitten. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen werken dan als ‘vliegwiel’ voor de bestaande stad. Door nu slimme keuzes te maken over parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen, bouwen we aan een toekomstbestendig Rijswijk. Als nieuwe bouwprojecten

genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein hebben, voorkomen we dat er teveel auto's in de bestaande openbare ruimte worden geparkeerd. Zo blijft de parkeerdruk op straat beperkt.

2.3.4. RUIMTE MAKEN ÉN RUIMTE GEVEN

Parkeerplaatsen nemen veel ruimte in, die we ook voor andere dingen kunnen gebruiken. Daarom willen we de bestaande parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk benutten en de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen zoveel mogelijk beperken. Vraag en aanbod van parkeerplaatsen stemmen we beter op elkaar af.

Vaak is er voldoende ruimte beschikbaar – zeker als we die efficiënter gebruiken. Daar waar het kan, geven we ruimte aan andere

functies dan het parkeren van auto's. Bij een lage parkeerdruk is er meer plek voor groen, lopen en spelen. Ook als de parkeerdruk hoog is, kunnen we soms kiezen voor het opheffen van parkeerplaatsen ter verbetering van de kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Minder parkeerplaatsen is echter geen doel op zich, maar een middel dat we in kunnen zetten om de openbare ruimte leuker, prettiger en mooier in te richten. We zorgen altijd voor de juiste balans. Kiezen we bijvoorbeeld voor minder parkeerplekken in een gebied of plek? Dan zorgen we dat ergens anders in de omgeving voldoende plekken zijn waar wél ruimte is en de auto goed en veilig geparkeerd kan worden.

2.3.5. DUIDELIJK BELEID, MET RUIMTE VOOR MAATWERK

Onze parkeerregels moeten makkelijk en duidelijk zijn voor iedereen: bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarom kiezen we voor één duidelijke strategie. Tegelijk houden we rekening met de verschillen tussen gebieden, zodat de regels passen bij wat daar mogelijk en nodig is.

In elk gebied maken we duidelijk of je kunt parkeren, waar dat kan, hoelang dat mag en wat het kost. Zo weet iedereen snel waar hij of zij aan toe is. Met deze duidelijkheid kunnen mensen bewust kiezen: neem ik de auto, pak ik de fiets of ga ik lopen? Afhankelijk van wat het beste past bij het moment. Soms ontkomen we er niet aan om uitzonderingen te maken. Maar dat doen we alleen als het écht nodig is. Zo blijft parkeren voor iedereen eerlijk en duidelijk.

2.3.6. STAP VOOR STAP VOORUIT

Stap voor stap werken we toe naar een stad met meer ruimte voor ruimtelijke kwaliteit. Dat betekent ook dat er dingen veranderen in hoe we omgaan met parkeren. Het is belangrijk dat er een soepele overgang is. Parkeerregels voeren we niet van de ene op de andere dag in.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen we vanaf het begin rekening houden met hoe parkeren is georganiseerd. In de bestaande stad is dat anders. Daar passen we de ruimte en onze parkeerregels geleidelijk aan. We nemen de tijd om veranderingen stapsgewijs in te voeren. Zo voorkomen we verrassingen en geven we iedereen voldoende tijd om zich aan te passen.



3. Afspraken voor gereguleerd parkeren



Met parkeerregulering zorgen we dat parkeerruimte in Rijswijk beter wordt gebruikt. Om dit goed te regelen zijn duidelijke parkeerafspraken nodig over bijvoorbeeld betaaldagen, betaaltijden, tarieven en parkeervergunningen. Dit werken we in dit hoofdstuk uit op hoofdlijnen.

3.1. STUREN KAN ALLEEN ALS PARKEREN NIET 'VRIJ' IS

Zonder regels hebben we weinig grip op parkeren in de openbare ruimte: elke auto kan dan parkeren zolang deze niet fout of dubbel geparkeerd staat. Sturing ontbreekt, en dat gaat wringen zodra de parkeerdruk stijgt. Soms wordt het zo druk dat er gewoon te weinig ruimte is voor alle auto's op een bepaalde plek. Dan is het nodig om richting te geven.

Richting geven kan pas als parkeren niet 'vrij' is. Met regulering bepalen we dan wie, waar, wanneer en onder welke voorwaarden mag parkeren. Dat doen we niet zomaar. Alleen waar de druk structureel te hoog is (of wordt) en de juiste parkeerder geen parkeerplaats kan vinden, grijpen we in. Op plekken waar parkeren géén probleem is en we ook geen overlast verwachten, verandert er niets.

Met het reguleren van parkeren willen we de parkeerdruk beter spreiden of verlagen, zodat de juiste parkeerder meer ruimte krijgt om te parkeren of om (letterlijk) ruimte te maken voor andere dingen. Hoe drukker het gebied, hoe strikter we sturen op parkeren.

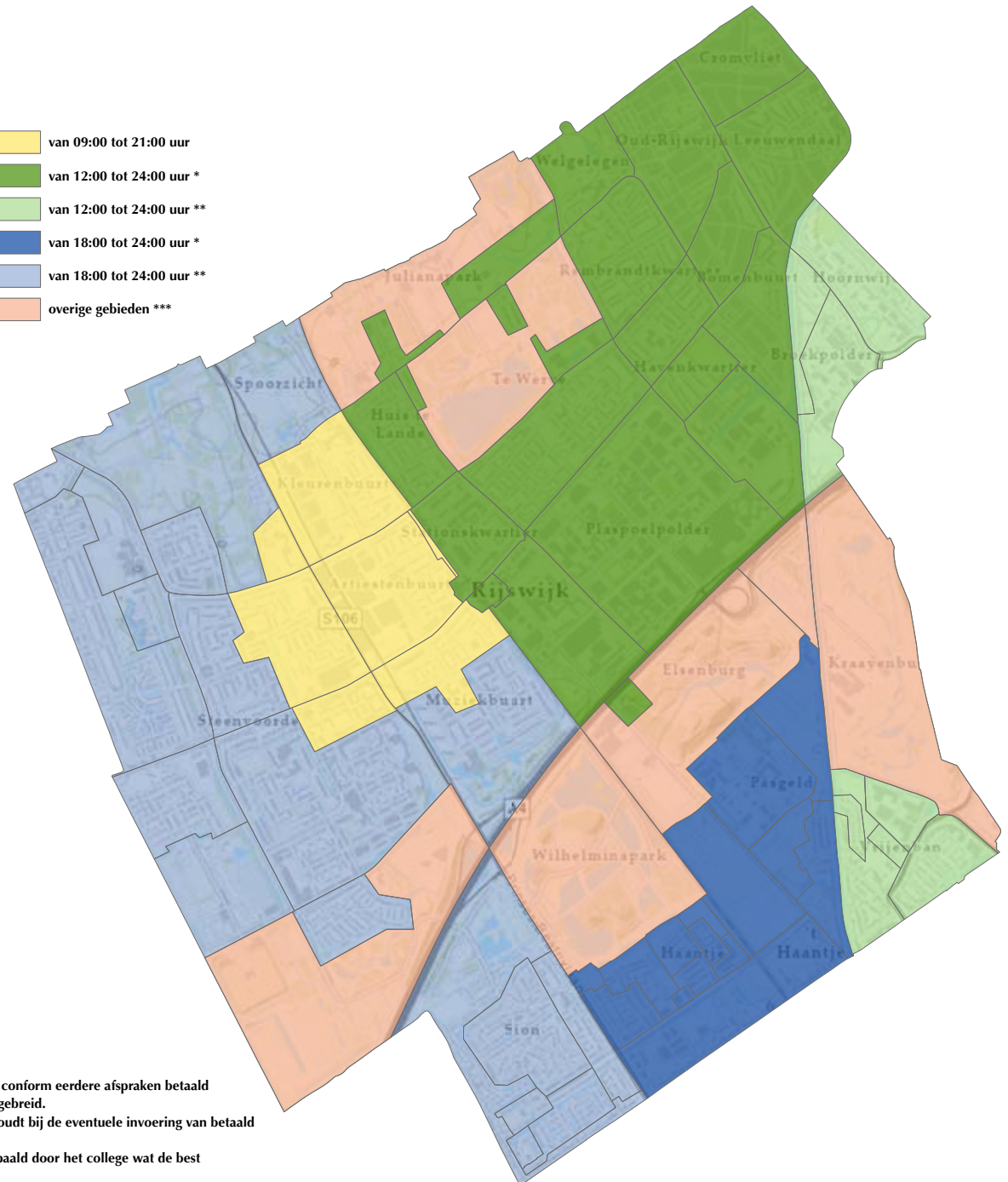


3.2. AFSPRAKEN OVER PARKEREN PER GEBIED

We stellen parkeergebieden vast voor heel Rijswijk als kader waarbinnen we werken. Als er redenen zijn om parkeerregulering aan te passen (bestaand) of uit te breiden (nieuw), dan staat dus al vast wat de parkeerafspraken zijn. Binnen één gebied gelden dezelfde parkeerafspraken. Per gebied kunnen de regels verschillen. Voor bewoners, ondernemers en bezoekers is het duidelijk waar ze kunnen parkeren en onder welke voorwaarden.

De parkeerafspraken die op straat gelden bij parkeerregulering, lichten we hiernaast toe.

- van 09:00 tot 21:00 uur
- van 12:00 tot 24:00 uur *
- van 12:00 tot 24:00 uur **
- van 18:00 tot 24:00 uur *
- van 18:00 tot 24:00 uur **
- overige gebieden ***



- * Dit zijn bestaande gebieden, inclusief gebieden waar conform eerdere afspraken betaald parkeren wordt ingevoerd of betaaltijden worden uitgebreid.
- ** Dit zijn de beoogde betaaltijden die het college aanhoudt bij de eventuele invoering van betaald parkeren in deze gebieden.
- *** In deze gebieden wordt op moment van invoering bepaald door het college wat de best passende betaaltijden zijn. Er wordt één van de drie vastgestelde betaaltijden geselecteerd.

3.3. PARKEERREGULERINGSVORM

Rijswijk kiest ervoor parkeren te regelen met fiscaal parkeren. Dit is een combinatie van betaald parkeren en parkeervergunningen. Alle parkeerplaatsen zijn betaalde parkeerplaatsen, maar met een vergunning mag daar (meestal) ook worden geparkeerd. Dit systeem wordt al sinds 2017 gebruikt in Rijswijk. Door verschillende prijzen, tijden en aantallen vergunningen te gebruiken, kunnen we parkeren met een fiscaal systeem beter regelen voor verschillende groepen. Op deze manier gebruiken we de parkeerplaatsen en de openbare ruimte zo efficiënt mogelijk.

3.4. BETAALTIJDEN PARKEREN

Betaaltijden zijn momenten waarop je moet betalen om te mogen parkeren, of wanneer een parkeervergunning nodig is. Buiten deze tijden

is parkeren gratis. De betaaltijden verschillen per gebied. We kijken voor elk gebied naar wanneer de parkeerdruk het hoogste is én wie voor de drukte zorgt. In woonwijken is het vaak 's avonds druk omdat bewoners dan thuis zijn. Rondom Bogaard stadscentrum en Oud Rijswijk is het juist overdag drukker door bezoekers van winkels en kantoren. De betaaltijden moeten passen bij wat er speelt in een buurt en helpen om de parkeerproblemen op te lossen.

De betaaltijden van de verschillende gebieden zijn op elkaar afgestemd, zodat parkeerders niet naar omliggende gebieden uitwijken. Om het makkelijk en overzichtelijk te houden, gaan we terug van vijf naar drie verschillende betaaltijden. Zo kiezen we voor de volgende herkenbare vormen van parkeerregulering:



Betaaltijden	Belangrijkste doel van regulering
Van 18:00 tot 24:00 uur	Parkeerders – vooral bewoners - uit omliggende gemeenten wijken soms uit naar Rijswijk. Met regulering voorkomen we dit. Indien nodig kunnen we hiermee ook bestaande parkeerdruk verminderen die door bewoners van de wijk zelf wordt veroorzaakt.
Van 12:00 tot 24:00 uur	Met regulering in de middag en avond voorkomen we dat langparkeerders, die geen bestemming in Rijswijk hebben, parkeerplekken bezet houden. Zo blijft er ruimte voor inwoners, ondernemers en hun bezoek
Van 09:00 tot 21:00 uur	Overdag is het druk bij winkels, bedrijven en voorzieningen. Regulering zorgt hier dat bezoekers vooral parkeren in openbare parkeergarages en dat bestaande bewoners en hun visite voldoende ruimte hebben om te parkeren op straat.

3.5. TARIEVEN

Met parkeertarieven zorgen we ervoor dat iedere auto staat waar deze hoort: kortparkeerders dichtbij winkels en voorzieningen, bezoekers van Bogaard stadscentrum in parkeergarages en langparkeerders op plekken die bedoeld zijn om langer te parkeren. Dit betekent dat we op verschillende plekken, verschillende tarieven gebruiken. Zo hebben we aparte tarieven in en rondom Bogaard stadscentrum, in woon- en werkgebieden en op plekken waar het eerste uur een gereduceerd tarief heeft², bij aanmelding van het kenteken. De hoogte van het tarief hangt af van wie we waar willen laten parkeren. En stemmen we ook af op de tarieven in Den Haag en Delft. Zodat parkeerders van buiten er minder voor kiezen om langdurig in Rijswijk te parkeren zonder dat ze hier een bestemming hebben. Onze aanpak is helder en eenvoudig te begrijpen.

De parkeertarieven bekijken we steeds opnieuw. We passen ze aan op wat er in de buurt of wijk nodig is. Daarmee sturen we op de juiste parkeerder op de juiste plaats én tijd. Door tarieven voor straatparkeren en parkeervergunningen periodiek aan te passen, blijven de tarieven actueel en zijn de wijzigingen meer geleidelijk. Het is steeds aan de raad om de parkeertarieven te bepalen op straat en voor de parkeervergunningen.

3.6. PARKEERVERGUNNINGEN

Wie in een straat of gebied woont of werkt waar parkeerregulering geldt, kan onder bepaalde voorwaarden een parkeervergunning aanvragen. Ook voor andere doelgroepen, zoals eerstelijns hulpverlening, mantelzorgers en gehandicapten, zijn er parkeervergunningen. Voor een parkeervergunning betaal je een vast bedrag per jaar³. Daarmee kan worden geparkeerd in een bepaald parkeergebied of in het hele gereguleerde gebied.

Er zijn verschillende soorten parkeervergunningen. Dit zijn de belangrijkste:

- **Parkeervergunning voor bewoners**
Voor mensen die in het gebied wonen
- **Parkeervergunning voor bezoekers van bewoners**
Voor familie, vrienden of gasten die op bezoek komen
- **Parkeervergunning voor bedrijven**
Voor ondernemers die in het gebied werken of daar hun bedrijf hebben
- **Parkeervergunning voor maatschappelijke instellingen**
Voor scholen of andere non-profit organisaties die een belangrijke rol in de wijk spelen
- **Parkeervergunning voor gehandicapten**
Voor mensen met een beperking die afhankelijk zijn van de auto en dicht bij hun bestemming moeten parkeren

- **Parkeervergunning voor mantelzorgers**
Zodat mantelzorgers snel en makkelijk bij degene kunnen zijn die zij verzorgen
- **Parkeervergunning voor deelauto's van bedrijven**
Voor bedrijven die deelauto's aanbieden in de openbare ruimte, zodat gebruikers een deelauto kunnen parkeren zonder los te betalen

De tarieven, voorwaarden en het aantal parkeervergunningen dat we uitgeven, kunnen per gebied verschillen. Daarnaast kan er een nieuw soort parkeervergunning worden toegevoegd als de situatie daarom vraagt, bijvoorbeeld een parkeervergunning voor grote voertuigen. Het college beslist hierover en de gemeenteraad bepaalt wat deze vergunningen kosten.

Om ervoor te zorgen dat iemand een parkeervergunning alleen gebruikt in de buurt waarin hij of zij woont of werkt, kan met de meeste soorten parkeervergunning alleen in het 'eigen' parkeergebied worden geparkeerd. Er blijft dan voldoende parkeerruimte binnen elk parkeergebied. En we voorkomen onnodig verkeer tussen de verschillende parkeergebieden.

² Op peildatum mei 2025 is dit gereduceerde tarief €0,00 euro bij aanmelding van het kenteken.

³ Behalve bij de bezoekersvergunning. Daar betaal je als bewoner een tarief dat afhankelijk is van het aantal bezoekersuren dat je koopt.



Niet álle adressen komen altijd in aanmerking voor een parkeervergunning.

Dat kan zo zijn in de volgende situaties:

Beperkt recht op parkeervergunning bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat er parkeerplaatsen op eigen terrein komen. Dit kan in, bij of onder het gebouw zijn of op het terrein van iemand anders. Voor deze woningen en bedrijven is er géén recht op een parkeervergunning. Ook niet als er minder parkeerplaatsen zijn gemaakt dan het aantal adressen of als een bewoner geen parkeerplaats heeft gekocht of gehuurd.

Rekening houden met eigen parkeerplaatsen in de bestaande stad

Ook in bestaande gebieden kunnen niet altijd alle adressen in de toekomst standaard een

parkeervergunning aanvragen. Bij de uitgifte van parkeervergunningen is het denkbaar om rekening te houden met parkeerplaatsen op eigen terrein – bijvoorbeeld een oprit, garage of carport. Deze parkeerplaatsen kunnen worden afgetrokken van het aantal parkeervergunningen waarvoor bewoners en bedrijven in aanmerking komen. Minder auto's op straat betekent namelijk meer beschikbare parkeerplekken voor bewoners en bezoekers die géén eigen parkeerplaats hebben en afhankelijk zijn van een parkeerplaats in de openbare ruimte.

Wie nu een vergunning heeft om op straat te parkeren, houdt die vergunning in eerste instantie ook. We sturen vooral op parkeren op eigen terrein in bestaande gebieden als bewoners zelf zorgen voor een hoge parkeerdruk. Het is aan het college om hierover te besluiten.

3.6.1. MAXIMAAL AANTAL PARKEERVERGUNNINGEN PER PARKEERGEBIED

We kijken per parkeergebied hoeveel parkeerplaatsen er zijn. Op basis daarvan kan het college bepalen hoeveel parkeervergunningen we maximaal uit willen geven. Dit noemen we het vergunningenplafond. Dat is een percentage van het totaal aantal openbare parkeerplekken. We controleren dan regelmatig of het plafond nog goed past bij de wijk. Als dat nodig is, kan het college maatregelen nemen om het parkeren beter te verdelen. Bij het bereiken van 80% van het plafond geven we dan bijvoorbeeld géén derde of vierde parkeervergunning meer uit en bij 90% (tijdelijk) géén tweede parkeervergunning. Er komt dan een wachtlijst. Zo blijft er voldoende ruimte voor bewoners om in ieder geval hun eerste auto te parkeren. Bovendien beperken we zo het zoeken naar een vrije parkeerplaats in het parkeergebied.

3.7. HELDERE PARKEERSITUATIES VOOR ELKE STRAAT

We willen duidelijke parkeerregels op straat, maar in de praktijk blijkt soms dat dit niet altijd zoals bedoeld. Zo komt het voor dat één deel van een straat wél betaald parkeren, en in het andere deel niet. Ook zijn er straten waar verschillende regels door elkaar lopen.



Op sommige plekken mag je alleen parkeren met een vergunning, en op andere plekken juist niet. Dit gebeurt bijvoorbeeld op de Bazuinlaan, Mallegat, Colijnlaan en Huis te Landelaan⁴.

Waar nodig zoeken we naar praktische oplossingen. Het college heeft de bevoegdheid

om dit soort onduidelijke situaties te verbeteren. We weten ook dat er nooit één perfecte oplossing bestaat. Daarom blijven we ook in de toekomst alert en passen we regels aan als zich opnieuw onduidelijke situaties voordoen.

⁴ Dit zijn voorbeelden van situaties in 2025 die beter kunnen.

Afspraken over parkeren in gereguleerd gebied op een rij

Als het nodig is, stellen we duidelijke regels op over hoe het parkeren geregeld. Deze regels zorgen dat parkeren eerlijk en overzichtelijk gebeurt. De basisafspraken voor parkeren in gereguleerd gebied zijn dan:

In de bestaande stad

- Per gebied meten we hoeveel parkeerplekken er zijn, op straat én op eigen terrein (zoals opritten of garages).
- Op basis daarvan bepalen we hoeveel parkeervergunningen maximaal kunnen worden uitgegeven.
- Bewoners met een eigen parkeerplek op eigen terrein krijgen geen vergunning voor het aantal auto's waarvoor zij al plek hebben.
- Bewoners zonder eigen parkeerplek op eigen terrein kunnen een vergunning krijgen voor hun eerste auto.

- Als er voldoende ruimte is, kan ook een vergunning voor een tweede of volgende auto worden uitgegeven.
- Een vergunning voor de eerste auto heeft altijd voorrang boven een volgende.
- De tweede en volgende vergunningen kunnen duurder zijn dan de eerste (progressief tarief).
- Er worden per adres niet meer vergunningen uitgegeven dan het aantal mensen dat daar woont.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen

- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat bewoners parkeren op eigen terrein. Zij krijgen géén parkeervergunning, ook niet als ze zelf geen plek hebben gekocht of gehuurd.
- Bestaande afspraken over parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen blijven we respecteren.

- Ook bezoekers van bewoners parkeren in principe op eigen terrein of in een openbare parkeergarage. Als dat zo is, dan wordt er ook géén bezoekersregeling uitgegeven. Net als voor bewoners ook niet als ze zelf geen plek hebben gekocht of gehuurd.
- In de meeste gevallen is parkeren op straat met een vergunning niet mogelijk bij nieuwe ruimtelijke plannen. Dit hangt af van de parkeerplekken die beschikbaar zijn voor bewoners en hun bezoekers op eigen terrein of op het terrein van iemand anders.

In beleidsregels wordt verder uitgewerkt hoe wordt omgegaan met het parkeren van andere doelgroepen, zoals bedrijven, maatschappelijke instellingen, voorzieningen en hun bezoekers. Daarmee regelen we dat ook deze groepen op een passende manier kunnen parkeren binnen de beschikbare ruimte.

4. Kaders voor parkeren in de bestaande stad



In de bestaande stad hebben we vaak te maken met beperkte openbare ruimte waar mensen intensief gebruik van maken. Sommige wijken zijn ruim opgezet, terwijl andere zijn ontworpen in een tijd waarin er nog weinig auto's waren. In Rijswijk moeten we scherper kiezen hoe we de openbare ruimte inzetten, inclusief de plek die geparkeerde auto's daarin krijgen. Dat betekent dat we steeds zorgvuldiger en creatiever met de ruimte moeten omgaan. Ook in de bestaande stad zijn er mogelijkheden en willen we de kansen die er zijn benutten.

Voor elk gebiedstype in de bestaande stad werken we hierna de kaders uit voor het gereguleerd parkeren.

4.1. OUD-RIJSWIJK

Oud-Rijswijk vormt het historische hart van de gemeente. De sfeervolle straten, oude panden en levendige sfeer geven het gebied een unieke charme. In het centrum vind je een mix van winkels, cafés, restaurants en ambachtelijke bedrijven. Dit maakt het anders dan het moderne en grootschalige Bogaard stadscentrum. Dankzij deze gezellige en kleinschalige opzet is Oud-Rijswijk het recreatieve centrum en dorpshart van Rijswijk

We willen deze aantrekkingskracht behouden én versterken. Daarom zorgen we dat Oud-Rijswijk prettig bereikbaar blijft voor zowel

Wie parkeert waar?

Wie	Waar
Bewoner en hun bezoekers	Parkeren op eigen terrein of met een parkeervergunning in de openbare ruimte.
Bezoeker van winkels, horeca en andere functies	- Parkeert op aangewezen locaties waar je niet mag parkeren met een parkeervergunning. - Kan ook parkeren op locaties die niet alleen voor bezoekers zijn, maar waar ook geparkeerd mag worden door wie een parkeervergunning heeft.
Werknemers van bedrijven	Parkeren op eigen terrein of met een parkeervergunning in de openbare ruimte.

bewoners als bezoekers, met een goede balans tussen levendigheid en leefbaarheid.

Dit zijn de regels voor parkeren in en rondom Oud-Rijswijk

In Oud-Rijswijk is het 's avonds vaak druk op straat. Bewoners komen thuis van werk, terwijl bezoekers naar het centrum komen voor horeca, winkels of andere voorzieningen. Overdag wordt het ook steeds drukker. Steeds meer mensen parkeren hun auto in Oud-Rijswijk om daar te werken of om parkeerkosten elders te vermijden (bijvoorbeeld parkeerders uit onze buurgemeenten). Ze blijven dan uren staan en nemen zo de vrije parkeerplaatsen in. De parkeerdruk neemt toe en het wordt moeilijker voor bewoners en bezoekers van winkels, horeca en voorzieningen om te parkeren in de buurt.

Daarom zijn dit de regels voor het parkeren in en rondom Oud-Rijswijk:

• Betaald parkeren overdag en in de avond (12:00 tot 24:00 uur)

In Oud-Rijswijk wordt parkeren gereguleerd overdag en in de avond. Dit doen we omdat het dan het drukst is met parkeren. We willen dat het centrum van gastvrij, levendig en goed bereikbaar blijft. Daarom kunnen bezoekers het eerste uur parkeren tegen een gereduceerd tarief⁵ als het kenteken is aangemeld. Door niet alleen in de avond maar ook in de middag te reguleren, zorgen we ervoor dat er genoeg ruimte blijft voor bewoners, bezoekers én ondernemers. In de ochtend (vóór 12:00 uur) blijft parkeren gratis en 'vrij' voor iedereen.

⁵ Op peildatum mei 2025 is dit gereduceerde tarief €0,00 euro bij aanmelding van het kenteken.

4.2. BOGAARD STADSCENTRUM

Het Bogaard stadscentrum is het grootste winkelgebied van Rijswijk. Je vindt er veel winkels, horeca en andere voorzieningen zoals een sportschool. Het centrum heeft een mix van landelijke ketens en lokale ondernemers. De komende jaren verandert het gebied flink. Een deel van de winkels en kantoren maakt plaats voor woningen. Er wordt al op verschillende plekken gewerkt aan deze transformatie. Daarbij wordt slim gebouwd: compacter, soms hoger, zodat er ook ruimte overblijft voor groen en een prettige openbare ruimte.

Parkeren in een veranderend gebied

In dit veranderende gebied gebruiken veel verschillende mensen de parkeerruimte. Denk aan bewoners, bezoekers, werknemers, leveranciers en mensen met een beperking. Die groepen zijn er op verschillende tijden en hebben andere parkeerbehoeften. Daarom is het belangrijk dat de juiste persoon op de juiste plek parkeert.

Wie parkeert waar?

Wie	Waar
Huidige bewoners van Bogaard stadscentrum	• Parkeert in een openbare parkeergarage (met een abonnement) of op straat met een parkeervergunning. • Parkeert, conform bestaande afspraken over parkeren, de auto in een parkeergarage op eigen terrein of in een openbare parkeergarage.
Nieuwe bewoner van Bogaard Stadscentrum	• Parkeert de auto in een parkeergarage op eigen terrein of in een openbare parkeergarage. Het aantal plekken baseren we op het type woningen. Op projectniveau zijn de afspraken over parkeren vastgelegd. • Ook hun bezoekers parkeren op eigen terrein of in openbare parkeergarages.
Bewoner van omliggende straten en hun bezoekers	• Parkeren op eigen terrein of met een parkeervergunning in de openbare ruimte.
Bezoeker van winkels, horeca en andere functies	• Parkeert (<i>bij voorkeur</i>) in een openbare parkeergarage
Werknemer van bedrijven	• Parkeert op eigen terrein of in een openbare parkeergarage (met een abonnement). • Bedrijven krijgen maximaal 1 parkeervergunning om te parkeren op straat
Gehandicapten	• Nieuwe bewoners van Bogaard stadscentrum parkeren hun auto in een parkeergarage • Huidige bewoners parkeren op straat op gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen • Bezoekers van bewoners of van Bogaard stadscentrum parkeren in een parkeergarage (openbaar of op eigen terrein) of op straat. In het laatste geval op door de gemeente aangewezen algemene gehandicapten parkeerplaatsen.
Leveranciers	• Leveranciers leveren goederen af in een gebouw en als dat niet kan op speciale laad- en los plaatsen op straat.

Dit zijn de regels voor parkeren in en rondom Bogaard stadscentrum

Het Bogaard stadscentrum verandert van een winkelcentrum naar een stadscentrum. Daardoor verandert ook het parkeergedrag. Waar het vroeger vooral overdag en op zaterdag druk was, is er nu vaker verspreid over de week en juist ook in de avond meer parkeerdruk. Bij nieuwe woningen is afgesproken dat bewoners en hun bezoekers parkeren op eigen terrein of in een parkeergarage. Maar als parkeren op straat in de avond gratis en onbeperkt blijft, wordt dat aantrekkelijker dan parkeren op eigen terrein. Dit kan ten koste gaan van de parkeerruimte op straat voor de huidige bewoners in en rondom Bogaard stadscentrum.

Daarom gelden de volgende regels voor parkeren:

- **Betaald parkeren overdag en in de avond (09:00 – 21:00 uur)**

Dit is nodig om ervoor te zorgen dat bezoekers van winkels, horeca en andere voorzieningen gebruikmaken van de parkeergarages. Parkeren op straat is daarom bewust duurder dan in de garages⁶. In de avond is regulering nodig om te voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt door nieuwe bewoners van Bogaard stadscentrum en hun bezoekers.

De openbare ruimte blijft op die manier ook in de toekomst beschikbaar voor wie daar écht moet zijn met de auto. We houden de situatie in de gaten en kijken of het later nodig is de tijden verder uit te breiden. Bijvoorbeeld als parkeerders uit omliggende parkeergebieden in de avond (na 21:00 uur) uitwijken naar het gebied rond Bogaard stadscentrum.



⁶ Een belangrijke voorwaarde is dat staande afspraken worden verlengd en uitgebreid met de private eigenaren van de parkeergarages over de tarieven in de garages in verhouding tot de straattarieven.

4.3. WOONGEBIEDEN

Rijswijk bestaat uit verschillende wijken en buurten die vooral een woonfunctie hebben. De woonwijken in Rijswijk kunnen worden verdeeld in vooroorlogse wijken, naoorlogse wijken, nieuwbouwwijken en stedelijke gebieden waar later extra woningen zijn gebouwd. Verspreid over de stad liggen ook kleinere buurtcentra met winkels en voorzieningen. Ondanks de verschillen in uitstraling en opbouw, hebben de woongebieden in Rijswijk in grote lijnen dezelfde functie. Daarom geldt in de basis ook één en hetzelfde parkeerbeleid voor alle woongebieden.

Wie parkeert waar?

Wie	Waar
Bewoners met een eigen parkeerplaats	• Parkeert op de eigen oprit, carport of in een eigen parkeergarage
Bewoners zonder een eigen parkeerplaats	• Parkeert in de openbare ruimte
Bezoekers van bewoners	• Parkeert op eigen terrein van de bewoner of in de openbare ruimte
Werknemers van bedrijven, voorzieningen of instellingen in de buurt	• Parkeert op eigen terrein van het bedrijf of anders in de openbare ruimte, eventueel op grotere afstand
Bezoekers van bedrijven, voorzieningen of instellingen in de buurt	• Parkeert op eigen terrein of anders in de openbare ruimte dicht bij de bestemming

Dit zijn de regels voor parkeren in woongebieden

In woongebieden is de ruimte op straat vaak beperkt. Vooral in de avond en nacht is het druk, omdat veel bewoners dan thuis zijn. Parkeren moet daarom eerlijk en slim worden geregeld. Soms is het nodig om parkeergedrag te sturen of ongewenste parkeerders te weren om de parkeerdruk te beheersen. Welke regels nodig zijn, hangt af van het type overlast en het moment waarop die overlast ontstaat.

Er zijn verschillende situaties waarin regels kunnen helpen om parkeren beter te organiseren in woongebieden:

• Woongebieden waar nu al parkeerregels gelden: Betaald parkeren overdag én in de avond (12:00 tot 24:00)

Als parkeerplaatsen overdag worden gebruikt door forenzen, die bijvoorbeeld parkeren in een woongebied en met het OV of de fiets verder reizen. Hun auto's blijven dan de hele dag staan. Waardoor er minder ruimte overblijft voor bewoners en hun bezoekers. Door parkeren ook overdag te reguleren wordt deze vorm van langparkeren ontmoedigd en blijft er voldoende parkeerplek voor bewoners

• Woongebieden waar nu al parkeerregels gelden: Betaald parkeren overdag én in de avond in de buurten rondom Bogaard stad-scentrum (09:00 tot 21:00)

Zie paragraaf 4.2

• **Woongebieden waar nu nog geen parkeerregels gelden: Betaald parkeren in de avond (18:00 tot 24:00 uur)**

Als het nodig is om in woongebieden parkeerregulering in te voeren dan zijn dit in eerste instantie de beoogde betaaltijden. Aanleiding voor invoering van parkeerregulering kan zijn uitwijkers uit omliggende gemeenten of omliggende buurten waar reeds regulering is ingevoerd. Ook wanneer de parkeerdruk in de buurt zelf hoog is en er structureel overlast wordt ervaren, kan er besloten worden om parkeerregulering in te voeren. Met regulering in de avond weren we parkeerders die geen bestemming hebben in de buurt en stimuleren we het gebruik van eigen parkeerplaatsen. We starten met deze ‘lichte’ vorm van parkeerregulering en het college kan besluiten uit te breiden naar de middag als dat nodig is.

Door maatwerk in tijd en aanpak blijven de woonwijken leefbaar en de parkeerruimte beschikbaar voor als je hier woont of er op bezoek komt. We maken het mogelijk bij uitbreiding van de betaaltijden om de hoeveelheid af te nemen bezoekersuren op te hogen, hiervoor moeten de beleidsregels worden aangepast en de tarieventabel worden vastgesteld.

4.4. WERKGEBIEDEN

Rijswijk is door zijn centrale ligging in de regio een echte werkgemeente. Er zijn veel verschillende werklocaties met een breed aanbod aan banen.

We maken onderscheid tussen drie soorten werkgebieden:

- Gemengde gebieden (werken, wonen en voorzieningen): Plaspoelpolder en Broekpolder
- Bedrijventerreinen: Delftweg, Heulweg, Bedrijvenstrook 't Haantje en Vervoerscentrum Vrijenban
- Kantoorlocaties: Hoornwijk en Zuidflank

Rijswijk wil de bestaande bedrijventerreinen behouden en beter benutten. We richten ons op evenwichtige groei van werkgelegenheid, in lijn met de groei van het aantal woningen. In sommige gebieden ontstaan gemengde functies, waarbij wonen en werken steeds meer worden gecombineerd. Denk aan ontwikkelingen in het Havenkwartier, Kessler Park en aan de Plaspoelpolder, waar woningen worden toegevoegd aan bestaande bedrijvigheid.

Door functies slim te combineren, ontstaat een efficiënter gebruik van ruimte. Zo bouwen we aan levendige wijken waar mensen prettig kunnen wonen, werken en verblijven. Het toevoegen van woningen aan werklocaties kan de leefbaarheid én de lokale economie versterken.

Wie parkeert waar?

Wie	Waar
Werknemer van bedrijven, voorzieningen of instellingen in de buurt met een eigen parkeerplaats	• Parkeert op eigen terrein
Werknemer van bedrijven, voorzieningen of instellingen in de buurt zonder een eigen parkeerplaats	• Parkeert in de openbare ruimte
Bezoeker van bedrijven, voorzieningen of instellingen in de buurt	• Parkeert op eigen terrein van het bedrijf of in de openbare ruimte
Nieuwe bewoners en hun bezoekers	• Parkeren de auto op een parkeerplaats op eigen terrein. Op projectniveau zijn de afspraken over parkeren vastgelegd. • Ook hun bezoekers parkeren op eigen terrein



Dit zijn de regels voor parkeren in werkgebieden

In werkgebieden gelden verschillende parkeerregels, afhankelijk van hoe en wanneer het druk is. We maken onderscheid tussen gemengde werk-woongebieden en pure werklocaties.

Gemengde werk-woongebieden

In gebieden als Plaspoelpolder zullen straks wonen en werken met elkaar worden gecombineerd. Overdag zijn kantoren, winkels en bedrijven actief. In de avond keren bewoners terug naar huis. Hierdoor is het gebied bijna de hele dag in gebruik. Dat vraagt om een andere aanpak.

In deze gemengde gebieden gelden de volgende regels voor parkeren:

- **Betaald parkeren in de middag en avond (van 12:00 tot 24:00 uur)**

Overdag houden we ruimte vrij voor werkverkeer en klanten. 's Avonds zorgen we dat bewoners in de buurt kunnen parkeren.

Om de ruimte slim te gebruiken, stimuleren we dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Een plek die overdag bij een bedrijf hoort, kan 's avonds door een bewoner worden gebruikt. En andersom. Zo halen we meer uit dezelfde ruimte, zonder extra verharding of kosten.

Werklocaties (bedrijventerreinen en kantoorlocaties)

De meeste werklocaties in Rijswijk zijn of worden gecombineerd met 'wonen'. Op een aantal bedrijventerreinen en kantoorlocaties draait het vooral om werken. Hier vind je kantoren, logistieke bedrijven en andere grote werkgevers. Overdag is het er levendig: medewerkers komen en gaan, leveranciers rijden af en aan en bezoekers komen voor zakelijke afspraken. Als hier in de toekomst parkeerregulering komt, dan stemmen we de parkeertijden af op het ritme van de werkdag.

Voor échte werklocaties gelden de volgende regels voor parkeren:

- **Betaald parkeren overdag (van 09:00 tot 21:00 uur)**

Op deze manier stimuleren we dat werknemers en bezoekers op eigen terrein parkeren. Tegelijk voorkomen we dat mensen die niets te zoeken hebben op de werklocatie, daar lang parkeren. Bezoekers die kort moeten parkeren – voor een levering of een afspraak – betalen voor het eerste uur een gereduceerd tarief⁷ wanneer het kenteken wordt aangemeld. Dit maakt het parkeren op werklocaties laagdrempelig en klantvriendelijk. Er blijft dan voldoende ruimte op de momenten dat het nodig is.

⁷ Op peildatum mei 2025 is dit gereduceerde tarief € 0,00 euro bij aanmelding van het kenteken.

4.5. OVERIGE GEBIEDEN

In Rijswijk zijn er verschillende plekken waar mensen kort zijn: om te sporten, boodschappen te doen of even te wandelen in het park. De parkeerplekken op deze locaties moeten dan ook vooral beschikbaar zijn voor mensen die iets te doen hebben op die plek. Niet voor mensen die hun auto er de hele dag willen neerzetten zonder een bestemming daar. Denk aan de parkeerterreinen bij het Elsenburgerbos, Wilhelminapark of Park Overvoorde.

De focus ligt op kort parkeren en het weren van langparkeerders, vooral als de parkeerdruk te hoog wordt.

Wie parkeert waar?

Wie	Waar
Bezoekers van parken, sportclubs, winkels en andere voorzieningen	Bezoekers en gebruikers parkeren op eigen terrein of in de openbare ruimte op acceptabele loopafstand.

Dit zijn de regels voor parkeren in overige gebieden

Het regelen van parkeren in deze gebieden helpt om de schaarse ruimte goed te gebruiken. Zo zorgen we dat mensen die echt een reden hebben om er te zijn – zoals bezoekers of klanten – een plekje kunnen vinden. Omdat

deze gebieden heel verschillend zijn, kiezen we voor een lichte en flexibele vorm van regulering. Hoe dat eruitziet, hangt af van de plek én het moment waarop het druk is:

- Waar mogelijk sluiten we aan bij de bestaande vormen van parkeerregulering in de omgeving, zodat het op straat herkenbaar en duidelijk is voor iedereen.
- Als er (nog) géén regulering in de omgeving is óf de betaaltijden niet aansluiten bij het parkeerprobleem, dan kijken we per locatie wat er speelt en stemmen daar de aanpak op af. Zo voorkomen we onnodige overlast, houden we ruimte voor de juiste mensen en blijft het parkeren begrijpelijk en overzichtelijk. Het college kiest dan één van de standaard betaaltijden die het beste pas bij de situatie.
- Daarbij worden de passende parkeerproducten en/of tarieven toegepast, om daarmee aan te sluiten bij de wensen en behoeften van belanghebbenden in dit gebied. Denk daarbij aan bijvoorbeeld aan een gereduceerd tarief⁸ voor het eerste uur bij aanmelding van kenteken en/of een aanmeldvergunning voor bedrijven of verenigingen.

⁸ Op peildatum mei 2025 is dit gereduceerde tarief € 0,00 euro bij aanmelding van het kenteken.



5. Kaders voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen



Rijswijk verandert de komende jaren door nieuwe ontwikkelingen in gebieden, zoals bijvoorbeeld Te Werve Oost, Kessler Park, Havenkwartier, Bogaard stadscentrum, Parkrijk & Pasgeld. Om Rijswijk leefbaar en goed bereikbaar te houden, gaan we parkeren en mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen meteen anders organiseren.

5.1. KEUZES VOOR PARKEREN IN NIEUWE DELEN VAN DE STAD

Om bij te dragen aan de oplossing van de woningnood bouwen we nieuwe woningen. Ook pakken we leegstand en verloedering aan door leegstaande winkels en kantoren te transformeren naar woonruimte. In gebieden waar we gaan verdichten, door transformatie of nieuwe ontwikkelingen, spelen we in op deze veranderingen met ons parkeerbeleid. Hier kunnen we eenvoudiger sturen op parkeren en mobiliteit, dan in de bestaande stad. Dit geeft kansen om aantrekkelijke en vitale gebieden te maken waar het prettig wonen, werken en verblijven is voor iedereen.

We benutten deze kans door duidelijke keuzes te maken voor parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor ruimtelijke ontwikkelingen waarbij al afspraken zijn gemaakt over parkeren, blijven die bestaande afspraken gewoon gelden.

Rijswijk kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor: beperkte ruimte voor autoparkeren

- **Lagere parkeernormen**

We verlagen de parkeernorm voor het aantal aan te leggen of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto's, vooral op locaties met goed openbaar vervoer. De nieuwe parkeernormen worden lager dan die van de huidige Nota Parkeernormen (2011) en sluiten aan bij de parkeernormen gebruikt in gebiedsontwikkelingen waar eerder over is besloten. Hoe beter de bereikbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer, hoe minder autoparkeerplaatsen nodig zijn.

- **Geén extra parkeerplaatsen boven de norm**

Er mogen niet meer parkeerplaatsen worden gebouwd dan de vastgestelde parkeernorm. Zo houden we controle over het aantal auto's in Rijswijk.

- **Vrijstelling voor kleine bouwprojecten**

Bij kleine bouwprojecten (maximaal 10 woningen) mogen minder parkeerplaatsen voor auto's worden aangelegd, zolang ze in een gebied met parkeerregulering liggen en van voldoende fietsparkeerplaatsen zijn voorzien. Bij dit soort bouwprojecten worden geen parkeervergunningen voor de openbare ruimte verstrekt.

- **Minder autoparkeerplaatsen nodig door deelmobiliteit**

In sommige situaties maken we het mogelijk om de parkeervraag voor auto's niet alleen met fysieke parkeerplaatsen op te lossen, maar ook met de inzet van deelmobiliteit. Dit kan een alternatief zijn voor de eigen auto. Als mensen samen auto's gebruiken, hebben ze vaak minder eigen auto's. Er zijn dan dus minder autoparkeerplaatsen nodig





Rijswijk kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor: slimme oplossingen voor autoparkeren

- **Parkeren zoveel mogelijk inpandig en op eigen terrein**

Auto's worden zoveel mogelijk uit het zicht gehouden. Hierdoor blijft er meer ruimte over voor groen, voetgangers en fietsers op maaiveld.

- **Alternatieve oplossingen als parkeren op eigen terrein niet haalbaar is**

Lukt parkeren op eigen terrein niet door ruimtegebrek? Dan kijken we naar passende alternatieven. Bijvoorbeeld door het mogelijk te maken om parkeerplaatsen te huren of te kopen in de directe omgeving van de bouwlocatie. Hiermee kunnen we optimaal beschikbare parkeercapaciteit gebruiken en leegstand beperken.

- **Compensatie van parkeerplaatsen die verdwijnen**

Voor de ontwikkeling van woningen moet soms ook de verblijfskwaliteit worden verbeterd. Dat kan betekenen dat bestaande parkeerplaatsen kunnen vervallen. Als bestaande parkeerplaatsen

verdwijnen door een bouwontwikkeling, dan worden deze in de basis gecompenseerd door deze mee te nemen in de parkeervraag van de nieuwbouw of transformatie.

- **Géén parkeervergunningen voor huurders, kopers en hun bezoekers**

Huurders en kopers van ruimtelijke ontwikkelingen én hun bezoekers krijgen géén parkeervergunning voor straatparkeren, ook niet als ze zelf geen parkeerplaats hebben op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig.

- **Het invoeren van gereguleerd parkeren rondom grote ruimtelijke ontwikkelingen**

Door dit proactief te doen worden bewoners en bedrijven van aangrenzende wijken beschermd tegen parkeeroverlast. Dit is nodig om te zorgen dat de nieuwe bewoners van ruimtelijke ontwikkelingen meteen vanaf het moment waarop zij een woning kopen of huren hun reisgedrag aanpassen of op zijn minst heroverwegen.

Rijswijk kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor: kwaliteit bij parkeren

- **Niet alleen aantal, maar ook kwaliteit van parkeerplaatsen telt**

Naast het aantal parkeerplaatsen letten we ook op de toegankelijkheid, veiligheid en bruikbaarheid van de parkeeroplossingen. Parkeerplaatsen worden dan ook écht gebruikt zoals ze bedoeld zijn.

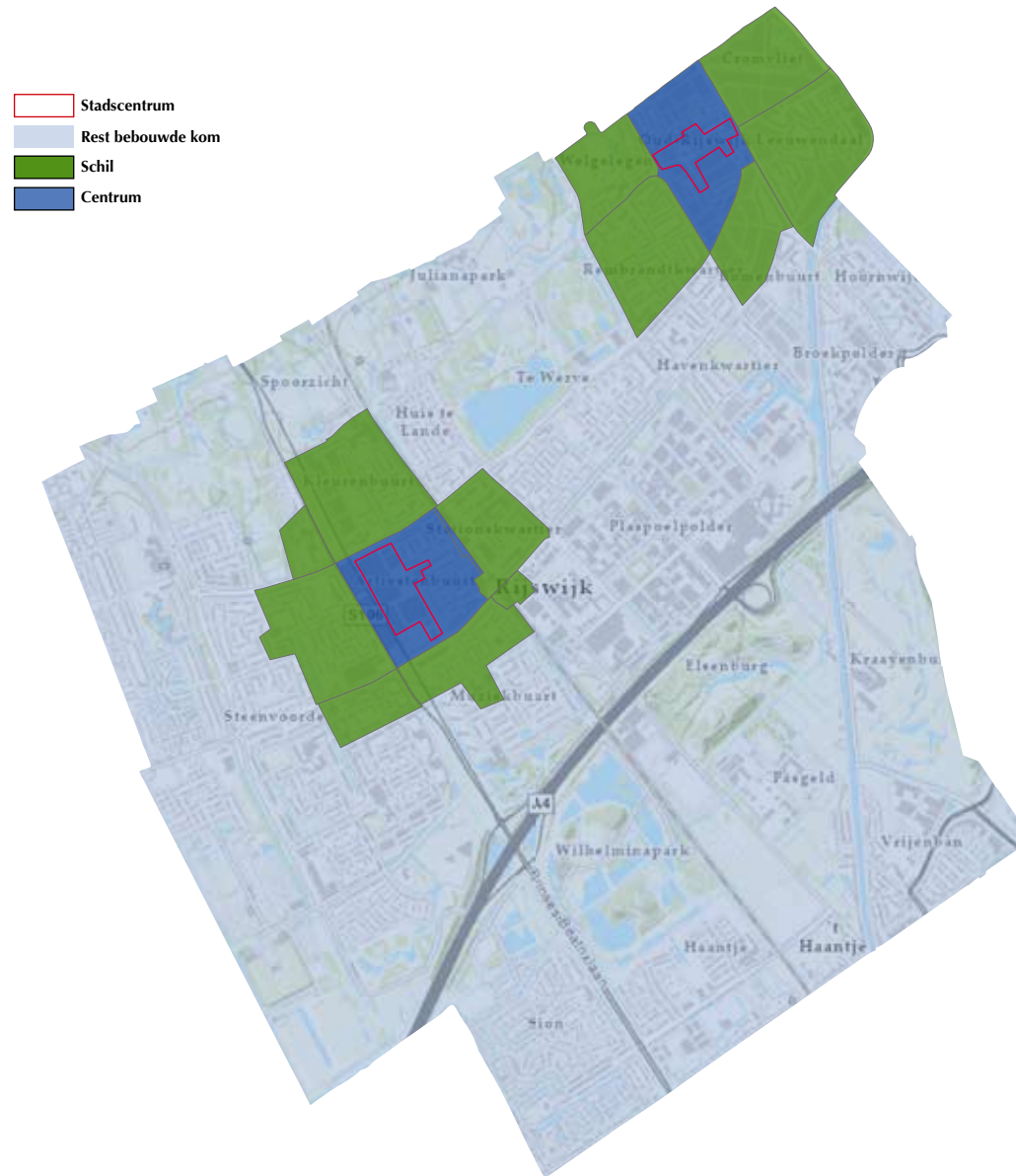
- **Meer en betere fietsparkeerplaatsen**

Rijswijk stelt hoge eisen aan fietsparkeren. Naast voldoende plekken letten we ook op de kwaliteit. Dat is belangrijk voor het stimuleren van actieve, schone en duurzame mobiliteit en het beheersen van de druk op de openbare ruimte.

Het college heeft de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van deze uitgangspunten, als de situatie daar om vraagt.

5.2. PARKEERNORMEN AFGESTEMD OP DE LOCATIE

Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een ruimtelijke ontwikkeling. Met parkeernormen houden we grip op het aantal parkeerplaatsen dat in, bij of onder een gebouw wordt aangelegd of beschikbaar gesteld. De hoogte van de parkeernorm hangt af van de functie, de grootte van het gebouw én van de locatie binnen Rijswijk waar wordt ontwikkeld. Daarom is Rijswijk opgedeeld in verschillende deelgebieden, elk met hun eigen parkeernormen.



Figuur 3. Kaart met de gebiedsindeling parkeernormen voor de auto in Rijswijk

5.3. PASSENDE PARKEERNORMEN VOOR 'WONEN'

Bij de grote woningbouwopgave voor Rijswijk horen ook 'passende' parkeernormen: niet te laag, maar ook niet te hoog. Voor nieuwe woningen leggen we in deze kadernota een bandbreedte vast. Dit betekent dat per gebied een minimale en maximale parkeernorm is bepaald. Binnen deze bandbreedte kan

het college de parkeernormen kiezen en afstemmen op het eigen karakter en dynamiek van het gebied. Dit geeft voldoende flexibiliteit om de komende jaren in te spelen op veranderende omstandigheden.

De bandbreedte voor parkeernormen bij woningen (voor bewoners en hun bezoekers) is als volgt:

Woningtype	Subcategorie	Centrum			Centrumschil			Rest bebouwde kom		
		Min	Max	Bezoek	Min	Max	Bezoek	Min	Max	Bezoek
Vrijstaand		0,80	1,60	0,10	1,00	1,80	0,10	1,30	2,10	0,15
2 onder 1 kap		0,70	1,50	0,10	0,90	1,70	0,10	1,20	2,00	0,15
Rijtjeswoning		0,50	1,30	0,10	0,70	1,50	0,10	0,85	1,65	0,15
Etagé (koop/huur vrije sector)	>100m ² (groot)	0,50	1,30	0,10	0,70	1,50	0,10	0,90	1,70	0,15
	75-100m ² (midden)	0,35	1,05	0,10	0,40	1,20	0,10	0,50	1,30	0,15
	50-75m ² (klein)	0,30	0,90	0,10	0,35	1,05	0,10	0,40	1,20	0,15
	<50m ² (micro)	0,20	0,50	0,10	0,20	0,55	0,10	0,20	0,60	0,15
Sociale huur ⁹	Rijtjeswoning	0,20	1,00	0,10	0,30	1,10	0,10	0,40	1,20	0,15
Sociale huur ¹⁰	Etagé	0,20	0,70	0,10	0,20	0,70	0,10	0,40	0,70	0,15
Service/aanleun		0,00	0,20	0,10	0,00	0,30	0,10	0,20	0,90	0,15
Studenten		0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,10	0,10	0,20	0,15

Tabel 1. Bandbreedte parkeernormen per woning in Rijswijk

Door de inzet van deelmobiliteit kan het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor bewoners bij een bouwontwikkeling worden verlaagd.

5.4. PARKEERNORMEN OP MAAT VOOR 'OVERIGE' FUNCTIES

Met de ontwikkeling van de stad is het belangrijk om ook het aantal voorzieningen (zorg en welzijn, onderwijs, sport, andere maatschappelijke voorzieningen) mee te laten groeien. Ook daar zijn parkeernormen nodig om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Omdat er een groot onderscheid is in verschillende type functies en de parkeervraag per functie sterk kan variëren, stelt het college de parkeernormen voor andere functies dan 'wonen' apart vast in aparte beleidsregels. Hierbij wordt, zoals ook voorheen in de Nota Parkeernormen, gebruik gemaakt van de richtlijnen zoals gepubliceerd door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Water- en Wegenbouw (CROW).

5.5. TOEPASSING VAN PARKEERNORMEN: ZO PAKKEN WE HET AAN

De kaders voor het parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen verwerken we in nieuwe 'beleidsregels parkeernormen'. Hierin staat in meer detail hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen minimaal nodig zijn, én waar en hoe deze moeten worden aangelegd of beschikbaar gesteld. Het gaat dus niet alleen om het aantal parkeerplaatsen, maar ook om de kwaliteit en de manier waarop ze in de praktijk worden gebruikt. Voldoen aan deze eisen over parkeren is verplicht. Alleen dan kunnen we een omgevingsvergunning verlenen. De beleidsregels worden vastgesteld door het college.

⁹ Eventuele kleinschalige (tijdelijke) woonvormen, ook wel Tiny House, worden als onderdeel van deze categorie beoordeeld.

¹⁰ Eventuele tijdelijke woonvormen, ook wel anti-kraak, worden als onderdeel van deze categorie beoordeeld.

6. Kaders voor aanpassen en invoeren gereguleerd parkeren



In delen van Rijswijk moeten automobilisten al betalen om hun auto in de openbare ruimte te parkeren. Dit helpt om parkeeroverlast tegen te gaan en stimuleert mensen om vaker voor alternatieven voor de auto te kiezen. Betaald parkeren en parkeervergunningen zorgt ervoor dat er minder auto's rondrijden en stilstaan, wat niet alleen de leefbaarheid verbetert, maar ook de bereikbaarheid van de stad.

6.1. EFFECT VAN BETAALD PARKEREN EN PARKEERVERGUNNINGEN

Met betaald parkeren en parkeervergunningen kunnen we beter sturen op hoeveel auto's er in de openbare ruimte staan. Reguleren via betaald parkeren met parkeervergunningen is een belangrijk instrument om de schaarse ruimte eerlijk te verdelen tussen verschillende functies en type parkeerders. Zo zorgen we ervoor dat de parkeerdruk beheersbaar blijft én ontstaat soms meer ruimte voor lopen, fietsen, spelen en groen. Ook helpt betaald parkeren en parkeervergunningen ervoor om de groei van het aantal auto's door meer woningen en banen beheersbaar te houden.

6.2. REGULERING ALS MIDDEL EN GEÉN DOEL

We voeren betaald parkeren en parkeervergunningen alleen in als er echt parkeerproblemen zijn, of als we verwachten

dat die er in de toekomst komen. In wijken zonder parkeerproblemen verandert er niets. Betaald parkeren is geen doel op zich. Het is een instrument dat we inzetten om parkeerproblemen op te lossen, overlast te voorkomen en de leefbaarheid in de wijk te verbeteren.

6.3. VOORKOMEN IN PLAATS VAN ACHTERAF OPLOSSEN

Tot nu toe pakten we de invoering betaald parkeren vooral lokaal aan, in wijken waar parkeeroverlast was. Als de parkeerdruk boven de 90% stijgt, volgt er een voorstel om betaald parkeren in een logisch afgebakend gebied in te voeren. Dit gebeurt op dit moment alleen als er voldoende draagvlak is. Het probleem is dat draagvlak meestal pas ontstaat nadat er al langere tijd sprake is van overlast, zoals volle straten, foutgeparkeerde auto's en te weinig parkeerplekken voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers.

In de praktijk is het vaak lastig om voldoende draagvlak te vinden voor parkeerregulering in een logisch afgebakend gebied. De parkeeroverlast speelt meestal maar in een paar straten, waar bewoners vaak wel voorstander zijn van parkeerregels. In de omliggende straten ontbreekt die steun vaak. Dit zorgt voor een lastige keuze: of we grijpen niet in en de overlast blijft bestaan, of we voeren betaald

parkeren in een klein gebied in, met het risico dat de parkeerdruk meteen verschuift naar de naastgelegen straten.

Met de huidige aanpak moeten bewoners en ondernemers dus steeds eerst de overlast ervaren voordat we maatregelen kunnen nemen. Dit vinden we onwenselijk. Daarnaast duurt het invoeren van betaald parkeren meerdere maanden¹¹. Het vraagt om een zorgvuldig proces met verschillende stappen. Daarom kunnen we bij duidelijke parkeeroverlast niet meteen ingrijpen. De overlast kan dus nog een paar maanden blijven bestaan voordat er iets verandert.

Met de uitbreiding van betaald parkeren en parkeervergunningen willen we voorkomen dat parkeeroverlast zich verplaatst en kunnen we op tijd ingrijpen om de leefbaarheid te behouden. Dat vraagt om een nieuwe – meer proactieve – manier van werken.

6.4. WANNEER ZETTEN WE PARKEERREGULERING PROACTIEF IN?

In Rijswijk zetten we betaald parkeren en parkeervergunningen niet alleen in om bestaande problemen op te lossen, maar juist ook om parkeeroverlast te voorkomen

¹¹ Ongeveer 4 maanden bij de wijziging van betaaltijden en 8 maanden bij het invoeren van een nieuw gebied.

We doen dit in drie situaties:

1. Betaald parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Vanaf het begin inzetten op betaald parkeren en parkeervergunningen. Zo voorkomen we dat er later parkeerproblemen ontstaan.

2. Betaald parkeren bij ontwikkelingen in buurgemeenten

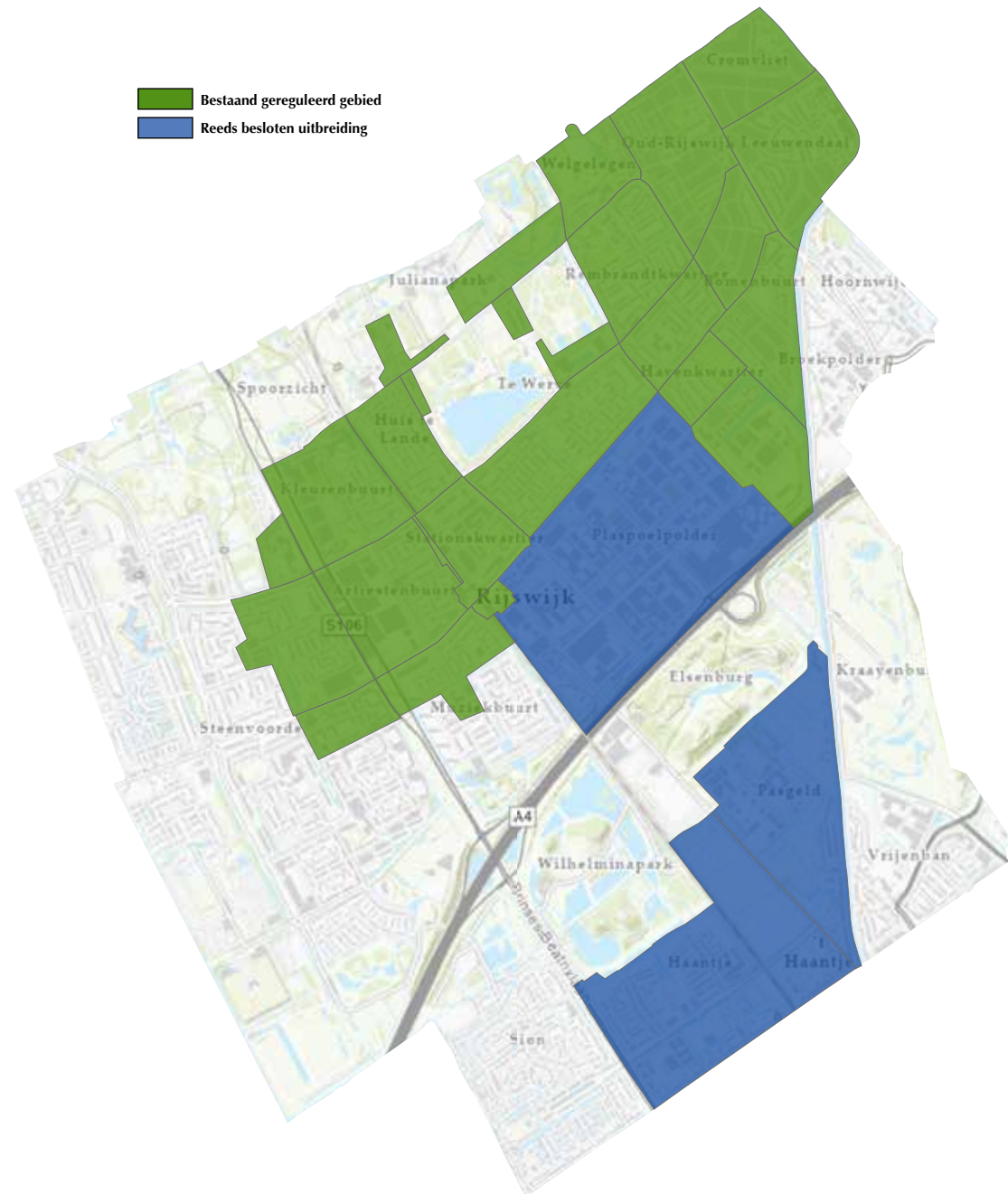
We voorkomen dat extra parkeerdruk uit omliggende gemeenten zorgt voor problemen in Rijswijk (waterbedeffect).

3. Betaald parkeren bij te hoge parkeerdruk in bestaande buurten en wijken

We pakken bestaande parkeerproblemen aan door wijkgericht betaald parkeren in te voeren.

Elke situatie vraagt om een andere aanpak.

In de volgende paragrafen leggen we uit wanneer en hoe we parkeerregulering effectief aanpassen of uitbreiden.



Figuur 4. Kaart met uitbreidingen van gereguleerd gebied

6.4.1. BIJ NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Om te voorkomen dat bewoners en werknemers van nieuwe woon- en werkgebieden hun auto's in omliggende straten parkeren, zijn maatregelen nodig. Zonder regels neemt de parkeerdruk toe, ontstaat er meer overlast en wordt de leefbaarheid slechter. Ook wordt de luchtkwaliteit minder en kunnen er onveilige verkeerssituaties ontstaan. Bovendien bestaat het risico dat parkeren op straat aantrekkelijker wordt dan het huren of kopen van een parkeerplaats op eigen terrein, wat de haalbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen onder druk zet.

Door bij nieuwbouw en transformaties standaard betaald parkeren en parkeervergunningen in te voeren, hebben we minder nieuwe parkeerplaatsen nodig in de openbare ruimte. Zo remmen we op de lange termijn de verwachte groei van het aantal auto's in Rijswijk af.

Wanneer breiden we regulering uit?

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is vaak ruim van tevoren gepland wanneer de eerste woningen worden opgeleverd. Het is belangrijk om betaald parkeren direct vanaf de oplevering in te voeren. In grote ruimtelijke ontwikkelingen, waar het risico bestaat dat parkeerders uitwijken naar nabijgelegen straten, wordt betaald parkeren tegelijkertijd ook in de directe omgeving ingevoerd. Hiermee voorkomen we dat de parkeerdruk zich verplaatst.

Voor het invoeren van parkeerregulering bij ruimtelijke ontwikkelingen gebruiken we één duidelijk criterium:

- **Minimale omvang van de ruimtelijke ontwikkeling**
Parkeerregulering is nodig bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen met een parkeeroplossing waarbij minimaal 25 parkeerplaatsen gedeeltelijk of volledig op eigen terrein worden gerealiseerd. Kleinere bouwprojecten zorgen meestal niet voor veel extra parkeerdruk.

Als aan dit criterium is voldaan, kan het college besluiten tot het invoeren van gereguleerd parkeren

6.4.2. BIJ ONTWIKKELINGEN IN BUURGEMEENTEN

Wat er om ons heen gebeurt, heeft ook invloed op het parkeren in Rijswijk. Zowel Delft als Den Haag voeren betaald parkeren in op steeds meer plekken. Hierdoor wijken parkeerders soms uit naar Rijswijk om goedkoper te kunnen parkeren. Als deze steden betaald parkeren verder uitbreiden, zal dit probleem waarschijnlijk nog groter worden.

Om parkeeroverlast te voorkomen, moeten we in Rijswijk vooruitkijken door proactief in te spelen op parkeermaatregelen van onze buurgemeenten. Zo houden we de parkeerdruk in onze eigen wijken onder controle.

Wanneer breiden we regulering uit?

Als parkeeroverlast ontstaat of dreigt te ontstaan door parkeerders uit buurgemeenten, kan het college gereguleerd parkeren aanpassen of invoeren. Dit doen we alleen als er duidelijke aanwijzingen zijn dat veranderingen in omliggende gemeenten parkeerproblemen gaan veroorzaken.

We hanteren de volgende criteria:

- **Definitief besluit**
Er is een onherroepelijk besluit genomen over de uitbreiding van betaald parkeren in een wijk van een buurgemeente die grenst aan Rijswijk.

- **Hoge parkeerdruk in huidige situatie**
In straten waar de parkeerdruk hoog is kan extra vraag sneller zorgen voor overlast. In zulke gebieden is namelijk nu al weinig ruimte om te parkeren. Daarom kijken we naar de huidige parkeersituatie bij de keuze om parkeerregulering aan te passen of uit te breiden.

De regulering wordt pas ingevoerd vlak vóór of tegelijk met de uitbreiding in de buurgemeenten. Zo reageren we precies op tijd en voorkomen we onnodige maatregelen.

6.4.3. Bij te hoge parkeerdruk in bestaande buurten en wijken

In sommige wijken rondom de bestaande parkeergebieden zien we de parkeerdruk toenemen. Parkeren is daar nu nog gratis, maar steeds meer wijkvreemd verkeer weet deze plekken te vinden. Dit betekent volle straten, foutgeparkeerde auto's en te weinig beschikbare parkeerplaatsen voor de doelgroep waarvoor de plaatsen bedoeld zijn.

Met de invoering van parkeerregulering willen we de parkeerdruk verlagen. Zo zorgen we ervoor dat de juiste parkeerder op de juiste plek kan staan. Tegelijkertijd kan meer ruimte op straat een kwaliteitsslag in de openbare ruimte mogelijk maken.

Om deze problemen structureel aan te pakken, kiezen we ervoor om ook in deze wijken proactief betaald parkeren in te voeren of aan te passen. Dit verbetert de bereikbaarheid, de veiligheid én de leefbaarheid in de buurt.

Wanneer breiden we regulering uit?

In bestaande buurten en wijken kan het college besluiten om betaald parkeren in te voeren als aan minimaal één van de volgende criteria is voldaan:

- **Parkeerdruk is te hoog**

De gemiddelde parkeerdruk binnen een loopafstand van 200 meter van een bestaand gebied met parkeerregulering is hoger dan 90% op minstens één van de volgende momenten:

- o Op een werkdag 's nachts (tussen 1:00 en 4:00 uur)
- o Op een werkdag overdag (tussen 10:00 en 13:00 uur)
- o In het weekend overdag (tussen 12:00 en 15:00 uur)

De parkeerdruk wordt op minimaal drie momenten in twee weken bekeken. De parkeerdruk wordt op bovenstaande momenten in twee afzonderlijke weken bekeken. Zo is de meting betrouwbaar en representatief.

- **Toegankelijkheid wordt belemmerd**

De doorgang voor voetgangers, rolstoelgebruikers en kinderwagens op de stoep wordt regelmatig geblokkeerd door geparkeerde auto's. Ook kan het zijn dat de inzameling van huisvuil wordt gehinderd of het zicht wordt belemmerd door foutief geparkeerde voertuigen.

- **Veiligheid is in het geding**

Nood- en hulpdiensten kunnen niet goed doorrijden door foutparkeren, zoals parkeren op hoeken of andere plekken waar de doorgang wordt versperd.

Soms ontstaat er parkeeroverlast in bestaande gebieden met betaald parkeren, vooral op momenten dat parkeren gratis is. In dat geval kunnen we ervoor kiezen om de venstertijden uit te breiden op basis van de bovenstaande criteria.

6.5. RANDVOORWAARDEN

Bij het invoeren of aanpassen van parkeerregulering houden we ons aan een aantal vaste regels. Deze zorgen ervoor dat de invoering logisch, eerlijk en duidelijk verloopt:

- **Logische begrenzing**

Een gebied met betaald parkeren heeft logische grenzen, zoals een spoorlijn, water, een park of een drukke weg. Op straat moet meteen duidelijk zijn of je op die plek betaald moet parkeren en welke regels er gelden.

- **Geen losse eilandjes:**

We breiden betaald parkeren zoveel mogelijk uit vanuit het bestaande betaald parkeergebied, om te voorkomen dat er eilandjes met gratis of betaald parkeren ontstaan. Voor grotere ruimtelijke ontwikkelingen die verder weg liggen en waar regulering van parkeren in de directe omgeving noodzakelijk is, kunnen we hierop een uitzondering maken. Met aaneengesloten gebieden zorgen we voor een eerlijke spreiding van parkeerdruk.

- **Minimale grootte**

De gebieden met betaald parkeren die we toevoegen hebben in de basis een omvang van minimaal 200 parkeerplaatsen of 250 adressen. Soms valt het uiteindelijke gebied iets groter of kleiner uit, afhankelijk van waar logische begrenzing mogelijk

is. Grotere gebieden zorgen voor minder verschuiving van parkeerdruk, minder onduidelijkheid en maken de invoering en uitvoering efficiënter. Straat voor straat uitbreiden kost veel tijd, capaciteit en geeft onrust.

- **Eenduidige regels**

Nieuwe gebieden krijgen dezelfde betaaltijden en tarieven als omliggende gebieden. Zo blijft het overzichtelijk voor bewoners, ondernemers en bezoekers en voorkomen we verwarring en onnodige boetes. Welke parkeerregels dan gaan gelden staat beschreven in hoofdstuk 3.

6.6. COMMUNICATIE OVER UITBREIDING BETAALD PARKEREN

We vinden het belangrijk om onze bewoners en ondernemers goed te informeren over de invoering of aanpassing van parkeerregulering. Daarom zorgen we voor duidelijke en zorgvuldige communicatie. We nemen de tijd om vragen te beantwoorden en proberen eventuele zorgen over parkeren weg te nemen. Vanaf het begin is duidelijk dat we betaald parkeren en parkeervergunningen gaan invoeren, wanneer dit gebeurt en welk parkeerregime er komt. Onze communicatie richt zich daarom vooral op het informeren van bewoners en bedrijven in het uitbreidingsgebied.

Hoe we communiceren

Elke wijk is anders. Daarom maken we voor elk gebied een apart communicatieplan. Hierin staat precies hoe we bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden informeren. Zo zorgen we ervoor dat iedereen de kans krijgt om vragen te stellen en zorgen te uiten.

Wanneer we communiceren

We starten de communicatie circa vier maanden voor de geplande startdatum bij invoering van een nieuw gebied met betaald parkeren en parkeervergunningen. Bij kleinere aanpassingen, zoals uitbreiding van reguleringstijden, beginnen we ongeveer twee maanden voor invoering. Door op tijd te communiceren kunnen bewoners en ondernemers wennen aan het idee en zich aanpassen aan de nieuwe parkeersituatie. In urgente of bijzondere gevallen kan de doorlooptijd korter zijn.



7. Bijzondere parkeersituaties



Bij de uitwerking van onze parkeerstrategie ligt de focus hiervoor vooral op de grootste en meest voorkomende soorten parkeerders – zoals bewoners, bedrijven en hun bezoekers. Maar sommige doelgroepen en type voertuigen vragen om speciale aandacht. Hierna geven we richting aan hoe we voor een aantal ‘bijzondere’ parkeersituaties willen zorgen voor een toegankelijk, slim en eerlijk parkeerbeleid in Rijswijk.

7.1. PARKEREN VOOR GEHANDICAPTEN

In Rijswijk willen we dat iedereen makkelijk en zelfstandig kan reizen. Daarom maken we meer ruimte voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Tegelijk snappen we dat sommige mensen de auto echt nodig hebben. Vooral mensen met een beperking moeten dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Daarom zorgen we dat er genoeg parkeerplaatsen blijven voor wie ze echt nodig heeft. Op drukke plekken letten we daar extra goed op.

Toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel van ons parkeerbeleid.

Voor het parkeren van mensen met een beperking gelden de volgende uitgangspunten:

- Mensen met een lichamelijke of chronische beperking moeten kunnen gaan en staan waar ze willen. Parkeren mag daarbij geen probleem zijn.
- Iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart mag gratis parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats in Rijswijk.
- Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen een parkeervergunning aanvragen, om te parkeren op betaald parkeerplaatsen. Ook als iemand niet in Rijswijk woont.
- Vlakbij openbare voorzieningen waar veel mensen komen zorgen we voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart kan hier parkeren.
- We gebruiken de openbare ruimte zo goed mogelijk. Daarom maken we zo weinig mogelijk parkeerplekken speciaal voor één groep. Een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken) maken we alleen als het echt nodig is.

- Als een gehandicaptenparkeerplaats nodig is, leggen we die aan. We kijken dan ook naar hoe druk het parkeren in de straat is en hoeveel van deze plekken er al zijn.
- Voor het aanleggen of verplaatsen van een gehandicaptenparkeerplaats vragen we een financiële bijdrage.
- Bij nieuwe bouwprojecten is de ontwikkelaar als eerste verantwoordelijk om parkeerruimte voor mensen met een beperking te realiseren op eigen terrein.

7.2. PARKEREN VAN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

Rijswijk bouwt aan volgens de Strategie Laadinfrastructuur verder aan een netwerk van oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte. Elektrische auto's zijn schoner, stiller en zuiniger dan auto's die op gewone brandstof rijden. We stimuleren elektrisch rijden door openbare laadpalen in de gemeente te plaatsen. De laadpalen zijn er voor bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren. De openbare oplaadpunten worden nooit gekoppeld aan één gebruiker. Iedereen met een elektrische auto kan deze laadpalen gebruiken.

Opladen en parkeren gaan samen

Opladen gebeurt meestal aan het begin of eind van een rit, niet tussendoor. Daarom is laden vaak tegelijk ook parkeren. De gemeente houdt daar rekening mee in het parkeerbeleid.

De belangrijkste regels voor het parkeren bij elektrische laadplekken zijn:

- **Voorrang voor elektrische auto's**
Elektrische voertuigen krijgen voorrang bij het laden boven het parkeren van voertuigen met een verbrandingsmotor op fossiele brandstof. Een schone en duurzame leefomgeving is belangrijker dan het gemak voor omwonenden om hun auto dicht bij hun huis te parkeren.
- **Opladen op eigen terrein**
De toekomstige vraag naar elektrisch laden kunnen we niet helemaal opvangen in de openbare ruimte. Daarom moeten bewoners, als dat kan, hun auto opladen op eigen terrein, zoals op een oprit, in een carport of garage. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorgen we voor genoeg laadplekken en aansluitingen, zodat we in de toekomst makkelijk extra laadpunten kunnen toevoegen.
- **Regels voor openbare laadplekken**
De parkeerplaats bij de laadpaal is alleen bedoeld om te laden. Het is niet de bedoeling om er langer te parkeren dan

noodzakelijk. Dit wordt getoetst door te controleren of de laadkabel van de auto is verbonden met de laadpaal. Is de auto vol? Dan moet deze zo snel mogelijk worden verplaatst om plaats te maken voor anderen.

- **Parkeervoorwaarden in gereguleerde gebieden**
In gebieden met parkeervergunningen of betaald parkeren gelden dezelfde regels voor parkeerplaatsen met laadpalen. Als op de plaats van de laadpaal betaald of vergunningparkeren geldt, dan moet parkeergeld worden betaald, voor de tijd dat het voertuig oplaadt. Dit kan bij een parkeerautomaat, via een mobiele parkeerapp of door in het bezit te zijn van de juiste parkeervergunning.
- **Data gestuurde en vraagvolgende aanpak bij uitbreiding van laadvoorzieningen**
In gebieden met parkeervergunningen of betaald parkeren gelden dezelfde regels voor parkeerplaatsen met laadpalen. Als op de plaats van de laadpaal betaald of vergunningparkeren geldt, dan moet parkeergeld worden betaald, voor de tijd dat het voertuig oplaadt. Dit kan bij een parkeerautomaat, via een mobiele parkeerapp of door in het bezit te zijn van de juiste parkeervergunning.

7.3. PARKEREN VAN GROTE VOERTUIGEN

Grote voertuigen mogen niet voor langere tijd langs de weg parkeren. Dit geldt voor voertuigen zoals bussen, vrachtwagens en opleggers die langer zijn dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter. Volgens de Verordening Fysieke Leefomgeving¹² is het verboden om een groot voertuig te parkeren in Rijswijk in de avond en het weekend. Dit mag alleen van maandag tot en met vrijdag tussen 08.00 en 18.00 uur.

Er blijft altijd ruimte voor Rijswijkse ondernemers en hun voertuigen, zoals in Plaspoelpolder en de Broekpolder. In deze gebieden geldt het parkeerverbod niet. Als we hier betaald parkeren of parkeren met vergunning invoeren, kunnen Rijswijkse ondernemers en bewoners met een groot voertuig dat zij voor hun werk nodig hebben, een speciale vergunning aanvragen.

Als iemand toch een groot voertuig buiten deze tijden of locaties wil parkeren, kan een ontheffing¹³ worden aangevraagd. Een ontheffing wordt alleen verleend als er een speciale en goed onderbouwde reden is. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met de beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein en het aantal reeds verleende ontheffingen.

¹² Zodra de wijziging van het Omgevingsplan met de basisregeling wordt vastgesteld, beoogd oktober/november 2025, zijn de vervangende regels voor groot voertuigen van kracht en wordt gelijktijdig het aanwijzingsbesluit Grote voertuigen, horende bij de Verordening Fysieke Leefomgeving, ingetrokken.

¹³ Na vaststelling van het Omgevingsplan met de basisregeling, dient een maatwerkvoorschrift worden aangevraagd om buiten de aangewezen gebieden te mogen parkeren met een groot voertuig. Om dit mogelijk te maken dient het Omgevingsplan hierin te gaan voorzien.

7.4. PARKEREN VAN DEELAUTO'S

Rijswijk zet actief in op een slim en duurzaam mobiliteitssysteem door de potentie en kansen voor deelmobiliteit te omarmen. Dankzij deelmobiliteit neemt vervoer minder ruimte in en wordt mobiliteit duurzamer. Door auto's te delen, gebruiken we minder ruimte en wordt onze stad schoner en leefbaarder. Deelauto's kunnen voor sommige mensen een goed alternatief zijn voor een (extra) eigen auto, als die niet dagelijks nodig is. Dit is zeker van belang in wijken waar veel tweede en derde parkeervergunningen uitgegeven zijn.

Om autodelen makkelijker en aantrekkelijker te maken, zorgt de gemeente voor goede parkeerplekken om het aanbod te vergroten en het gebruik te stimuleren.

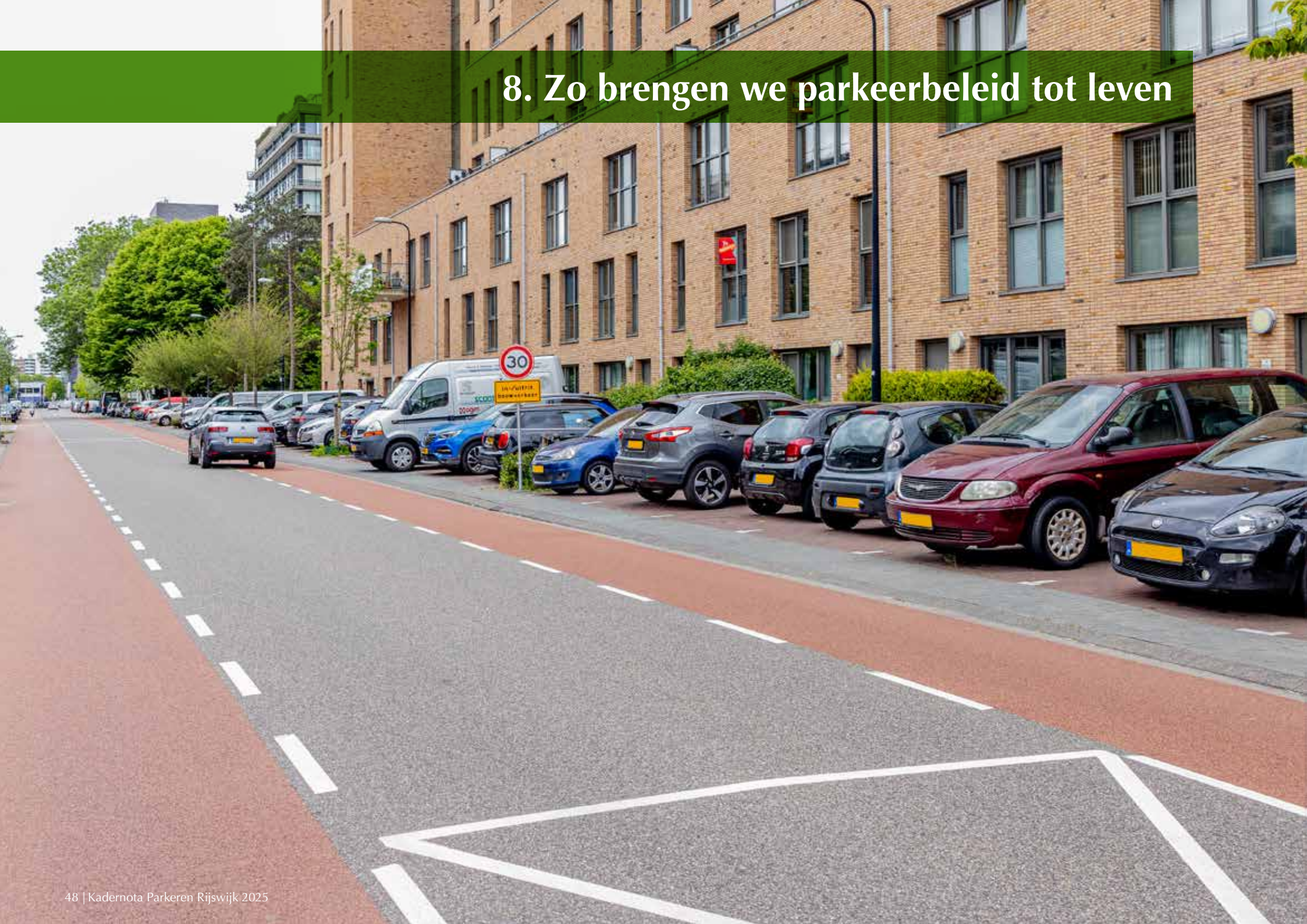
Dit zijn de belangrijkste uitgangspunten:

- **Prioriteit bij deelauto's**
Bij keuzes die we maken in de openbare ruimte gaat de deelauto voor de privéauto.
- **Verschillende opties bij deelauto's**
Niet iedereen wil hetzelfde. Een divers aanbod van deelauto's, maakt het voor inwoners aantrekkelijker en gemakkelijker om te kiezen voor de vorm die het best bij hun past.

- **Betrouwbaar aanbod**
De deelauto moet er staan als je hem nodig hebt. Alleen dan is het echt een goed alternatief voor de eigen auto.
- **Ruimte voor nieuwe ideeën**
We zetten in op het faciliteren daar waar nieuwe behoefte en vraag ontstaat, zoals bewonersinitiatieven, nieuwe aanbieders en nieuwe vormen van autodelen.
- **Proberen en leren**
De markt voor deelauto's is volop in beweging. We staan open voor nieuwe vormen en leren graag van wat werkt. Rijswijk wil (nieuwe) initiatieven van bewoners of aanbieders aanmoedigen.
- **Deelauto's bij ruimtelijke ontwikkelingen**
Bij nieuwe bouwprojecten zetten we in op het stimuleren van de aanwezigheid van deelmobiliteit, zodat de mogelijkheid tot verplaatsen centraal staat in plaats van dat parkeernormen leidend zijn. Hierdoor kan met minder autoparkeerplaatsen worden ontwikkeld.



8. Zo brengen we parkeerbeleid tot leven



Goed parkeerbeleid werkt pas écht als de uitvoering klopt. Een aantal onderdelen in de uitvoering heeft veel invloed op hoe het parkeren in Rijswijk verloopt. In dit hoofdstuk leggen we de kaders uit waarmee we het parkeren makkelijk, eerlijk en overzichtelijk maken voor iedereen. Zo brengen we ons parkeerbeleid echt tot leven op straat.

8.1. DIGITALISERING VAN PARKEREN

Rijswijk zet in op digitaal parkeren

In Rijswijk hebben we met succes de stap naar digitaal parkeren gezet. Zowel het kopen van parkeerproducten als de handhaving gaat volledig digitaal. Dat maakt parkeren makkelijker, sneller en duidelijker voor iedereen.

Blijven vernieuwen

De ontwikkelingen staan niet stil. Digitalisering biedt steeds nieuwe mogelijkheden om onze dienstverlening flexibeler, beter en efficiënter te maken. Dankzij nieuwe digitale technieken kunnen we sneller inspelen op veranderingen, beter aansluiten op de wensen van bewoners en bezoekers én meer mogelijkheden creëren om in het parkeerbeleid 'aan de knoppen te draaien'. Tegelijk zorgen we ervoor dat die keuzes praktisch en uitvoerbaar blijven. Daarom blijven we de ingeslagen weg volgen

en zetten we in op verdere vernieuwing, zodat parkeren in Rijswijk ook in de toekomst soepel en prettig blijft verlopen.

8.2. DIENSTVERLENING PARKEERLOKET

Bij het Rijswijk Contact Center is specifieke aandacht voor parkeren. Hier zijn specialisten op het gebied van parkeren bereikbaar om bewoners en ondernemers te ondersteunen bij vragen en/of meldingen over parkeren. Hier kan men ook terecht voor hulp en of vragen over het aanvragen, verlengen of wijzigen van parkeervergunningen.

8.3. HANDHAVING

Handhaving als basis voor parkeerbeleid

Handhaving is belangrijk om het parkeren in Rijswijk goed te laten verlopen. Zo blijven parkeerplaatsen beschikbaar voor de mensen die daar recht op hebben. We controleren parkeren op een duidelijke en gelijke manier, zodat parkeerplekken niet onnodig bezet zijn en we overlast voorkomen. Ons doel is niet om zoveel mogelijk boetes uit te schrijven, maar om ervoor te zorgen dat het parkeerbeleid werkt zoals het is bedoeld. Met effectieve handhaving maken we ruimte voor onze parkeerders en waar mogelijk ook voor andere functies zoals lopen, fietsen, groen en ontmoeten.

Digitaal handhaven met de scanauto

Sinds 2019 gebeurt de handhaving digitaal met een scanauto. In 2024 zijn we gestart met een nieuwe scanoplossing, inclusief een volledig nieuwe scanauto. Hier zijn toen verschillende optimalisaties doorgevoerd. Uiteraard blijft techniek steeds verbeteren, waardoor we steeds efficiënter kunnen werken.

Eerlijke afhandeling van boetes

Als er toch een parkeerboete (naheffing) wordt opgelegd, zorgen we voor een eerlijke en duidelijke afhandeling. Bij veel voorkomende bezwaren maken we vooraf duidelijk hoe deze worden behandeld. Dit hebben we vastgelegd in de beleidsregels voor coulance- en bezwaarafhandeling.

Regelingen voor betere betaling van boetes

In de praktijk blijkt dat sommige auto's vaak parkeerboetes (naheffingen) krijgen en deze niet betalen. Om ervoor te zorgen dat deze parkeerders hun boetes wel betalen, maakt het college een plan voor een wielklemregeling. Door het plaatsen van een wielklem kan de auto niet meer rijden. Pas als alle boetes zijn betaald, wordt de klem weggehaald. Hierdoor zullen mensen sneller hun boetes betalen. Het is ook een optie om een auto weg te laten slepen als daar aanleiding voor is. Zodat de parkeerplaats weer vrijkomt voor iemand anders.

8.4. PARKEERAUTOMATEN

Minder automaten, meer gemak

Tegenwoordig gebruiken steeds minder mensen een parkeerautomaat op straat. Bewoners en bezoekers met een parkeervergunning hoeven niet naar een automaat. Veel andere bezoekers betalen via een parkeerapp en lopen niet meer naar een automaat toe voor het betalen van parkeergeld.

Slimme plaatsing van automaten

Omdat de behoefte verandert, plaatsen we parkeerautomaten vooral op strategische locaties. Denk aan invalswegen van woonwijken en plaatsen waar veel kortparkeerders komen, zoals bij winkels en voorzieningen. Ons uitgangspunt is dat de afstand tussen een parkeerplek en een automaat maximaal 250 meter is. We zorgen ook dat de automaat goed zichtbaar is. Als dat niet lukt, plaatsen we duidelijke verwijzingsborden.

8.5. PARKEERBEBORDING

Voldoende en duidelijke bebording

Duidelijke borden zijn belangrijk, zodat iedereen meteen weet waar en wanneer de parkeerregels gelden. Tegelijk willen we voorkomen dat Rijswijk vol hangt met borden. We zoeken daarom steeds de juiste balans: genoeg borden om duidelijk te zijn, maar niet meer dan nodig. Zo blijft onze stad overzichtelijk en prettig om in te rijden en te parkeren.

In Rijswijk werken we met parkeergebieden waar bij het inrijden met borden is aangegeven dat je een gebied met betaald parkeren en parkeervergunningen binnenkomt. Op strategische plekken staan verwijzingsborden naar parkeerautomaten en bordjes met de belparkeercode. In of vanuit elke straat moet een parkeerbord zichtbaar zijn. Zo weet iedereen altijd waar betaald parkeren geldt.

8.6. MARKERING PARKEERVAKKEN

Wanneer markeren we parkeervakken?

In Rijswijk markeren we openbare parkeerplaatsen meestal met lijnen of hoekstenen. Bij langspaarkeerhavens en parkeerstroken doen we dat juist niet. Daar is het uitgangspunt: geen gemarkeerde vakken.

Soms maken we daarop een uitzondering. Bijvoorbeeld als auto's regelmatig rommelig geparkeerd staan en de ruimte niet goed wordt benut. Vakmarkering kan dan helpen om het parkeren netter en overzichtelijker te maken. Toch kleven er ook nadelen aan vakmarkering.

De vakken moeten groot genoeg zijn voor alle soorten auto's. Daardoor blijft er vaak loze ruimte over, zeker als er veel kleinere auto's parkeren. Bovendien blijkt uit de praktijk dat stroken zonder vakken meestal beter worden benut dan stroken mét vakken.

Daarom brengen we parkeervakken alleen aan als het echt nodig is. Zo zorgen we voor net en geordend parkeren waar dat nodig is én behouden we zoveel mogelijk parkeerplaatsen binnen dezelfde ruimte.

