Raadsvoorstel

Rijswijk

Datum besluit B&W	23 januari 2024
Forumverg. d.d.	(datum)
Agendapunt nr.	(nummer)
Portefeuillehouder(s)	A.F.M. van de Laar - Stadsontwikkeling, Mobiliteit, Grondzaken en Participatiebeleid
Redacteur	C. Greeve-de Koning/F. de Jong
Doorkiesnummer	(070) 326 11 06
Domein / Team	Mobiliteit en Parkeren
Corsanummer	23.108985

Aan de Raad,

1. **Onderwerp**
   Proactief uitbreiden parkeerregulering vanwege waterbedeffect vanuit Den Haag

2. **Inleiding**
   Den Haag is voornemens om, aan de grenzen van Rijswijk, de parkeerreguleringstijden uit te breiden. Invoering en uitbreiding leverde in het verleden het zogenaamd waterbedeffect op: Haagse parkeerders gingen gratis in Rijswijk parkeren. Dit leidde toen tot zéér grote onrust onder de Rijswijkse bewoners en politiek. Het college stelt daarom voor de verwachte onrust (deels) voor te zijn, parkeerruimte voor de Rijswijkse bewoners in onze eigen gemeente te waarborgen en dus nú te handelen. Dit wijkt af van het staand beleid.

   Een waterbedeffect doet zich ook voor in Rijswijk zelf, ten gevolge van de ontwikkelingen in onder andere het Havenkwartier, Kessler Park en rondom Bogaard Stadscentrum. Ook in Delft wordt parkeerregulering op zeer korte termijn overwogen in een gebied grenzend aan Vrijenban.

   Om proactief en adequaat te kunnen reageren op deze ontwikkelingen is het noodzakelijk om de kaders in de Kadernota Parkeren 2015-2025 te herdefiniëren. Dit stelt de gemeente in staat om proactief in te spelen op de aanstaande ontwikkelingen, om regie te pakken in de rechtvaardige verdeling van de openbare parkeerruimte én om parkeeroverlast vanwege een waterbedeffect vanuit buurgemeenten te beperken, voor onze inwoners, op een manier die aansluit bij de behoeften en veranderende omstandigheden.

3. **Voorstel**
   Het college toestemming te geven om af te wijken van de kaders in de Kadernota Parkeren 2015 -2025 en vooruitlopend op de herziening van deze Kadernota de parkeerreguleringstijden in de gebieden Oud-Rijswijk en omgeving (bestaande uit zone 33240 en 33245), Te Werve (bestaande uit zone 32260 en 32255) en Huis te Lande (bestaande uit zone 32260 en 32265) uit te breiden en de tijden te wijzigen van *maandag tot en met zondag 18:00 uur tot 24:00 uur*, naar maandag tot en met zondag 09:00 uur tot en met 24:00 uur.

4. **Beoogd effect**
   Het hoofddoel is om de te verwachten overlast als gevolg van het waterbedeffect vanuit Den Haag te voorkomen of tot een minimum te beperken, en om parkeerruimte te waarborgen voor onze inwoners en bedrijven.
   De uitbreiding van de reguleringstijden heeft slechts beperkte gevolgen voor de financiële situatie van onze inwoners en bedrijven. Dit komt doordat de vergunning van een inwoner of bedrijf geldig blijft en na de verlenging gedurende de volledige duur van de regulering van kracht is. Het enige gevolg is dat er ook overdag bezoekersuren zullen worden ingezet, wat wellicht leidt tot een toename van het gebruik.

Een bijkomend doel is om de Kadernota tijdig te herzien, op een wijze waarbij de gemeente in de toekomst proactief kan reageren op verwachte ontwikkelingen, zowel binnen als buiten onze gemeente. Om zo de mogelijkheid om preventief en effectief te handelen te creëren, waardoor verwachte (parkeer)problemen kunnen worden voorkomen en parkeerruimte te waarborgen voor onze inwoners.

5. Argumenten

Huidige kaders Kadernota Parkeren

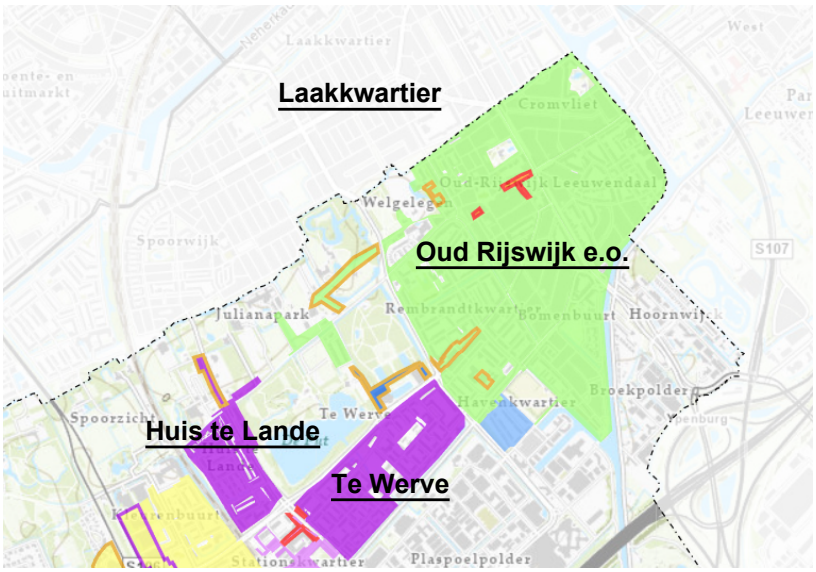
De Kadernota Parkeren 2015-2025 (hoofdstuk 2.3.3) bevat nu de volgende richtlijnen:

- Bij te hoge parkeerdruk kiest de gemeente Rijswijk voor het instrument van parkeerregulering; niet voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit;
- Een parkeerdruk van 90% of meer beschouwen we als probleem. Vanaf deze parkeerdruk onderzoekt de gemeente de mogelijkheden voor parkeerregulering.
- Parkeerregulering wordt uitsluitend ingevoerd wanneer een meerderheid van de belanghebbenden daarvoor kiest.

De grenzen van de parkeerreguleringsgebieden zijn duidelijk en logisch.

Ontwikkelingen Laakkwartier, Den Haag

De aanpassing van reguleringstijden in Laakkwartier zal naar verwachting directe gevolgen hebben voor de aangrenzende parkeergebieden, Oud Rijswijk en omgeving (bestaande uit zone 33240 en 33245), Te Werve (bestaande uit zone 32260 en 32255) en Huis te Lande (bestaande uit zone 32260 en 32265) (zie onderstaande kaart). Op dit moment geldt de regulering in deze gebieden van 18:00 tot 24:00 uur, voornamelijk vanwege eerder vastgestelde verschuiving van parkeerproblemen vanuit Den Haag, het zogenoemde waterbedeffect. De huidige uitbreiding van de tijden zal naar verwachting een vergelijkbaar effect met zich meebrengen. Deze uitbreiding houdt in dat de parkeerregulering in Laakkwartier uitbreidt naar 09:00 uur tot en met 24:00 uur.



Afbeelding 1: Kaart deel van gemeente Rijswijk
groen en groen + oranje rand = Oud Rijswijk en omgeving,
paars, paars + oranje rand en blauw + oranje rand = Te Werve en Huis te Lande.

Er kan daarnaast een merkbaar effect optreden in bepaalde delen van de Plaspoelpolder. De nabijheid van een station en een tramlijn naar het centrum van Den Haag maakt deze plek aantrekkelijk voor mensen die op zoek zijn naar 'gratis' parkeermogelijkheden. Als gemeente streven we ernaar om geen faciliteiten te bieden voor 'vreemdparkeerders', waaronder bezoekers en inwoners van Den Haag die uitwijken naar onze gebieden. In eerste instantie is het niet het uitgangspunt om direct regulerend op te treden in de Plaspoelpolder, maar de situatie wel nauwlettend in de gaten te houden om snel in te kunnen grijpen wanneer dit nodig blijkt.

Drie mogelijke scenario's
In reactie op de ontwikkelingen in Den Haag voorziet de gemeente drie mogelijke scenario's.

1. Volgen van huidige kaders

   Er wordt uitgegaan van de huidige kaders in de Kadernota Parkeren. Dit houdt in dat zodra er signalen bij de gemeente binnenkomen die aanleiding geven tot het onderzoeken van de parkeersituatie, er een parkeerdrukonderzoek wordt voorbereid en uitgevoerd. Wanneer de resultaten van dit onderzoek aantonen dat er een parkeerdruk van boven de 90% wordt waargenomen, dan wordt de parkeersituatie als problematisch aangeduid en wordt uitbreiding van de reguleringstijden overwogen.
   Als vervolg hierop zal er een draagvlakonderzoek worden uitgevoerd onder de belanghebbenden. Alleen wanneer de meerderheid van belanghebbenden kiest voor het uitbreiden van de reguleringstijden, zal de gemeente daadwerkelijk over gaan tot het uitbreiden van de deze tijden.

2. Actief de reguleringstijden uitbreiden

   De in het verleden ervaren waterbedeffecten en expertise binnen de ambtelijke organisatie geven voldoende reden om de reguleringstijden in de parkeergebieden Oud-Rijswijk en omgeving (bestaande uit zone 33240 en 33245), Te Werve (bestaande uit zone 32260 en 32255) en Huis te Lande (bestaande uit zone 32260 en 32265) proactief uit te breiden.
   Het wordt als onwenselijk beschouwd om de ontwikkelingen in Den Haag af te wachten en pas actie te ondernemen nadat de parkeerdruk 90% of meer bedraagt, én er een meerderheidssteun is voor het uitbreiden van de reguleringstijden. De ervaring leert dat het lastig is om draagvlak te peilen voor een overlastsituatie die nog niet bestaat. Dit betekent dat de gemeente volgens het huidige beleid geen maatregelen mag nemen terwijl de kans op aanzienlijke overlast erg groot is. Pas wanneer parkeeroverlast wordt waargenomen én ervaren kan er worden ingegrepen. De intentie is om overlast voor onze inwoners te voorkomen in plaats van deze achteraf te moeten oplossen.

   In 2024 zal er worden ingezet op het herdefiniëren van de kaders in de Kadernota Parkeren, om in toekomstige situaties te kunnen acteren op ontwikkelingen en het daaropvolgend waterbedeffect. Deze zal aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd.

3. Direct aanpassen kaders vooruitlopend op algehele herziening Kadernota Parkeren

   Hoewel de huidige ontwikkelingen in Laakkwartier, Den Haag, een dringende reden vormen om nú te handelen door het uitbreiden van de parkeerreguleringstijden, zijn er meerdere (toekomstige) ontwikkelingen die een aanzienlijke impact zullen hebben op de openbare ruimte en parkeersituatie in Rijswijk. Om het college in staat te stellen om in 2024 al actief te kunnen acteren op ontwikkelingen waar een significant waterbedeffect wordt verwacht, worden de nieuwe kaders omtrent de invoering/uitbreiding van parkeerregulering, vooruitlopend op de algehele herziening van de Kadernota Parkeren, aan de raad voorgelegd ter besluitvorming.

Het college stelt de raad scenario 2 voor, omdat na de invoering in het verleden in Den Haag men aanzienlijke overlast heeft ervaren, die varieerde van het gebrek aan parkeerruimte tot aan vandalisme en ernstige belemmeringen voor hulpdiensten die niet in staat waren om ongehinderd door te komen. De invoering van regulering in Den Haag leidde toen tot aanzienlijke uitdagingen op het gebied van handhaving, waardoor de situatie escaleerde en de veiligheid van onze inwoners in het gedrang kwam. Dit wil de gemeente te allen tijde voorkomen of zoveel mogelijk beperken.

De gemeente draagt zelf de verantwoordelijkheid voor de ontwikkelingen binnen haar grenzen. Deze autonomie geeft ons de gelegenheid om gezamenlijk het beleid te herzien en actualiseren. Het voornaamste doel is nu om de gevolgen van het waterbedeffect vanuit Den Haag voor onze inwoners en bedrijven proactief te voorkomen of beperken. Deze koers wordt voor toekomstige ontwikkelingen verder uitgewerkt in de Kadernota Parkeren.

6. Kanttekeningen

Doorlooptijden invoering/uitbreiding parkeerregulering
Het invoeren of uitbreiden van regulering is niet haalbaar binnen een kort tijdsbestek, een tijdsbestek waarin er sprake is van overlast.

Het uitbreiden van de reguleringstijden, in dit geval noodzakelijk vanwege ontwikkelingen in Den Haag, vergt minimaal 4 maanden. Hierbij moet rekening worden gehouden met het aanpassen van alle technische systemen, het herzien van interne werkprocedures, het bestellen en wijzigen van publieke informatieborden en het informeren van alle betrokken partijen.

Het implementeren van parkeerregulering in nieuwe gebieden vergt ten minste 8 maanden. In deze situatie moeten alle technische systemen worden opgezet, interne werkprocessen worden aangepast, informatieborden worden besteld en geplaatst, parkeerautomaten worden besteld, geplaatst en geïnstalleerd, en moeten alle betrokkenen worden geïnformeerd. Bovendien is er voldoende tijd nodig voor onze inwoners en bedrijven voor het aanvragen van een parkeervergunning.

Deze doorlooptijden zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van apparatuur en materiaal. Als er een tekort ontstaat, kan dit resulteren in het starten van een aanbestedingsprocedure, wat de doorlooptijd met nog eens 6 maanden kan verlengen. Hierbij zijn de levertijden en beschikbaarheid van de parkeerautomaten een grote onzekere factor.

Het is financieel onverstandig om de parkeerautomaten te bestellen, zonder dat er een formeel besluit is genomen. Dit houdt in dat wanneer het besluit uitgesteld wordt de invoerdatum van de (wijziging in) parkeerregulering ook wordt opgeschoven.

7. **Financiën**

Het uitbreiden van reguleringstijden heeft slechts een beperkte invloed op de kosten voor onze inwoners en bedrijven. De vergunning van een bewoner of bedrijf blijft namelijk geldig en is vanaf de uitbreiding geldig voor de gehele duur van de regulering. Ofwel, onze inwoners die nu een vergunning hebben om tijdens de avondregulering te kunnen parkeren, kunnen met dezelfde vergunning parkeren als de tijden worden uitgebreid naar overdag. Het tarief van de vergunning verandert daarnaast ook niet. De parkeervergunning behoudt dezelfde prijs ook al worden de reguleringstijden uitgebreid.
Wel zullen er ook bezoekersuren overdag worden ingezet, wat mogelijk resulteert in een groter gebruik ervan.

Deze uitbreiding van de reguleringstijden zal naar verwachting slechts leiden tot een geringe toename van de inkomsten, bestaande uit extra gebruik bezoekersuren en extra betalingen bij parkeerautomaten en mobiele parkeeraanbieders. Het is niet mogelijk om hier een nauwkeurige schatting te geven van de bijkomende opbrengsten. Verschillende factoren spelen hierbij een rol, waardoor een concrete voorspelling moeilijk te formuleren is. Zo is het bijvoorbeeld niet in te schatten hoeveel bezoekersuren er extra worden ingezet of hoeveel extra betalingen er bij een parkeerautomaat worden gedaan, omdat de reguleringstijden zijn uitgebreid.
De inkomsten staan tegenover de kosten die gepaard gaan met de aanpassing van de reguleringstijden, zoals onder andere het informeren van betrokkenen en het wijzigen van bebording en systemen. De verwachte kosten hiervoor tellen op tot ongeveer € 40.000 euro. Eventuele netto-opbrengsten of kosten komen ten goede aan of ten laste van de parkeerreserve. De potentiële netto-opbrengsten kunnen worden ingezet voor mobiliteits-gerelateerde doeleinden.

8. **Vervolg**

Om zo snel mogelijk te kunnen reageren op de ontwikkelingen in Den Haag, is het B&W voorstel zodanig opgebouwd dat er onder voorbehoud van het besluit van de raad, inmiddels door ons een besluit is genomen over de aangepaste tijden van de regulering in de betreffende gebieden. Zodoende kan er direct na goedkeuring van de raad onmiddellijk actie worden ondernomen.
De uitbreiding in Den Haag is reeds een aantal keer uitgesteld, maar wordt in het voorjaar 2024 verwacht. Gemeente Rijswijk zal zo snel mogelijk de wijziging ook doorvoeren in Rijswijk, echter is het gelijktijdig met Den Haag doorvoeren mogelijk niet haalbaar gezien de doorlooptijden zoals omschreven in de kanttekeningen. Het streven is om zo snel mogelijk de uitbreiding van de reguleringstijden in Rijswijk ook fysiek door te voeren.

Na het nemen van het besluit zal er een parallel traject worden ingezet. Hierbij zullen het informeren van belanghebbenden, de aanschaf en aanpassing van informatieborden, en wijzigingen in systemen gelijktijdig plaatsvinden. Dit wordt gedaan met als doel een zo spoedig mogelijke uitbreiding van de reguleringstijden te realiseren. Deze gecoördineerde benadering streeft ernaar zowel efficiëntie als kwaliteit te waarborgen, waardoor de implementatie van de nieuwe regulering soepel en effectief verloopt. Tegelijkertijd wordt ervoor gezorgd dat alle belanghebbenden gedurende het proces goed op de hoogte blijven.

9. **Communicatie**
Wanneer de raad instemt met het proactief handelen op de ontwikkelingen in Den Haag zal een uitgebreid communicatieplan worden opgesteld en uitgevoerd, dat tot doel heeft om alle belanghebbenden op een heldere en effectieve manier te informeren. Dit plan zal verschillende communicatiekanalen omvatten, zoals lokale media, websites, directe communicatie met inwoners en belanghebbende organisaties en mogelijk ook informatiebijeenkomsten. De nadruk zal liggen op het verstrekken van duidelijke informatie over de voorgestelde veranderingen, het bieden van gelegenheid voor feedback en het creëren van bewustzijn over de redenen achter de genomen maatregelen.

10. **Bijlagen**
Geen

Burgemeester en wethouders,

de secretaris,	de burgemeester,
P.M. Schuit	H. Sahin

Raadsbesluit

Rijswijk

De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 27 februari 2024
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders
d.d. 23 januari 2024, nr.

B E S L U I T :

Het college toestemming te geven om af te wijken van de kaders in de Kadernota Parkeren 2015 -2025 en vooruitlopend op de herziening van deze Kadernota Parkeren de parkeerreguleringstijden in de gebieden Oud-Rijswijk en omgeving (bestaande uit zone 33240 en 33245), Te Werve (bestaande uit zone 32260 en 32255) en Huis te Lande (bestaande uit zone 32260 en 32265) uit te breiden en de tijden te wijzigen van maandag tot en met zondag 18:00 uur tot 24:00 uur, naar maandag tot en met zondag 09:00 uur tot en met 24:00 uur.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 27 februari 2024.

De gemeenteraad,

de griffier,	de voorzitter,
J.A. Massaar, bpa	H. Sahin