



aan De raad	van / doorkiesnummer College van burgemeester en wethouders	ter kennisname aan
corsanummer 17.025215	bijlage(n) één	datum 1 maart 2017
betreft Notitie Parkeren		

Aanleiding voor deze notitie

In het forum van 21 februari 2017 is de stand van zaken van de invoering van het nieuwe fiscale en digitale parkeersysteem besproken. De uitkomst van de beraadslaging was dat raadsleden beargumenteerd wilden zien waarom het college heeft gekozen voor de afschaffing van de blauwe zones in gebieden met betaald parkeren en voor de huidige omvang van het gebied rondom het winkelcentrum In de Bogaard. Een derde punt was wat de gemeente doet bij acute gevallen als gevolg van het nieuwe parkeersysteem.

Naar aanleiding van deze discussie heeft wethouder Van Hemert toegezegd de gemeenteraad een notitie te sturen met daarin een toelichting op gemaakte keuzes en een antwoord op concrete vragen die op 21 februari zijn gesteld. U vindt dat in de paragrafen hieronder, de antwoorden op de concrete vragen staan in de bijlage.

Aanleiding nieuw parkeersysteem

Het is goed om kort terug te kijken op de reden voor de veranderingen in het parkeerbeleid. Al in 2011 is bij het vaststellen van de Structuurvisie Mobiliteit geconstateerd dat het toenmalige parkeersysteem aan verandering toe was. Toen in 2014 in Oud Rijswijk en aangrenzende gebieden het belanghebbendenparkeren werd geïntroduceerd, werd het nog duidelijker dat het systeem niet goed functioneerde. De combinatie van vergunningen en blauwe zones leidde tot problemen die niet binnen de mogelijkheden van het beleid waren op te lossen. De beschikbare parkeerplaatsen in de belanghebbendegebieden werden niet optimaal gebruikt, langparkeerders (geen visite van bewoners) mochten hier bijvoorbeeld niet parkeren. En sommige wijkwinkelcentra waren niet goed bereikbaar voor hun klanten, omdat parkeerplaatsen bij blauwe zones werden gebruikt door langparkeerders. Met handhaving was dat probleem niet op te lossen. De Kadernota Parkeren 2015 – 2025 introduceerde een nieuw parkeersysteem waarmee de gemeente tegemoet kan komen aan de belangen van alle parkeerders in Rijswijk.

Doel nieuw parkeersysteem

Het doel van het nieuwe parkeersysteem is het beter en eerlijker verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen in de stad en het voorkomen van parkeeroverlast voor inwoners en ondernemers. Dit doel wordt bereikt met een duidelijk en uniform parkeersysteem in alle gebieden met betaald parkeren, een betaalbare parkeerexploitatie en een heldere tariefstructuur.

Nieuw parkeersysteem

Het nieuwe systeem repareert de onwenselijke eigenschappen van het oude en biedt voordelen voor alle parkeerders:

- In de gebieden met betaald parkeren kan iedereen zijn auto kwijt. Inwoners met een vergunning; hun visite, waarvoor een bezoekersurenregeling ter vervanging van de kraskaart beschikbaar is. Bezoekers van buiten het gebied tegen betaling. In het oude systeem was dat voorbehouden aan de inwoners en hun visite. Iemand die bijvoorbeeld 's avonds in Oud Rijswijk naar een restaurant gaat, kon vroeger alleen parkeren in de Herenstraat en de Willemstraat. Waren daar de parkeerplaatsen allemaal bezet, dan moest hij uitwijken naar een andere wijk of terug naar huis gaan. Nu mag hij in de aangrenzende woonstraten, waar voldoende ruimte is, parkeren en kan toch naar de horeca.



- Bij wijkwinkelcentra, wijkcentra en sport- en welzijnsaccommodaties zijn de blauwe zones vervangen door zogenoemde reductiezones, speciaal bedoeld voor kortparkeerders. Dat betekent dat bijvoorbeeld winkels beter bereikbaar zijn voor klanten, omdat er geen plekken bij blauwe zones in beslag worden genomen door langparkeerders. Bezoekers van wijkcentra en sport- en welzijnsaccommodaties hebben nu meer parkeerplekken dan vroeger tot hun beschikking. Ze kunnen terecht bij de reductiezone of bij andere parkeerplekken in de buurt, waar ze vroeger niet mochten staan.
- Handhaving gebeurt op kenteken en is daardoor tijdbesparend (minder administratieve handelingen) en efficiënt;
- De uitgifte van vergunningen geschiedt digitaal en is daardoor tijdbesparend. Inwoners kunnen vanuit huis de vergunning aanvragen en hebben niet meer te maken met lange wachttijden bij de balie.

Overgang van oud naar nieuw

De overgang van het oude naar het nieuwe systeem leidt in de stad tot vragen. Men moet wennen aan het nieuwe systeem. Niet alles op straat verloopt vlekkeloos en dat is logisch bij zo'n megaoperatie als de invoering van een nieuw parkeersysteem. In de raad leidt de nieuwe situatie tot discussies en vragen over onderdelen van het nieuwe parkeersysteem, te weten de blauwe zones, de omvang van en tariefstelling in het gebied rondom het winkelcentrum In de Bogaard en andere onderwerpen.

Blaue zones

Het college kiest er niet voor om blauwe zones opnieuw in te voeren. De gemeente heeft gekozen voor een eenduidig parkeersysteem in de gebieden met betaald parkeren: overal betaald parkeren met kentekenregistratie. Blaue zones doorbreken dat systeem. Bovendien is de kans op parkeeroverlast voor de inwoners van het omringende gebied groot: de zones worden dan in beslag genomen door langparkeerders, waardoor bij bijvoorbeeld sommige wijkwinkelcentra de klanten van deze winkels niet dichtbij kunnen parkeren, maar moeten doorrijden en verder in de wijk tegen een hoger tarief hun auto kwijt kunnen. Dat is niet in het belang van de winkeliers (bereikbaarheid), winkeliers moeten hun klanten optimaal kunnen ontvangen.

De blauwe zones zijn vervangen door reductiezones met een laag tarief. De toegestane parkeertijd en dit tarief zijn niet in cement gegoten. Het college onderzoekt op korte termijn de mogelijkheden om het parkeren bij de reductiezones voor het eerste of de eerste twee uur gratis te maken en doet hiervoor een onderbouwd voorstel. Een kanttekening hierbij is dat ook bij gratis parkeren parkeerders hun kenteken moeten invoeren.

Gebied rondom het winkelcentrum In de Bogaard

Het college wil de inwoners van de Kleuren- en Artiestenbuurt, een deel van de Muziekbuurt en een deel van Steenvoorde beschermen tegen parkeeroverlast door bezoekers van het winkelcentrum In de Bogaard. Daarom is dit gebied, waar in het oude systeem belanghebbenden parkeren was, omgezet naar een gebied met betaald parkeren. Zo blijft de leefbaarheid van deze buurten intact. Het is bekend dat automobilisten bereid zijn om ver te lopen als ze ergens gratis kunnen parkeren. Nu is het gebied zo groot dat het aannemelijk is dat bezoekers van In de Bogaard op de plek gaan parkeren waar ze dat behoren te doen: in de garages en parkeerterreinen in de directe nabijheid van het winkelcentrum. De woonstraten blijven dan beschikbaar voor inwoners en hun visite. Zo was het ook in de oude situatie: toen mochten alleen inwoners met vergunning en hun visite in deze straten parkeren.

Daar komt bij dat in het contract met Q-Park is vastgelegd dat de gemeente in het gebied rondom het winkelcentrum zoals dat nu is aangewezen een hoger parkeertarief hanteert dan het tarief in de parkeergarage. Volgens extern juridisch advies is het niet mogelijk om het afgesproken gebied te verkleinen dan wel een lager tarief te hanteren dan in de parkeergarage geldt.

Het college stimuleert wel dat eigenaren van de panden in het winkelcentrum en winkeliers met Q-Park bekijken hoe de tarieven van de parkeergarage en –terreinen naar beneden kunnen, waardoor parkeren bij het winkelcentrum aantrekkelijker wordt.



Overige onderwerpen

In de raad zijn ook vragen gesteld over overige zaken, zoals de situatie voor sportverenigingen, de situatie op straat (borden, parkeerautomaten) en het mogelijke waterbedeefte van het nieuwe parkeersysteem. Deze zaken zijn onderdeel van de toegezegde evaluatie die eind april start. Hierin komen in ieder geval aan de orde:

- cijfers over prestatie en gebruik (aantal uitgegeven vergunningen, aantal transacties bij automaten en belparkeren en aantal gebruikers visiteregeling)
- problemen bij vergunningen (beleidsregels), zoals de deelautoregeling en mantelzorgvergunning
- aanwijzingsbesluiten die gebiedsindeling en tijden regelen
- gebruik en acceptatie van reductiezones
- werking en plaatsing van automaten
- gebruik en werking belparkeren
- digitaal handhaven
- digitale bezoekersuren (vervanger kraskaart)
- versimpelen van het systeem waar nodig
- waar mogelijk kleine niet helder afgebakende gebieden gelijktrekken met de omgeving
- voorstellen om problemen aan te pakken.

Acute zaken

Een onderdeel van het nieuwe parkeersysteem dat voorafgaand aan de evaluatie opnieuw wordt bekeken, is de situatie rondom vrijwilligers van sportverenigingen, welzijnsinstellingen en andere organisaties. Het college onderzoekt of de klacht dat deze inwoners onevenredig worden getroffen door het nieuwe systeem gegrond is en zoekt naar een oplossing. Ook onderzoekt het college of een regeling die de gemeente Den Haag heeft voor sportverenigingen ook in Rijswijk kan worden toegepast. Het resultaat van dit onderzoek komt beschikbaar voor de evaluatie.

Mochten zich acute problemen voordoen als gevolg van het nieuwe parkeersysteem, dan zorgt het college zo snel mogelijk voor een oplossing.

Beleidsvaluatie

De beleidsvaluatie vergt meer tijd. Daarvoor is het noodzakelijk inzicht te hebben in de meetbare effecten van het beleid op het parkeergedrag. Deze evaluatie start in het najaar van 2017. Hierbij worden inwoners en de raad actief betrokken. Hoe dit vorm krijgt, moet nog verder worden uitgewerkt.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de waarnemend secretaris,

W. van der Giessen

de burgemeester,

drs. M.J. Bezuijen



Bijlage: Concrete vragen vanuit het forum van 21 februari 2017

1. Kan het gele gebied kleiner?

Het doel van de omvang van dit gebied is ervoor te zorgen dat bewoners geen overlast ervaren van parkerende bezoekers van het winkelcentrum In de Bogaard. Maak je het gebied kleiner, dan is het voor veel van die bezoekers aantrekkelijker om buiten het gele gebied te gaan parkeren, omdat ze dan minder ver hoeven te lopen naar het winkelcentrum dan nu het geval is.

2. Kan een deel van het gele gebied een lager tarief krijgen?

Een lager tarief betekent feitelijk een verkleining van het gele gebied. Het doel van de omvang van het huidige gele gebied is ervoor te zorgen dat bewoners geen overlast ervaren van parkerende bezoekers van het winkelcentrum In de Bogaard. Maak je het gebied kleiner, dan is het voor veel van die bezoekers aantrekkelijker om buiten het gele gebied te gaan parkeren, omdat ze dan minder ver hoeven te lopen naar het winkelcentrum dan nu het geval is.

3. Waarom kan de gemeente niet fiscaliseren in gebieden met parkeren op eigen terrein? (Prinses Beatrixlaan).

De gemeente kan geen belasting heffen op grond die niet in eigendom van de gemeente is, tenzij de eigenaar toestemming heeft gegeven.

4. Communiceer dat providers geld kosten.

We gaan dat via onze gebruikelijke kanalen communiceren.

5. Kunnen de blauwe zones terug?

We raden terugkeer van de blauwe zones in gefiscaliseerde gebieden af, omdat dit strijdig is met het doel van de Kadernota parkeren (de keuze voor één parkeersystematiek in heel Rijswijk).

6. Kan er een parkeervergunning komen voor alle inwoners die vrijblijvend is voor de inwoners van gebieden zonder betaald parkeren?

Met deze vergunning bereik je het doel van de parkeermaatregelen niet, namelijk het verminderen van de parkeerdruk. Zodra bewoners van andere wijken met een dergelijke vergunning onbeperkt kunnen parkeren in de gebieden met betaald parkeren, dan krijgen de bewoners van die wijken te maken met parkeeroverlast. Dat willen we voorkomen.

7. Hoe kom je welzijnsinstellingen tegemoet waar de vrijwilligers weglopen omdat ze de tarieven te hoog vinden?

Voor welzijnsinstellingen is een parkeervergunning beschikbaar. Dat is de parkeervergunning maatschappelijke instellingen.

8. Idem voor sportverenigingen.

De gemeente Den Haag heeft een regeling voor sportverenigingen, we bekijken of deze regeling ook geschikt is voor Rijswijk.

9. Wat is de oplossing voor het tekort aan parkeerplaatsen bij sporthallen?

De blauwe zones bij de Marimbahal en de Van Zweedenzaal zijn omgezet naar reductiezones. Bij de Van Zweedenzaal zijn er evenveel reductieplaatsen als vroeger blauwe zones. Bij de Marimbahal zijn nu meer reductieplaatsen dan vroeger in de blauwe zone beschikbaar waren. In een gebied met fiscaal parkeren bestaat feitelijk geen tekort aan parkeerplaatsen: automobilisten kunnen overal parkeren, tegen betaling.

10. Kunnen bewoners met parkeren op eigen terrein bezoekersuren kopen?

Volgens de huidige regels kan dat niet. We nemen dit punt mee bij de evaluatie.

11. Gaat u in gesprek met Q-park?

Ja.



12. Kan de gemeente autodelen regelen, zodat men geen gebruik hoeft te maken van de huidige dure organisatie?

Het is de vraag of de gemeente dat goedkoper kan aanbieden, als het al een taak van de gemeente zou zijn.

13. Hoe gaat het college de tarieven van de providers compenseren?

Dat gaan we niet doen. Dan zouden we dat voor alle autobezitters in Rijswijk moeten compenseren en dat kost veel gemeenschapsgeld. Wie een provider zoekt, doet er goed aan de tarieven van de verschillende providers te vergelijken, daar zitten verschillen in.

14. Wat gaat u doen met de blauwe zones?

We zijn niet van plan de blauwe zones weer in te voeren, dat is strijdig met de uitgangspunten in de kadernota parkeren.

15. Waarom zijn er gebieden met verschillende tarieven?

In Oud Rijswijk hebben we het bestaande tarief van de Herenstraat/Willemstraat aangehouden, omdat we zo weinig mogelijk wilden veranderen. Daarom zijn de gebieden ook hetzelfde gebleven, op enkele kleine logische correcties na. Voor het gebied rondom de Bogaard zijn we verplicht een hoger tarief dan dat van Q-park in de parkeergarage te hanteren. Voor de reductiezones tenslotte hebben we gekozen voor een tarief dat in de buurt komt van de bezoekersuren voor bewoners.

16. Wat gaat het college doen aan de tarievenstructuur?

Als de gemeenteraad een ander tarief wil, dan doen we daarvoor bij de volgende begrotingsbehandeling een voorstel.

17. Heeft de gemeente inspraak gehad in de tarieven van Q-park?

Nee, Q-park is in principe vrij om tarieven te bepalen.

18. Komen er meer parkeerautomaten?

Als uit de evaluatie blijkt dat er te weinig parkeerautomaten zijn, dan kunnen we overwegen er extra bij te plaatsen.

19. Kunt u het beleid evalueren op doelstellingen en lukt dat binnen drie maanden?

We evalueren eind april de maatregelen op straat. Evalueren op doelstellingen vergt meer tijd ivm aanvullend onderzoek.

20. Wat zijn de argumenten voor het opheffen van blauwe zones in gefiscaliseerde gebieden?

In de kadernota parkeren heeft de gemeenteraad onder meer gekozen voor de introductie van één parkeersysteem in Rijswijk. Veel blauwe zones werden onjuist gebruikt (doordraaien schijf), waardoor ze niet werden gebruikt voor kortparkeren.

21. Komt er een gratis vergunning voor mantelzorgers?

De gemeenteraad heeft de tarieven vastgesteld. Een motie van het CDA om de parkeervergunning voor mantelzorgers gratis te maken, is niet aangenomen.

22. Hoe zit het met het waterbedeffect?

Dat betrekken we bij de evaluatie. Hiervoor zullen we verkeerstellingen moeten uitvoeren.

23. Hoe pakt u acute zaken op?

We gaan meteen in gesprek met mensen die dat betreft en proberen gepaste oplossingen te vinden.

24. Hoe gaat u de raad informeren?

Via de gebruikelijke kanalen (raadsinformatiebrief, mededelingen in het Forum).