



Datum besluit B&W 4 februari 2020
Forumverg. d.d. 18-02-2020
Agendapunt nr. 14
Portefeuillehouder(s) B.D. Lugthart - Mobiliteit, Dienstverlening, Gezondheid, Sport en
Organisatie
Redacteur F.J. de Jong & D. Linssen
Doorkiesnummer (070) 326 11 13
Domein / Team Parkeren Auto & Fiets
Coursanummer 19.116852

Aan de Raad,

1. Onderwerp

Aanpassingen parkeerregulering

2. Voorstel

In te stemmen met het voorstel tot aanpassingen van de parkeerregulering:

- Toevoegen van betaald parkeren in Te Werve van 18-24 uur, voor zowel de woonwijk als ook het gebied rondom Don Bosco, de kinderboerderij en Westhof;
- Toevoegen betaald parkeren op de Handelskade van 18-24 uur, tussen de Klipperstraat en de Magnoliastraat
- Aanpassen tarieventabel (in verband met herstellen typefout bij bezoekersvergunning met terugwerkende kracht tot 1-1-2020 en mogelijk maken van o.a. toevoegen van Te Werve) conform bijlage 1.

Een besluit te nemen over alternatieve/aanvullende voorstellen:

- *Voorstel 1: drie uur gratis bij alle maatschappelijke- en sportvoorzieningen*
- *Voorstel 2: opheffen zones Esdoornstraat, Julianastraat AH*
- *Voorstel 3: één uur gratis in alle (buurt)winkelgebieden*
- *Voorstel 4: één vergunning voor heel Rijswijk*

Hiernaast zal, op basis van adviezen van de werkgroepen, het parkeervergunningenbeleid en Parkeren op Eigen Terrein (POET) nader uitgewerkt worden en in het najaar in een voorstel aan uw raad voorgelegd worden.

In paragraaf 8 is een nadere toelichting opgenomen.

Aanvullende varianten (D66) op basis van forum Stad 18-2-2020:

D66 heeft in het Forum Stad van 18 februari 2020 enkele varianten ingediend. Deze worden separaat uitgewerkt en toegezonden, zodat deze deel uit kunnen maken van de bespreking in de raadsvergadering van 3 maart 2020. **Dat zal uiterlijk dinsdag 26 februari zijn.**

3. Aanleiding

In december 2018 heeft uw raad kennisgenomen van de beleidsevaluatie Parkeren met de bijbehorende uitvoeringsagenda. De beleidsevaluatie was aanleiding voor het indienen van de motie "Weg uit de Rijswijkse wirwar van parkeerregels en -zones". Deze motie is door de Raad aangenomen. De motie roept op tot het aanleveren van een discussienota waarin het college wordt opgedragen om de vergunningsgebieden binnen Rijswijk te herzien en waarbij de eerste bevindingen van de uitvoeringsagenda betrokken worden. Deze motie is beantwoord door de discussienota 'Aanpassingen parkeerregulering' welke in juli 2019 aan de Raad is verstrekt.



Vervolgens is er tijdens een discussiesessie in oktober 2019 uitvoerig ingegaan op de inzichten van de diverse raadsleden: welke problemen willen zij nu echt opgelost hebben? De discussienota 'Aanpassingen parkeerregulering' en de uitkomsten van de discussiesessie zijn hierna besproken tijdens het Forum Stad in oktober 2019, waarbij is afgesproken dat het college een voorstel zal opstellen op basis van alle genoemde zaken en inzichten.

4. Huidige situatie

In de discussienota 'Aanpassingen parkeerregulering' werd de huidige parkeersituatie beschreven. Voor het volledige beeld worden de highlights hiervan nog weergegeven:

- Binnen het gereguleerd gebied wordt er gebruik gemaakt van 5 verschillende regimes (reguleringsstijden), waarbij binnen deze regimes wel sprake is van tariefdifferentiatie. Hierdoor ontstaat het beeld dat er van veel meer verschillende regimes sprake is.
- Tariefdifferentiatie is een middel om parkeerders te sturen naar de locatie waar ze gewent zijn. Bijvoorbeeld door straat parkeren duurder te maken en zodoende parkeerders naar de parkeergarages te sturen (blik van de straat).
- Het huidige parkeerbeleid is een gevolg van het leveren van maatwerkoplossingen door de jaren heen. Enkele voorbeelden zijn:
 - Er zijn diverse 'rafelrandjes'; dit zijn stukjes van een gebied waarbij het onduidelijk is waartoe dit stukje behoort en welk regime met welk tarief hier geldt;
 - Veel bebording nodig;
 - In 1 straat kan het regime aan de rechterkant anders zijn dan dat aan de linkerkant;
 - Door de geografische versnippering van Rijswijk is het moeilijker om de parkeerbehoefte van de diverse doelgroepen zo optimaal mogelijk in te vullen;
 - Onoverzichtelijk geheel (weinig uniformiteit) van regels zowel op papier als in de openbare ruimte.
- Het in de kadernota vastgelegde doel van het parkeerbeleid is het streven naar een toekomstbestendig en betaalbaar parkeerbeleid met een logische en eerlijke verdeling van de schaarse ruimte.

Er is op dit moment geen sprake van beperkende spelregels, relatie tussen beschikbare parkeerplekken en maximaal uit te geven parkeerproducten of differentiatie in prijs. Hierdoor kan iedereen in aanmerking komen voor een parkeervergunning en mede hierdoor staat de beschikbare parkeercapaciteit onder druk. Dit is onderwerp van gesprek geweest in de bijeenkomsten met de werkgroepen uit de wijken. De hoofdlijnen van het advies van de werkgroepen worden verder uitgewerkt in een voorstel naar Uw Raad.

5. Uitgangspunten

Uw Raad heeft de behoefte om een voorstel van het college te ontvangen, waarin zoveel als mogelijk de eisen en wensen zijn verwerkt om te komen tot breed gedragen wijzigingen op het parkeerbeleid.

Uitgangspunten bij het voorstel dat nu voor ligt zijn de volgende:

- *Bereikbaar*
Het economisch functioneren van winkels en ondernemers faciliteren en de woonwijken en maatschappelijke voorzieningen toegankelijk houden.
- *Leefbaar*
Beperken van parkeerdruk en -overlast en het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit.
- *Data*
Parkeersituatie wordt op basis van data en metingen objectief beoordeeld en vastgesteld;
- *Uniformiteit*
Huidige maatwerkoplossingen worden zoveel als mogelijk geüniformeerd;
- *Gebruiksvriendelijk*
Gebieds/zone-indeling, bijbehorende regelingen, parkeerapparatuur en bebording dienen voor iedere gebruiker logisch te zijn;
- *Budgettair neutraal*
De wijzigingen in het parkeerbeleid dienen minimaal budgettair neutraal te zijn;



- *Doelgroepenbenadering*
De juiste doelgroep op de juiste plek op het juiste moment.

Parkeerregulering wordt enkel toegepast daar waar er daadwerkelijk van een parkeeruitdaging sprake is. Het wel of niet invoeren van parkeerregulering en welke vorm kan dan worden afgewogen op basis van de genoemde uitgangspunten.

Voor de volledigheid is in bijlage 2 het overzicht van de parkerende doelgroepen en de bijbehorende kenmerken per doelgroep toegevoegd. Tevens zijn overzichtskaarten gemaakt waar de doelgroepen 'bewoners en hun bezoek' en 'bezoekers voorzieningen en winkels' prioriteit hebben. Deze kaarten worden toegelicht tijdens het presentatieforum op 11 februari. Vooral in Oud Rijswijk e.o. is parkeren voor ondernemers en werknemers nog een uitdaging. Op deze wijze kan ook worden vastgesteld waar de parkeerdruk hoog is en welke doelgroepen hiervoor zorgen.

6. Participatie

Stand van zaken werkgroep gereguleerd gebied Oud Rijswijk e.o./Te Werve.

In 2019 zijn informatieavonden georganiseerd in de wijken die vallen binnen het reguleringsgebied (Cromvliet, Leeuwendaal, Bomenbuurt, Oud Rijswijk en Rembrandtkwartier) Tevens is een informatieavond georganiseerd in de wijk Te Werve, waar nu een hoge parkeerdruk wordt ervaren maar waar nog geen parkeerregulering is ingevoerd.

Op basis van de opgehaalde informatie en de werkgroep bijeenkomsten is zijn er adviezen van de werkgroepen geformuleerd:

- Vergunningenbeleid
- Inrichting (quick wins)
- Handhaving
- Reguleringstijden
- Invoeren parkeerregulering vanaf 18.00 tot en met 00.00 uur (alleen Te Werve)

De werkgroepen hebben nadrukkelijk aangegeven hun advies te willen presenteren aan de wijken en aan uw raad en de wens uitgesproken dat uw raad het advies betreft in de vervolgdiscussie over de aanpassing van het parkeersysteem in Rijswijk. De adviezen van beide werkgroepen zijn als bijlagen 3 en 4 toegevoegd.

Effecten ondernemers en winkeliers

Bij het opstellen van de varianten en scenario's is geconstateerd dat het wenselijk is deze ook te bespreken met de ondernemers en winkeliers van met name Oud Rijswijk. Er is daarom in januari voorafgaand aan de tweede werkgroep-bijeenkomst Oud Rijswijk e.o. een bijeenkomst georganiseerd om met ondernemers en winkeliers de voor hen relevante varianten en scenario's door te nemen.

7. Effecten aanpassingen parkeerregulering

Er zijn diverse varianten benoemd, bedacht en besproken in de afgelopen maanden. Om de waarde van de varianten te kunnen bepalen, zijn deze voor de aanpassingen van de parkeerregulering beoordeeld door een externe adviseur. Deze uitwerkingen van de varianten hebben een financieel effect en een gebruikseffect.

Voor het doorrekenen van scenario's zijn diverse aannames gedaan waarbij kanttekeningen kunnen worden geplaatst. Deze aannames zijn niet altijd hard, je kunt het effect van een wijziging in tarieven of betaaltijden niet puur cijfermatig berekenen. Parkeerders zullen bij gewijzigde omstandigheden andere afwegingen maken die niet altijd voorspelbaar zijn. In dit voorstel zijn daarom ook niet alle mogelijke scenario's benoemd of de doorrekeningen opgenomen.



Uit tot op heden gevoerde gesprekken met bewoners en ondernemers en parkeeronderzoeken blijkt dat er geen directe noodzaak is om reguleringstijden aan te passen. Reguleren op tijden dat er niet echt een parkeerprobleem is wordt zowel door bewoners als ondernemers als negatief ervaren.

Ontwikkelingen kunnen echter wel aanleiding geven om aanpassingen door te voeren.

In grote lijnen zien wij nu drie gebieden in Rijswijk:

- In de Bogaard e.o., het gebied vanaf het spoor richting Steenvoorde/Ministerbuurt; Ontwikkelingen rond In de Bogaard kunnen aanleiding zijn om ook in de avonduren te gaan reguleren. In eerste instantie lijkt het logisch daarbij wanneer dit nodig is de reguleringstijden in dit gebied aan te passen naar ma-zo 09:00-21:00. Dit zal onderwerp zijn van de gesprekken met bewoners, ondernemers en instellingen in en rond dit gebied;
- Het gebied tussen het spoor en de Burgmeester Elsenlaan (Stationskwartier, Huis te Lande en Te Werve). Op dit moment grotendeels nog niet gereguleerd. Met de Huis te Lande en Stationskwartier gaan we dit jaar nog in gesprek. Vooral de ontwikkeling van het Huis van de Stad kan in de toekomst leiden tot de wens om ook een vorm van dag regulering in te voeren. In dit gebied lijkt het waarschijnlijk dat regulering van ma-zo 12:00 – 24:00 gewenst is. Maar er kunnen ook delen blijven waar avondregulering (18-24) voldoende soelaas biedt.
- Oud Rijswijk e.o. (Cromvliet, Leeuwendaal, Bomenbuurt, Oud Rijswijk en Rembrandtkwartier; In de woonwijken is regulering in de avonduren in principe afdoende. Wel is er voor delen van wijken de vraag van bewoners om te vervroegen naar 16:00 of 17:00 om vreemd parkeerders te weren. Daartegenover staat de wens van ondernemers om juist iets te verlaten zodat personeel en klanten na 18:00 meer ruimte hebben om nog te vertrekken. Vervroegen van reguleringstijden in gebieden waar nu overdag niet gereguleerd is wordt gezien als bedreiging voor ondernemers, hun klanten en personeel. In vervolgesprekken en uitwerking van vergunningenbeleid kan deels een oplossing worden gevonden.

Door verschillende aanwezige functies (zoals wonen, maatschappelijke functies, detailhandel, kantoren, sport, cultuur, onderwijs e.d.) in de drie nu benoemde gebieden, de verschillende wensen en behoeften van gebruikers en verschillende wensen voor de (beperkte) openbare ruimte is het praktisch onmogelijk overal in Rijswijk één uniforme regulering toe te passen.

8. Toelichting voorstel en alternatieven

Parkeren raakt iedereen. Iedereen heeft zijn eigen behoefte op parkeergebied. Het is een utopie om te denken dat elke doelgroep tevreden kan worden gesteld.

Door te luisteren naar alle betrokkenen: bewoners, ondernemers, parkeerexperts en raadsleden is getracht een evenwichtig voorstel te doen dat zal zorgen voor meer uniformiteit en duidelijkheid waarbij ook ruimte is voor speciale groepen en gebieden.

In dit voorstel is derhalve op dit moment geen aanpassing in tarieven en reguleringstijden opgenomen maar wel een beeld geschetst voor de toekomst.

Voorgesteld wordt om op korte termijn een aantal gebieden (Te Werve en een deel van de Handelskade) toe te voegen aan betaald parkeergebied. Om dit mogelijk te maken en ook sneller in te kunnen spelen op een aantal te verwachten ontwikkelingen ligt ook het voorstel voor om de tarieventabel te wijzigen.

Daarnaast willen wij de parkeerdruk, die nog steeds hoog is op veel plekken in Rijswijk, beter onder controle te krijgen door het vergunningenbeleid en POET nader uit te werken.



Aanvullend wordt een aantal alternatieve/varianten voorstellen aan uw raad voorgelegd:

Voorstel 1: drie uur gratis bij alle maatschappelijke- en sportvoorzieningen

In de maatschappelijke gebieden is de gemiddelde parkeerduur erg verschillend, gemiddeld bedraagt deze ongeveer 1 uur en 30 minuten. In deze gebieden is momenteel 2 uur gratis parkeren van kracht en bij sommige verenigingen zelfs 3 uur. Om uniformiteit hierin te creëren is het voorstel om deze gebieden uniform te maken en 3 uur gratis parkeren toe te staan. Het effect op zowel parkeerdruk als ook financiën zal hierbij nihil zijn.

Onder maatschappelijke functies verstaan wij de huidige gebieden bij Trias, Welzijn Rijswijk (hoofdvestiging aan de Arnoldsonstraat), Generaal Spoorlaan 62 (Florence met (oa therapeutisch zwembad)) en Kesslerpark (bibliotheek). De hier gevestigde functies hebben een bredere functie dan voornamelijk voor de buurt en trekken dus ook parkeerders van buiten het gereguleerde gebied waarin zij liggen.

Voorstel 2: opheffen zones Esdoornstraat, Julianastraat AH

Om uniformiteit te creëren worden de kleine zones bij de buurtfunctie aan de Esdoornstraat (Ottoburg) en de AH op de hoek Julianastraat-Kerklaan opgeheven en toegevoegd aan zone 32240 (primaire doelgroep bewoners). Dit scheelt borden en vragen over waar welke regeling geldt. Deze voorstellen zijn ook met de werkgroep Oud Rijswijk en omgeving besproken. Hier is geconcludeerd dat de functie van de Ottoburg een buurtvoorziening is en dat bezoekers over het algemeen zouden moeten beschikken over een parkeervergunning. Overigens is hierover met direct betrokkenen (AH en gebruikers Ottoburg) nog niet gecommuniceerd om eventuele onduidelijkheid en onrust op voorhand te voorkomen. Zodra uw raad een besluit heeft genomen zal hierover tijdig worden gecommuniceerd alvorens het genomen besluit wordt geëffectueerd.

Voorstel 3: één uur gratis in alle (buurt)winkelgebieden

Invoering van 1 uur gratis parkeren in de (buurt)winkelgebieden (Prinses Irenelaan (Plus), dr. H. Colijnlaan (Hoogvliet), Hendrik Ravesteijnplein (Hoogvliet), Julianastraat (AH)*, Herenstraat, Mallegat en Generaal Eisenhowerplein. De gemiddelde parkeertijd in deze gebieden is volgens de gegevens van belparkeren minder dan of rond 1 uur.

Voor het gebied Herenstraat e.o. heeft de invoer van 1 uur gratis parkeren een kleine toename op de parkeerdruk. Wel zorgt deze maatregel voor ongeveer €175.000 minder inkomsten.

Voorstel 4: één vergunning voor heel Rijswijk

Het effect van bewonersvergunningen die geldig zijn in het gehele reguleringsgebied zal weinig tot geen effect hebben op de huidige parkeerdruk in de bewonersgebieden. Deze maatregel zorgt immers niet voor extra bezoekers aan Rijswijk als totaal gebied. Echter voor de woongebieden rondom het winkelcentrum In de Bogaard en bij de winkels in Oud Rijswijk zal het wel een negatief effect hebben op de parkeerdruk. Vergunninghouders zullen naar verwachting in de omliggende woonstraten parkeren en geen/minder gebruik maken van de voor bezoekers van de voorzieningen bedoelde parkeergelegenheden. Dit zorgt voor een hogere parkeerdruk en meer zoekverkeer, wat de leefbaarheid en het milieu niet ten goede komt.

Voor het nog toe te voegen gebied Te Werve zal dit een toename van parkeerders in de wijk betekenen bij schouwburgvoorstellingen. Tijdens de sessies met de werkgroepen (Te Werve en Oud Rijswijk) blijkt dat vergunningenbeleid en vooral waar vergunningen wel/niet geldig zijn een discussiepunt is. Uiteraard wil men graag overal kunnen parkeren met de parkeervergunning maar men wil liever geen parkeerders uit andere delen van Rijswijk in de eigen buurt.



* Komt uiteraard te vervallen indien voorstel 2 wordt aangenomen

Financieel is deze variant lastig door te rekenen, maar aangenomen kan worden dat dit omzetterij voor het straatparkeren zal betekenen, aangezien op deze plekken meer vergunninghouders zullen gaan staan. Door de toename van het zoekverkeer worden de bezoekers eerder 'gedwongen' om een parkeergarage op te zoeken, waarbij dit voor de exploitant een positief effect zal hebben op de parkeeromzet.

Daarnaast zou het ook een negatief effect kunnen hebben op toekomstige ontwikkelingen. Daar waar deze ontwikkelingen ontstaan verandert de parkeersituatie en wordt per ontwikkeling gekeken hoe om te gaan met de beschikbare (parkeer)ruimte. Dienen de bewoners/bedrijven en hun bezoek op eigen terrein te parkeren of (gedeeltelijk) in de openbare ruimte? Wanneer hierbij ook nog bewoners deze functies meer met de auto gaan bezoeken, dan heeft dit direct gevolg voor de parkeerbalans en het benodigde aantal parkeerplekken.

9. Monitoring en evaluatie

Wanneer het parkeersysteem wordt aangepast, dan is het meer dan ooit nodig om deze frequent te evalueren. Op basis van de ervaringen in de praktijk kunnen de ingevoerde wijzigingen worden aangepast of aangescherpt, waarbij de uitgangspunten uiteraard gelijk blijven.

De evaluatie bestaat uit een aantal elementen die kunnen worden ingezet:

- *Parkeeronderzoek*: 1 maal per 6 maanden dient er een parkeerdrukmeting i.c.m. een parkeermotiefonderzoek te worden uitgevoerd. Op deze wijze kan de parkeerdruk worden gemeten en welke doelgroep deze parkeerdruk veroorzaakt. De bedoeling is dat de aangeschafte scanauto uitgerust wordt met een extra module, waardoor het parkeeronderzoek in eigen beheer kan worden uitgevoerd, waardoor frequentere, dieper en beter aangestuurd onderzoek mogelijk is. Op <https://rijswijk.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=e0a763235ace47aa8367223afa24675b> zijn parkeerdrukgegevens van juni 2019 in te zien. Team Parkeren streeft er naar om resultaten van grotere parkeeronderzoeken in dit 'dashboard' beschikbaar te stellen.
- *Enquêtes*: 1 maal per jaar worden enquêtes afgenomen bij bewoners, bedrijven en bezoekers van bewoners en bedrijven die een parkeerbehoefte hebben in het gereguleerde gebied. Op deze wijze kan kwalitatief worden gemeten of de resultaten van het parkeeronderzoek, aansluit bij de mening en gevoel van de genoemde partijen;
- *Participatie/communicatie*: op basis van de data en enquêtes kan worden teruggekoppeld aan interne en externe stakeholders of de wijzigingen in het parkeerbeleid het gewenste effect hebben gehad en kunnen zij meedenken over verdere wijzigingen en doorontwikkelingen van het parkeerbeleid in Rijswijk. De nu bijeengekomen werkgroepen zijn erg enthousiast en bereid ook in de nabije toekomst mee te blijven praten over parkeren in Rijswijk. De bedoeling is om in 2020 ook met andere wijken (Rondom Boogaard, Huis te Landelaan, Stationskwartier) in gesprek te gaan.
- *Ontwikkelingen*: een aantal zones zal door ontwikkelingen (Huis van de Stad en sporthal) naar alle waarschijnlijkheid verdwijnen. Daarnaast ligt er een ambtelijk voorstel om (in overleg met enkele voorzieningen) in 2020 een nieuwe vergunning te ontwikkelen waarbij onder voorwaarden bezoekers van (maatschappelijke en –sport) voorzieningen aangemeld kunnen worden zonder nog per uur te betalen. Daarmee kunnen mogelijk maatwerkzones worden opgeheven (bezoekers kunnen na aanmelden gratis parkeren, vergunninghouders kunnen parkeren (en hoeven niet te twifelen over de zone) en incidentele bezoekers kunnen betalen bij de parkeerautomaat of met belparkeren). Gebieden kunnen worden opgenomen in de (grotere) zone waarin zij nu als uitzondering liggen.

10. Planning en besluitvorming



Na besluitvorming over de aanpassingen kan besluitvorming in het kader van de uitvoering ingezet worden. Besluitvorming over aanpassingen van gebieden en reguleringstijden zijn een bevoegdheid van het college van B&W. De benodigde aanwijzingsbesluiten zullen afhankelijk van besluiten over de tarieventabel aan het college worden voorgelegd. Indien het gewenst is om op korte termijn gebieden toe te voegen aan het huidige reguleringsgebied die niet passen binnen de tarieven als genoemd in de tarieventabel kan een reparatiebesluit voor de korte termijn worden voorgelegd.

De onduidelijke situaties, bebording van de zogenaamde rafelrandjes en zone-aanduiding, worden aangepast.

11. Bijlagen

- 1. Tarieventabel 2020-2
- 2. Doelgroepen parkeerregulering
- 3. Advies werkgroep Te Werve
- 4. Advies werkgroep Oud Rijswijk e.o.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

drs. M. Middendorp MPC

drs. M.J. Bezuijen



De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 3 maart 2020
Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders
d.d.4 februari 2020, nr. 20-011

BESLUIT:

Op basis van onderzoek en participatie is dit raadsvoorstel inzake 'Aanpassingen parkeerregulering' tot stand gekomen.

In te stemmen met het voorstel tot aanpassing van de parkeerregulering, zijnde:

- Het toevoegen van betaald parkeren in Te Werve van 18-24 uur, voor zowel de woonwijk als ook het gebied rondom Don Bosco, de kinderboerderij en Westhof;
- Het toevoegen betaald parkeren op de Handelskade van 18-24 uur, tussen de Klipperstraat en de Magnoliastraat;
- Het aanpassen van de tarieventabel met terugwerkende kracht per 1-1-2020
- Het mogelijk maken van o.a. toevoegen van Te Werve aan gereguleerd gebied (conform bijlage 1);
- bij maatschappelijke- en sportvoorzieningen mag één uur gratis worden geparkeerd;
- de zones Esdoornstraat en Julianastraat AH worden opgeheven;
- in (buurt)winkelcentra mag één uur gratis worden geparkeerd.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 3 maart 2020

De gemeenteraad,
de griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar, bpa

drs. M.J. Bezuijen



BIJLAGE 1 CONCEPT Tarieventabel 2020 (versie maart 2020)

Toelichting:

In de tabel is nu alleen artikel 1.2 aangepast hierdoor is het voor het college makkelijker uitvoering te geven aan verzoeken uit de raad/de samenleving om gebieden toe te voegen zonder daarvoor eerst een raadsbesluit in de vorm van aanpassing van de tarieventabel nodig te hebben. In dit geval dus voor het kunnen toevoegen van Te Werve en een deel van de Handelskade.

Daarnaast bleek er een typefout te zitten bij het tarief van de bezoekersvergunning die in deze versie is hersteld deze aanpassing dient terug te werken tot 1-1-2020.

Uiteraard zal het college bij grote wijzigingen in gebieden altijd vooraf de raad uitgebreid informeren.

De eventuele wijzigingen in tarieven zoals opgenomen in amendeerbare voorstellen en aanpassingen die voort kunnen komen uit de adviezen van de werkgroepen zullen later dit jaar worden verwerkt.

(separaat toegevoegd: Corsa 20.09045)





BIJLAGE 2 Doelgroepen parkeerregulering

Kenmerken per doelgroep				
Bewoners	Ondernemers	Bezoekers bewoners/ondernemers	Werknemers	Maatschappelijk
Betaalbare parkeervergunning die op een plek dichtbij de voordeur gebruikt kan worden	Voldoende en goed bereikbare parkeerplekken op acceptabele loopafstand voor hun klanten	Dichtbij bezoekdoel kunnen parkeren tegen acceptabele parkeertarieven	Voldoende en goed bereikbare parkeerplekken op acceptabele loopafstand	Voldoende, goedkope en goed bereikbare parkeerplekken dichtbij bezoekdoel voor vrijwilligers, medewerkers, etc
Goede bezoekersregeling (voldoende uren, acceptabele tarieven, makkelijk aan- en afmelden bezoek, etc)	Acceptabele parkeertarieven voor hun klanten	Gemak; achteraf betalen, real time parkeren, mogelijkheid om ondernemers/bewoners hun parkeerkosten te laten betalen	Acceptabel tarief voor dagkaarten en parkeervergunningen	Bezoekersregeling voor bezoekers maatschappelijke functies
Makkelijk aan te vragen/te wijzigen	Parkeerplekken op acceptabele loopafstand voor ondernemers en hun personeel, bij voorkeur gratis.	Duidelijke formulering regulering (venstertijden, tarieven, etc)	Toekomstige ontwikkelingen volgen en op juiste moment implementeren (deelmobiliteit, fietsparkeren, etc)	Geen maximale parkeerduur

* het faciliteren van parkeren voor medewerkers en bezoekers van bedrijven en kantoren is primair de verantwoordelijkheid van het bedrijf.



BIJLAGE 3 Advies werkgroep Te Werve

Advies werkgroep Te Werve Rijswijk

Versie: 28-01-2019

Inhoud

SAMENVATTING	16
AANLEIDING	16
PROCES	17
PROBLEEMSTELLING	17
DOELGROEPEN.....	18
VRAAGSTELLING	18
ADVIES 1: PARKEERREGULERING HUIDIGE SITUATIE?.....	18
ADVIES 2: PARKEERREGULERING TOEKOMSTIGE SITUATIE (HUIS VAN DE STAD)?.....	19
ADVIES 3: VERGUNNINGENBELEID	19
ADVIES 3: HANDHAVING/LAADPALEN/DEELMOBILITEIT	20
INRICHTING KORTE TERMIJN (QUICK WINS).....	21
INRICHTINGSVOORSTELLEN LANGE(RE) TERMIJN	21
BIJLAGE 1: PARKEERDRUK (METING JUNI)	22
BIJLAGE 2: DOELGROEP-KAARTEN	23

Samenvatting

De parkeerdruk is in grote delen van de wijk Te Werve, tijdens piekmomenten, extreem hoog. Een dergelijke parkeerdruk gaat ten koste van de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de wijk. Daarbij is er lokaal ook angst voor de beperkte doorgang voor hulpdiensten door de hoge parkeerdruk. Vandaar de behoefte aan een structurele oplossing voor het parkeerprobleem.

Na een informatieavond is een werkgroep samengesteld met bewoners en ondernemers. Deze werkgroep heeft in 3 avonden een advies opgesteld.

De werkgroep adviseert:

- Parkeerregulering
 - *Om in de woonwijk zo snel mogelijk avondregulering in te voeren. Dit wil zeggen: betaald parkeren vanaf 18:00 uur tot 24:00 uur.*
 - *Daarbij gaat een sterke voorkeur uit naar het vervroegen van de venstertijd van 18:00 uur naar 16:00 uur. Hiermee worden ook de werknemers die op de tram stappen geweerd. Bovendien komen veel bewoners tussen 16.00 uur en 18.00 uur thuis, terwijl de vreemdparkerders dan nog niet zijn verdwenen.*
- Vergunningenbeleid
 - *Iedereen heeft altijd het recht op een eerste vergunning.*
 - *Een tweede of derde of navolgende vergunning wordt enkel afgegeven indien de capaciteit op straat dit toelaat. Er ontstaat een wachtlijst achter de eerste vergunning, waarbij iemand die een tweede vergunning aanvraagt voor de aanvragen van een derde of navolgende vergunning komt, zoals een derde vergunning altijd voor een vierde vergunningsaanvraag komt.*
 - *De werkgroep is er unaniem over eens dat er differentiatie moet zijn in het tarief bij meerdere vergunningen.*
- Inrichting
 - *De gemeente kan op korter termijn een aantal 'Quick wins' uitvoeren, zoals het verwijderen van borden, om een aantal parkeerplaatsen te realiseren.*
 - *Daarnaast heeft de werkgroep een aantal voorstellen om een aantal straten grootschalig te herinrichten. Hiermee kan structureel een behoorlijke hoeveelheid extra capaciteit aan parkeerplekken gerealiseerd worden.*
- Huis van de Stad
 - *Bij een volledige ingebruikname van Huis van de Stad, adviseert de werkgroep om in samenspraak met de wijk het advies te herzien.*
- Handhaving
 - *De werkgroep adviseert om intensief te handhaven op foutparkeren en op parkeerrechten.*
- Deelmobiliteit en laadpalen
 - *De gemeente moet deze ontwikkelingen goed bijhouden, eigen beleid maken en waar nodig actief sturen c.q. uitvoeren.*

Aanleiding

De parkeerdruk is in grote delen van de wijk Te Werve, tijdens piekmomenten, extreem hoog. In de bijlagen kan worden teruggelezen dat de belangrijkste piekmomenten in de avond en de nacht zijn. Veel straten hebben dan een bezetting van 90 – 100%. In een aantal straten wordt zelfs door meer auto's geparkeerd dan er officieel capaciteit is. Een dergelijke parkeerdruk gaat ten koste van de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de wijk. Daarbij is er lokaal ook angst voor de beperkte doorgang voor hulpdiensten door de hoge parkeerdruk. Vandaar de behoefte aan een structurele oplossing voor het parkeerprobleem. Gekozen is voor een proces om samen met de bewoners van de wijk tot een oplossing te komen.

Tevens heeft de wethouder in mei 2019 aan de Raad van Rijswijk toegezegd de motie "Integrale parkeer en verkeersaanpak in relatie tot de buitenruimte Huis van de Stad aan de Generaal Spoorlaan" te omarmen. In de motie werden twee verzoeken gedaan:

1. Op basis van onderzoek en participatie met de bewoners van de aangrenzende gebieden, de problematiek inzichtelijk maken en een advies uitbrengen over mogelijke oplossingen.

2. Een integraal plan voor de parkeer- en verkeersaanpak als onderdeel van de verkenning naar de herinrichting van de omgeving van de Huys ter Nieuwburchlaan/ stadhuisvijver.

Het bovenstaande is aanleiding geweest voor het starten van een participatietraject met de bewoners van de wijk Te Werve.

Dit document beschrijft het proces en de adviezen die uit de werkgroep Te Werve naar voren zijn gekomen. De adviezen richten zich primair op de parkeerproblematiek in de wijk. Daarbij zitten ook adviezen over het vergunningenbeleid.

Daarnaast is er een aantal wensen geformuleerd die ieder op zich bijdragen aan de verbetering van de parkeersituatie in Te Werve.

Proces

Allereerst is in de wijk Te Werve voor de bewoners op 3 oktober 2019 een informatieavond georganiseerd. Op deze avond zijn alle bewoners uitgenodigd om te praten over de parkeerproblemen in de wijk. Tijdens deze avond heeft een ieder de knelpunten en kansen aangegeven. Deze zijn gerapporteerd en door de werkgroep besproken. Ook zijn door de gemeente op deze avond diverse data gepresenteerd, waaronder de parkeerdruk en het aantal auto's ten opzichte van de openbare capaciteit.

Bewoners konden zich aanmelden voor een werkgroep. De werkgroep is in totaal op 3 avonden samen gekomen om 'dieper' op de problematiek in te gaan en een advies op te stellen op basis van consensus. De wijk is opgesplitst in 4 logische vakken. Uit ieder vak zijn 2 bewoners geloot. Deze 8 bewoners vormen samen met 8 uitgenodigde ondernemers de werkgroep. Daarna zijn hier acht "ondernemers" (van een vertegenwoordigster van de school tot aan een vertegenwoordiger van de Club Te Werve en Paviljoen) aan toegevoegd. Tijdens de avonden op 13, 28 november en 9 december is het advies door de werkgroep uitgewerkt.

Probleemstelling

Het door de werkgroep geconstateerde probleem is vijfledig:

1. *Vreemd parkeerders*: dit zijn parkeerders die uit andere (gereguleerde) wijken in Te Werve parkeren om zo het aanschaffen van een vergunning te 'ontlopen'. Hier staan mensen uit zowel Den Haag, als uit andere gereguleerde gebieden in Rijswijk. Het valt de werkgroep op dat er regelmatig parkeerders staan die erg lang geparkeerd staan. Dit komt zowel in de woonwijk (het gebied ten zuiden), als ten noorden van de Generaal Spoorlaan voor. Men constateert dat er vaak in de wijk geparkeerd wordt om vervolgens met de tram naar de plaats van bestemming te gaan.
2. *Aanbod parkeerplaatsen*: In een aantal straten in Te Werve is het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal auto's te klein. Er zijn significant meer auto's, dan parkeerplaatsen in delen van de wijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor een groot deel van de straten welke, gescheiden door de Generaal Spoorlaan, grenzen aan de Schouwburg.
3. *Schouwburg*: het bezoek van de Schouwburg parkeert massaal in de woonwijk als er een voorstelling is.
4. *Nieuwe ontwikkelingen*: ontwikkelingen in en rond de wijk gaan mogelijk voor meer parkeerdruk zorgen. De werkgroep maakt zich hier grote zorgen om. Grote ontwikkelingen zoals Huis van de Stad en de sporthal kunnen een probleem gaan veroorzaken c.q. de bestaande problemen drastisch verergeren in de wijk.
5. *Handhaving*: er wordt veel fout geparkeerd en het valt de werkgroep op dat er auto's in de wijk geparkeerd staan die (bijna) nooit van de plek af komen (onkruid groeit hoger dan de banden).

Doelgroepen

De werkgroep heeft vier doelgroepen aan parkeerders in de wijk onderscheiden, zijnde:

1. Bewoners en hun bezoek
2. Ondernemers en werknemers
3. Bezoekers van de ondernemers
4. Vreemdparkeerders

Om een goede analyse te kunnen maken van de situatie hebben we een opsplitsing gemaakt in een aantal deelgebieden. Er is onderscheid gemaakt in de '*woonwijk*', welke alle straten bevat ten zuiden van de Generaal Spoorlaan en het '*groen*', welke alle straten ten noorden van de Generaal Spoorlaan bevat, waaronder de Schouwburg, Club Te Werve en Paviljoen en de kinderboerderij, Don Bosco en de scouting.

In de bijlage zijn twee kaarten (dag en avond/nacht) opgenomen waarin de doelgroepen 1 tot en met 3 weergegeven zijn, door een kleurindeling. De werkgroep heeft in consensus besloten dat doelgroep 4 (vreemd parkeerders) niet in de wijk hoort.

In de *woonwijk* is de doelgroep **primair de bewoners met hun bezoek**. Op enkele locaties hebben ook ondernemers/werknemers en bezoekers van de ondernemers een plek in de wijk. Ook zijn er scholen en is er kinderopvang in de wijk.

In het *groen* hebben **primair de ondernemers, werknemers en hun bezoek** voorrang, met uitzondering van de woonstraat Park de Wervelaan, waar bewoners met hun bezoek de doelgroep zijn, dit deel is al gereguleerd.

Vraagstelling

Om tot een advies, onder consensus, te komen, zijn onderstaande punten/vragen met de werkgroep besproken:

- Is regulering een optie voor de wijk Te Werve? En welke regeling zou hier dan bij passen, zo wel op korte termijn, als voor de langere termijn?
- Hoe gaan we om met het vergunningenbeleid? Specifiek met betrekking tot het aantal vergunningen, POET (Parkeren op eigen terrein) en tariefdifferentiatie?
- Hoe moet de gemeente omgaan met handhaving, deelmobiliteit en laadpalen?
- Welke inrichtingsvoorstellen heeft de werkgroep?

Advies 1: Parkeerregulering huidige situatie?

Het advies van de werkgroep is om regulering in de vorm van betaald parkeren toe te passen in combinatie met vergunningen en een bezoekersregeling in Te Werve, zowel in de *woonwijk* als in het *groen*. Daarbij is het advies om:

- In de *woonwijk* zo snel mogelijk avondregulering in te voeren. Dit wil zeggen: betaald parkeren vanaf 18:00 uur tot 24:00 uur.
- Daarbij gaat een sterke voorkeur uit naar het vervroegen van de venstertijd van 18:00 uur naar 16:00 uur. Hiermee worden ook de werknemers die op de tram stappen geweerd. Bovendien komen veel bewoners tussen 16.00 uur en 18.00 uur thuis, terwijl de vreemdparkeerders dan nog niet zijn verdwenen.
- Bewoners een vergunning kunnen aanvragen en de beschikking krijgen over een bezoekersvergunning.
- Daarbij gaat een sterke voorkeur uit naar het aanbieden van 400 gratis uren voor bezoekersparkeren, in plaats van het huidige systeem waarbij 400 uur voor een gereduceerd tarief aangeboden worden.
- In het *groen* zo snel mogelijk avondregulering in te voeren. Dit wil zeggen: betaald parkeren vanaf 18:00 uur tot 24:00 uur.

Daarbij is een vereiste voor de verenigingen dat zij de beschikking krijgen over een vergunning waarmee zij hun leden en bezoekers aan kunnen melden, zodat zij gratis kunnen parkeren. Dit vergunningentype bestaat nu niet.

Randvoorwaarden:

- Parkeerregulering alleen gaat het parkeerprobleem niet oplossen. Een voorwaarde voor de invoering van regulering vindt de werkgroep de inrichting van de wijk. Het advies is dat er gekeken wordt door de gemeente naar de mogelijkheden om meer parkeerplaatsen in de wijk te realiseren.
- De voorkeur van de werkgroep gaat uit naar het frequent monitoren van de parkeerdruk in de wijk. Hiermee ontstaat een beeld van de (mogelijk toenemende) parkeerdruk.
- De werkgroep wil een half jaar na besluitvorming door de Raad een evaluatie uitvoeren. Waarbij inzichtelijk wordt gemaakt wat er met de adviezen van de WG is gebeurd. Graag hebben zij op basis van de evaluatie een mogelijkheid om het advies verder aan te scherpen.

Advies 2: Parkeerregulering toekomstige situatie (Huis van de Stad)?

Bovenstaande adviezen en voorkeuren hebben betrekking op de huidige situatie. Er is ook een doorkijk gedaan naar de toekomstige situatie, het moment dat het Huis van de Stad in gebruik genomen is.

- Als het Huis van de Stad er is, wil de wijk dat er, in samenspraak met de wijk, opnieuw naar de vorm(en) van parkeerregulering van de wijk wordt gekeken en opnieuw hierover wordt besloten.
- De toekomstige parkeervraag van Huis van de Stad dient opgevangen te worden in de omgeving van Huis van de Stad. Daarbij dient de gemeente een actieve rol te spelen in het sturen van de parkeerders naar de juiste plaatsen (= niet in de woonwijk). Dat legt de wijk neer als een eis richting de gemeente. De wijk is voorstander van een parkeergelegenheid onder de vijver. Dat is een werkbare oplossing voor de werknemers in het Huis van de Stad (de enige oplossing welke vanuit de wijk als echt werkbaar en daarmee voorwaardelijk voor de komst van het Huis van de Stad wordt gezien). Mogelijk is er in deze garage ook ruimte voor bewoners c.q. bezoekers van de wijk c.q. een deelmobiliteit oplossing.
- Er is nu nog geen volledige consensus over wat er moet gebeuren als het Huis van de Stad er is, over het regime wat ingevoerd moet worden indien er overlast is van de bezoekers/werknemers van Huis van de Stad. De voorkeur van de werkgroep neigt dan naar een regime dat zowel overdag als in de avonduren reguleert, bv. van 9.00-24.0 uur. Maar de sterke wens van de werkgroep is dat men, als het zo ver is, opnieuw in samenspraak met de wijk naar de situatie kijkt.

Advies 3: Vergunningenbeleid

Het advies van de werkgroep is het aantal uit te geven vergunningen te beperken op basis van het aantal parkeerplaatsen op straat. Daarbij zijn de volgende adviezen en voorkeuren uitgesproken:

- Iedereen heeft altijd het recht op een eerste vergunning.
- Een tweede of derde of navolgende vergunning wordt alleen afgegeven indien de capaciteit op straat dit toelaat. Er ontstaat een wachtlijst achter de eerste vergunning, waarbij iemand die een tweede vergunning aanvraagt voor de aanvragen van een derde of navolgende vergunning komt, zoals een derde vergunning altijd voor een vierde vergunningsaanvraag komt.
- Het aantal uitgegeven vergunningen mag niet meer zijn dan 100% van het aantal parkeerplaatsen.

- Bewoners die de beschikking hebben over een parkeerplaats in een collectieve parkeervoorziening, zowel garage als terrein, komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.
- Indien het complex gebouwd is met een sluitende parkeerbalans (al het parkeren op eigen terrein) worden er geen vergunningen uitgegeven aan de bewoners.
- De bezoekersvergunning wordt aan alle bewoners uitgegeven, tenzij het complex inclusief bezoekers parkeren een sluitende parkeerbalans heeft.
- Bewoners die de beschikking hebben over een oprit (al dan vergezeld van een garage), behouden deze oprit, maar komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.
- Bestaande garages (individueel) worden niet op de POET-lijst gezet. Dit betekent dat een bewoner met een garage in aanmerking komt voor een eerste vergunning (tenzij er een oprit voor ligt).
- Bij nieuwe ontwikkelingen worden garages (individueel) wel op de POET-lijst gezet. Zij komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.
- De werkgroep is er unaniem over eens dat er differentiatie moet zijn in het tarief bij meerdere vergunningen.
- Het tarief van een tweede vergunning is hoger dan de eerste. De derde en volgende vergunning is behoorlijk hoger dan de eerste / tweede. Daarbij is voorgesteld dit tarief per vergunning progressief te laten oplopen, indien meer vergunningen worden aangeschaft (het prijsverschil tussen een derde en tweede vergunning is hoger dan het prijsverschil tussen een tweede en eerste vergunning)

Het voorstel van de werkgroep is om de huidige situatie te handhaven. Dit betekent dat iedereen nu een vergunning kan aanvragen voor het aantal auto's in zijn bezit, op basis van kenteken. Bij het aanschaffen van een nieuwe auto (nieuw kenteken) en voor nieuwe bewoners gelden bovengenoemde adviezen en voorkeuren. Dit is de zogenaamde kaasschaafmethode. Hiermee wordt bedoeld dat een geleidelijke invoering langzaam effect zal hebben, maar bij de huidige bewoners het minst 'pijn' zal doen.

De werkgroep adviseert de gemeente om Te Werve een aparte zone te maken. Hiermee wordt voorkomen dat heel Rijswijk gratis in Te Werve mag parkeren tijdens voorstellingen in de Schouwburg. Daarbij vraagt de werkgroep wel om goed te onderzoeken of (grotere) capaciteit aan de randen van de wijken ook beschikbaar worden voor de vergunninghouders.

Tevens adviseert de werkgroep om een aparte zone te maken van het *groen* ten opzichte van de *woonwijk*. Zo kan voorkomen worden dat bezoekers en werknemers in de woonwijk parkeren, en andersom. Geadviseerd wordt om met ondernemers en organisaties maatwerkafspraken te maken over uitgifte van specifieke vergunningen.

Advies 3: handhaving/laadpalen/deelmobiliteit

- De werkgroep adviseert de gemeente om intensief te handhaven op foutparkeerders (bv. op de stoep parkeren) en op het hebben van een parkeerrecht (vergunning/betaald), met name tijdens voorstellingen van de Schouwburg.
- Het advies van de werkgroep betreffende laadpalen is, zo veel mogelijk gebundelde locaties met laadpalen (laadpleinen). Hiermee wordt voorkomen dat het aantal laadplaatsen in woonstraten toeneemt en daarmee schaarse parkeerplaatsen gereserveerd worden.
- Naar deelmobiliteit is op dit moment geen (grote) vraag in Te Werve. De werkgroep adviseert de gemeente, indien de vraag komt, hier een regie op te nemen c.q. haar verantwoordelijkheid nemen als verantwoordelijke voor het gebied c.q. de schaarse openbare ruimte. Hierdoor

ontstaat geen ‘wildgroei’ aan deelauto’s. De kosten voor een deelauto moeten laag zijn en de beschikbaarheid hoog.

Advies 4: Inrichting

De werkgroep realiseert zich dat (her)inrichting van straten niet zomaar op korte termijn mogelijk is. Door enkele leden van de werkgroep is naar voren gebracht dat er in hun ogen helaas te weinig is gedaan met input van de wijk tijdens de herinrichting van de Generaal Spoorlaan. De werkgroep beseft ook dat niet alle wensen ingewilligd kunnen worden.

Inrichting korte termijn (Quick Wins)

De werkgroep verzoekt dringend om op de:

- Generaal Spoorlaan
 - Belijning parkeervakken aanpassen/verwijderen – ongelijke afmeting
- Van Kollan t.h.v. M. Bauerstraat en D. de Hoogstraat
 - Bord “verboden parkeren” weghalen. Er is voldoende ruimte om langsparkeren te faciliteren.
- Don Bosco en kinderboerderij
 - Boomstammen in de berm plaatsen, parkeren onmogelijk maken op de weg/ in de berm.

Bovenstaande “kleine maatregelen” in de eerste helft van 2020 te realiseren om de parkeersituatie op korte termijn te verbeteren.

Inrichtingsvoorstellen lange(re) termijn

De werkgroep verzoekt de gemeente om op:

- Generaal Spoorlaan
 - Visgraat parkeren in de middenberm
 - Trottoir versmallen en visgraatparkeren realiseren
 - Containers uit het trottoir/parkeerplaatsen halen en naar overkant van de straat (in het groen) plaatsen.
- Adrianistraat, Steincallenfelstraat, Junghunstraat
 - Te weinig parkeerplaatsen t.o.v. aantal woningen. Stukken groen zouden veranderd kunnen worden in parkeerplaatsen.
- Don Bosco en kinderboerderij
 - Schuin parkeren tussen de bomen, zodat de straat vrij is.

Nader onderzoek uit te voeren en bij de evaluatie een halfjaar na besluitvorming aan te geven welke mogelijkheden er zijn om de parkeercapaciteit op die locaties aan te passen.

Uit de werkgroep is het voorstel gekomen om de speeltuin Te Werve te transformeren in parkeerruimte. In deze omgeving is de parkeerdruk extreem hoog. Er zijn hier minder parkeerplaatsen dan voordeuren. Bovendien ligt dit deel van de wijk het dichtst bij de Schouwburg en de mogelijk te bouwen Huis van de Stad. Dit voorstel kreeg veel bijval binnen de werkgroep en het advies is dan ook dit nader te onderzoeken c.q. op te volgen. De speeltuin Te Werve kan verplaatst worden naar het park De Driesprong centraal in de woonwijk, waardoor dit ook een positieve upgrade krijgt. Als voorwaarde gaf de school aan dat er een goed alternatief moet komen voor de leerlingen om te spelen. De gemeente zou in dit geval bijvoorbeeld het schoolplein moeten opknappen.

Bijlage 1: Parkeerdruk (meting juni)

Buurt/Stratnaam/sectie	Meetmomeent 1. Dinsdagochtend			2. Dinsdagmiddag			3. Dinsdagavond			4. Dinsdagnacht		
	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%	Capaciteit	Bezetting	%
Te Werve	1866	846	45%	1866	900	48%	1866	1136	61%	1866	1263	68%
Burgemeester Elsenlaan	27	20	74%	27	19	70%	27	25	93%	27	24	89%
Dick de Hoogstraat	80	42	53%	80	49	61%	80	57	71%	80	67	84%
Dr. H. Colijnlaan	272	129	47%	272	125	46%	272	158	58%	272	167	61%
Dr. Kruytstraat	33	17	52%	33	24	73%	33	32	97%	33	26	79%
Dr. N. Adrianistraat	15	9	60%	15	10	67%	15	15	100%	15	19	127%
Generaal Berenschotlaan	109	58	53%	109	64	59%	109	79	72%	109	94	86%
Generaal Spoorlaan	119	86	72%	119	86	72%	119	115	97%	119	122	103%
Generaal Swartlaan	54	18	33%	54	13	24%	54	21	39%	54	22	41%
Generaal van Daalenstraat	36	12	33%	36	16	44%	36	22	61%	36	32	89%
Generaal Vetterstraat	55	37	67%	55	27	49%	55	35	64%	55	44	80%
Huis de Wervelaan	99	21	21%	99	21	21%	99	19	19%	99	20	20%
Huis te Landelaan	38	37	97%	38	30	79%	38	35	92%	38	38	100%
Huys ter Nieburglaan	110	4	4%	110	22	20%	110	29	26%	110	29	26%
Idenburglaan	137	39	28%	137	44	32%	137	71	52%	137	72	53%
Ir. H.H. van Kollaan	76	43	57%	76	44	58%	76	56	74%	76	62	82%
Junghuhnstraat	16	12	75%	16	0	0%	16	15	94%	16	20	125%
Karel Doormanlaan	301	148	49%	301	157	52%	301	161	53%	301	201	67%
Marius Bauerstraat	38	21	55%	38	33	87%	38	36	95%	38	42	111%
Mr. D. Fockstraat	9	6	67%	9	6	67%	9	10	111%	9	11	122%
Park de Werve	96	20	21%	96	25	26%	96	29	30%	96	30	31%
Pater van Lithstraat	42	19	45%	42	20	48%	42	28	67%	42	39	93%
Snouck Hurgronjestr	27	15	56%	27	17	63%	27	27	100%	27	27	100%
van Stein Callenfelsstraat	16	6	38%	16	12	75%	16	15	94%	16	18	113%
van Vollenhovenlaan	61	27	44%	61	36	59%	61	46	75%	61	37	61%
Eindtotaal	1866	846	45%	1866	900	48%	1866	1136	61%	1866	1263	68%

Bijlage 2: Doelgroep-kaarten



Chond
Bewoners + bezoek
Ondernemers
Bezoekers



BIJLAGE 4 Advies werkgroep Oud Rijswijk e.o.

(separaat toegevoegd)