

## Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 – 2025

### Inhoudsopgave

1. Inleiding
  - 1.1. Aanleiding en probleemstelling
  - 1.2. Doel van de Kadernota Parkeren
  - 1.3. Proces van concept naar definitieve Kadernota
  - 1.4. Leeswijzer
2. Kadernota voor nieuw parkeerbeleid
  - 2.1. Huidige beleidskaders
  - 2.2. Ambitie
  - 2.3. Uitgangspunten
    - 2.3.1. Bijdragen aan een beter verblijfsklimaat
    - 2.3.2. Doelgroepenbenadering en – prioritering: juiste doelgroep op de juiste plaats
    - 2.3.3. Parkeerdruk: beheersbaar, maximaal 90%
    - 2.3.4. Minimale parkeercapaciteit
    - 2.3.5. Parkeren op eigen terrein stimuleren
    - 2.3.6. Uniforme benadering van parkeerregulering
    - 2.3.7. Helder tariefstructuur
    - 2.3.8. Financiën: betaalbare parkeerexploitatie
3. Parkeersystematiek
  - 3.1. Fiscaal parkeren
  - 3.2. Niet Fiscaal parkeren
    - 3.2.1. Blauwe parkeerschijfzone
    - 3.2.2. Vergunningengebied (belanghebbenden parkeren)
  - 3.3. Voorkeur fiscaal parkeren
4. Dienstverlening: uitgifte vergunningen en handhaving
  - 4.1. Uitgifte vergunningen
  - 4.2. Handhaving
  - 4.3. Digitalisering
  - 4.4. Voorkeur digitaliseren

### 5. Communicatie- en marketing

### Bijlagen

Bijlage 1: Zienswijzen en suggesties

Bijlage 2a: Effecten fiscalisering versus niet fiscalisering

Bijlage 2b: Financiële effecten fiscalisering versus niet fiscalisering

Bijlage 3a: Effecten Digitalisering

Bijlage 3b: Financiële effecten Digitalisering

Bijlage 4a: Parkeerbezettingen

Bijlage 4b: Basisgegevens parkeren

### 1. Inleiding

#### 1.1. Aanleiding en probleemstelling

De afgelopen 20 jaar is landelijk en in Rijswijk het autobezit flink gegroeid. Het gevolg is een toenemende parkeerdruk. De beschikbare openbare ruimte om al deze auto's te kunnen laten parkeren is echter beperkt. Daarom is in Rijswijk al sinds begin jaren 90 parkeerregulering ingevoerd. Inmiddels bestaan er zes zones van gereguleerd parkeren. Aan de randen van deze zones neemt de parkeerdruk toe. Dat

leidt tot klachten. Enige vorm van uitwijk kan helaas niet worden voorkomen. Dit is het bekende waterbedeffect.

Parkeerproblemen komen vooral in Oud-Rijswijk en rondom winkelcentrum In de Bogaard voor. Daarnaast is in sommige woonwijken 's avonds nauwelijks een lege parkeerplaats te vinden. Daarom zijn op diverse locaties vergunningparkeren, betaald parkeren en zones met parkeerschijf (blauwe zones) ingevoerd. Daar boven op werd Oud-Rijswijk door de uitbreiding van betaald parkeren in de gemeente Den Haag geconfronteerd met nog meer uitwijkgedrag. Auto's en bedrijfsbusjes uit Den Haag werden in de aangrenzende woonwijk geparkeerd. Dit gaf een nog hogere parkeerdruk. Als reactie werd in maart 2014 vanaf de gemeentegrens met Den Haag en de Geestbrugweg/Herenstraat/Van Vredenburgweg belanghebbenden parkeren op proef ingesteld. Deze proef is geëvalueerd en besloten is om de proef om te zetten in een definitieve regeling. Door de invoering is een deel van het probleem verschoven naar het aangrenzende gebied. In dit gebied is begin 2015 eveneens een belanghebbenden regeling ingesteld. Dit uitbreidingsgebied betreft opnieuw een proef.

In bijlage 4 is een overzicht van de actuele parkeerdruk opgenomen. Hieruit blijkt dat ook na invoering van parkeerregulering de parkeerdruk in een aantal wijken hoog is gebleven. De vraag is dan of en welke vervolgstappen genomen moeten worden om de parkeerdruk op een acceptabel niveau te brengen en de openbare parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. De keuzes die hierbij worden gemaakt worden neergelegd in deze Kadernota Parkeren.

De vigerende parkeernota "Balans tussen functies" is opgesteld met in het achterhoofd In de Bogaard en omgeving, gericht op regulering overdag. Gebleken is dat de uitgangspunten in deze parkeernota minder goed aansluiten op specifieke situaties in Oud-Rijswijk en omgeving. Om de negatieve effecten voor o.a. bedrijven en bijzondere doelgroepen (zie paragraaf 2.3.2) in dit gebied te beperken werden maatwerk oplossingen toegepast, met als gevolg een scala aan lokale reguleringsmaatregelen. Het parkeerbeleid, dat zijn oorsprong heeft in parkeernota "Balans tussen functies" (2000), is hierdoor zijn eenduidigheid kwijtgeraakt.

Deze ontwikkelingen en problemen geven aanleiding voor een herijking van het huidige parkeerbeleid. Een moderne visie op de ruimte voor parkeren in het openbaar gebied en parkeerregulering als onderdeel van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Rijswijk. Een visie en kader dat toekomstbestendig is voor de komende 10 jaar.

In de parkeernota wordt vastgelegd wanneer parkeerregulering aan de orde is, welke stappen daarbij worden doorlopen en, als tot regulering wordt overgegaan, welk systeem dan wordt ingevoerd. In de nota is niet vastgelegd in welke wijken/ gebieden parkeerregulering wordt ingevoerd en voor welke tijden. Dit is vastgelegd in uitwerkingsbesluiten (bijvoorbeeld aanwijzingsbesluiten). Uitgangspunt voor de gemeente Rijswijk blijft dat parkeerregulering alleen wordt ingevoerd in een gebied wanneer dat noodzakelijk blijkt op basis van de parkeercijfers en er voldoende draagvlak voor is bij de gebruikers in dat gebied.

## **1.2. Doel van de Kadernota Parkeren**

De Kadernota Parkeren Rijswijk 2015-2025 bevat in hoofdlijnen de strategische parkeervisie. Ze bevat handvatten voor het verder uitwerken en aanpakken van parkeervraagstukken die nu en in de toekomst (gaan) spelen. Deze hoofdlijnen worden in het najaar van 2015 en begin 2016 verder uitgewerkt in verschillende (uitvoerings-)programma's en documenten: een nieuwe Parkeerverordening, een Parkeerbelaasting verordening, een plan van aanpak invoering parkeerregulering en een handhavingplan.

## **1.3. Proces van concept naar definitieve Kadernota Parkeren**

Op 16 juni 2015 heeft de Raad de concept Kadernota Parkeren vastgesteld. In de periode daarna zijn maatschappelijke consultatierondes gehouden. Op 25 juni, 29 juni en 1 juli zijn informatieavonden gehouden waar belanghebbenden opmerkingen en suggesties hebben ingediend. Een aantal belanghebbenden heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen (zie bijlage 1). Onderwerpen die in de bespreking met de Raad en op de informatieavonden sterk naar voren kwamen zijn

- Uitgangspunt dat Rijswijk zich inspant om bewoners de mogelijkheid te bieden om minimaal 1 auto in de nabijheid van de woning te parkeren, op eigen terrein of in de openbare ruimte;
- Parkeren op eigen terrein;
- Vergunningstarief voor bewoners met parkeergelegenheid op eigen terrein maar in het bezit van meer auto's;

De concept Kadernota is op bovenstaande punten aangepast en nader toegelicht. De overige reacties (bijlage 1) hebben niet geleid tot grote aanpassingen in de definitieve Kadernota.

Een aantal onderdelen van de concept Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 – 2025 is de afgelopen maanden nader uitgewerkt. De uitwerkingen zijn bij deze nota bijgevoegd. Het betreft een nadere onderbouwing voor de keuze van fiscalisering (bijlage 2) en een globale doorrekening voor het digitaliseren van parkeerproducten (bijlage 3).

Op basis van de besprekingen van de concept Kadernota is tevens besloten een beknopte bijlage bij te voegen met een aantal parkeercijfers (bijlage 4), zodat de uitgangspunten van de Kadernota beter in perspectief kunnen worden geplaatst.

#### **1.4. Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 gaan we in op de kaders voor het nieuwe parkeerbeleid. Daarin komen de huidige beleidskaders, ambitie en uitgangspunten aan bod. Iedere paragraaf start met een kader waarin de belangrijkste uitgangspunten zijn benoemd. Per uitgangspunt wordt uitgelegd waarom dit voor Rijswijk belangrijk is. In hoofdstuk 3 worden de voor- en nadelen van de verschillende Parkeersystematieken: fiscaal versus niet fiscaal benoemd. Het hoofdstuk sluit af met een voorkeur voor de fiscaal parkeren. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de dienstverlening. Daarbij staan uitgifte van vergunningen en handhaving centraal. Digitalisering kan de dienstverlening verbeteren. In hoofdstuk 5 wordt kort Communicatie en Marketing aangestipt.

### **2. Kaders voor nieuw parkeerbeleid**

#### **2.1. Huidige Beleidskaders**

Het huidige beleidskader voor parkeren is terug te vinden in de Parkeernota “Balans tussen functies” en de Structuurvisie Mobiliteit 2020.

De Parkeernota “Balans tussen functies” is uit november 2000. In de afgelopen 15 jaar hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan waar deze nota niet meer een goed handvat voor biedt. Daarom wordt deze vervangen door de “Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 -2025”

De Structuurvisie Mobiliteit 2020 is in juni 2011 vastgesteld. Uit de structuurvisie Mobiliteit bleek destijds in 2010, dat de huidige parkeersituatie in Rijswijk niet altijd tot tevredenheid stemde. Er werd een hoge parkeerdruk in sommige woonwijken geconstateerd, aanwezige parkeerruimte zowel openbaar als op eigen terrein werd niet goed benut, weinig dubbelgebruik door de gekozen parkeersystematiek, buurtvreemde langparkeerders (zoals bedrijfsbusjes) namen onnodig parkeerruimte in beslag en meer aandacht voor handhaving om foutparkeren tegen te gaan. Aan de hand van deze probleempunten is toen een aantal opgaven voor de komende jaren geformuleerd. Het betreft onder andere een integrale actualisering van het huidige parkeerbeleid met daarinbinnen een actualisatie van de gemaakte regelingen op maat, onderzoek naar de mogelijkheden om gefiscaliseerd parkeren in te voeren en uitvoering van parkeerdrukmetingen als objectieve maatstaf.

Deze opgaven worden nu nader uitgevoerd en geformaliseerd in de vorm van de “Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 – 2025” met uitvoeringsprogramma’s en -documenten.

#### **2.2. Ambitie**

In de Structuurvisie Mobiliteit 2020 is de volgende ambitie voor parkeren geformuleerd:  
*“Onze ambitie is dat parkeren het optimaal functioneren van de (verschillende) functies in een gebied ondersteunt. En dat er een eerlijke verdeling van het aantal parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen is. Dit moet gebeuren op een voordelige manier, waarbij de inkomsten en uitgaven in balans zijn. De inrichting van de parkeersituatie moet excessen tegengaan en zo min mogelijk afhankelijk zijn van handhaving van de politie.”*

De kern van deze ambitie is terug te vinden in een aantal uitgangspunten die in de volgende paragraaf zijn beschreven. In deze Kadernota Parkeren Rijswijk 2015 - 2025 is op basis van deze uitgangspunten een nieuwe ambitie voor parkeren geformuleerd.

*In ieder geval streeft Rijswijk naar een toekomstbestendig en betaalbaar parkeerbeleid met een logische en eerlijke verdeling van de schaarse ruimte.*

Daarnaast zal Rijswijk de komende jaren in de uitvoerende en dienstverlenende taken een digitaliseringsslag maken. Dit zal met betrekking tot parkeren gevolgen hebben voor het aanvragen en verlenen van een parkeervergunning (op kenteken), het gebruik van de bezoekersregeling en de handhaving.

#### **2.3. Uitgangspunten**

Gemeente Rijswijk heeft met het oog op de leefbaarheid, bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stad het nieuwe parkeerbeleid geformuleerd. Het parkeerbeleid is ondersteunend aan deze hogere doelstellingen. Aan de hand van deze doelstellingen is Rijswijk tot de volgende uitgangspunten gekomen:

- Bijdragen aan een beter verblijfsklimaat
- Doelgroepenbenadering en – prioritering: juiste doelgroep op de juiste plaats
- Parkeerdruk: beheersbaar, maximaal 90%
- Minimale parkeermogelijkheid
- Parkeren op eigen terrein stimuleren
- Uniforme benadering van parkeerregulering
- Heldere tariefstructuur
- Financiën: betaalbare parkeerexploitatie

### 2.3.1. Bijdragen aan een beter verblijfsklimaat

Een aangenaam verblijfsklimaat betekent dat er in een gebied een goede balans is tussen wonen, recreëren, winkelen en werken. In het centrum is dat anders dan in woonwijken. Het verblijfsklimaat kan door middel van meerdere oplossingen worden verbeterd. Wanneer de parkeerdruk in een gebied te hoog is, is parkeerregulering één van de maatregelen in het verbeteren van het verblijfsklimaat.

Doelgroepenbenadering is hierbij een belangrijk onderdeel. Bewoners hebben andere belangen dan bezoekers en zakelijk belanghebbenden. Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag. Door hierop in te spelen, wordt een efficiënter gebruik van beschikbare parkeergelegenheid gerealiseerd en een verbetering van het verblijfsklimaat bereikt. Een gastvrij verblijfsklimaat maakt het voor zowel bewoner als bezoeker prettiger om in Rijswijk te vertoeven. In de volgende paragraaf wordt het principe van doelgroepenbenadering nader toegelicht.

### 2.3.2. Doelgroepenbenadering en – prioritering: juiste parkeerder op de juiste plaats

- De juiste doelgroep op de juiste plaats.
- In woonwijken ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoekers; In winkelcentra ligt de prioriteit bij de bezoeker van het winkelcentrum; In gebieden met een duidelijke woonfunctie rondom winkelcentra prevaleert de functie wonen
- Bij mengfuncties is behoefte aan dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Er is behoefte aan een flexibele parkeerregulering
- Kort parkeren bezoekers heeft een hogere prioriteit dan lang parkeren werknemers.
- De verantwoordelijkheid voor voldoende parkeergelegenheid voor medewerkers en bezoekers van kantoren en bedrijven is primair de verantwoordelijkheid van de werkgever
- Rijswijk onderzoekt of locaties voor lang parkeren voorhanden zijn, maar faciliteert niet op voorhand
- De gemeente stelt nadere regels op voor bijzondere doelgroepen.

Openbare Ruimte is schaars. Een rechtvaardige verdeling van deze schaarse openbare ruimte is wenselijk. Parkeren is één van de functies in deze openbare ruimte. Om de schaarse parkeerruimte goed te verdelen, is het belangrijk dat de juiste doelgroep op de juiste plaats kan parkeren. Op diverse locaties botsen de belangen van verschillende doelgroepen. Daarom wordt per deel van de stad voor bestaande openbare parkeerplaatsen prioritaire doelgroepen gedefinieerd.

*In de woonwijken ligt de prioriteit op de leefbaarheid van de woonwijk en de bereikbaarheid van de bewoners en het bezoek van de bewoners.* Zowel voor bewoners als bezoekers van bewoners is het wenselijk de auto zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen parkeren. De parkeerdruk van een woonwijk mag op piekmomenten structureel niet boven de 90% uitkomen. Is dit het geval dan gaat de gemeente op zoek naar passende parkeeroplossingen, die de leefbaarheid en verblijfsklimaat verbeteren.

*In winkelcentra ligt de prioriteit bij de bezoeker van het winkelcentrum.* Voor deze centra is het parkeren een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van het gebied. De bereikbaarheid voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. Zij zorgen immers voor inkomsten en hebben een belangrijke sociale functie. Bezoekers mogen niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen of door een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Rijswijk wil bezoekers van haar stad gastvrij ontvangen. Dit betekent voldoende parkeergelegenheid en duidelijkheid over de tarieven.

Een voorbeeld hiervan is het winkelcentrum In de Bogaard. Parkeeders met bestemming winkelcentrum In de Bogaard kunnen terecht in een van de parkeergarages of op een van de parkeerterreinen. Deze parkeervoorzieningen zijn in beheer bij een particuliere exploitant. In de directe schil rondom het winkelcentrum is het parkeertarief op de tarieven van deze parkeervoorzieningen afgestemd zodat parkeren in de parkeergarages of op de terreinen prevaleert boven parkeren op straat. De doelgroep bezoekers en bewoners worden hiermee gefaciliteerd.

*In de gebieden met een duidelijke woonfunctie rondom winkelcentra prevaleert de functie wonen en leefbaarheid. Parkeerders met bestemming winkelcentrum zijn hier niet op hun plek en hebben een secundaire prioriteit.*

In gebieden rondom (buurt)winkelcentra met een duidelijke mengfunctie wat betreft winkelvoorzieningen en wonen komen de verschillende doelgroepen elkaar tegen. Tijdens de openingstijden van de winkels hebben de bezoekers van deze winkels prioriteit, na sluitingstijd de bewoners. In de praktijk levert dit weinig problemen op want op tijden dat de bewoners hun auto meenemen kan de bezoeker gebruik maken van die parkeerplaatsen. *De doelgroepen bezoekers en bewoners zijn dan complementair aan elkaar. Eventuele overlap van tijden en gebruik filtert zich meestal vanzelf mits er voldoende parkeer-ruimte aanwezig is.*

Wanneer in een gebied sprake is van een duidelijke mengfunctie tussen bewoners en bezoekers op dezelfde tijden dan is dubbel gebruik niet mogelijk. Dit speelt zich bijvoorbeeld af in een woonwijk met de aanwezigheid van restaurants en sport en culturele instellingen. De bezoeker behoudt de prioriteit en zal door het aanwijzen van voldoende parkeergelegenheid worden gefaciliteerd. Wat voldoende parkeergelegenheid is, is afhankelijk van de locatie, bereikbaarheid en parkeerdruk. Als de meest doelmatige parkeersystematiek wordt toegepast kunnen zowel de bezoeker als de bewoner worden gefaciliteerd. *In deze situaties is maximaal behoefte aan een flexibele parkeerregulering.*

Het centrum van Oud-Rijswijk is een hiervan een voorbeeld. De parkeerruimte is schaars en hier mengen de bezoekers zich met de bewoners, vooral in de avonden. Een ander voorbeeld is Broekpolder. Hier is sprake van menging van het langdurig parkeren van de auto's van werknemers van het bedrijventerrein met de parkeervoorzieningen van de omwonenden Delftweg.

Een ander uitgangspunt is de relatie tussen kortparkeerders en langparkeerders. *Kortparkeren bezoekers (winkels en zakelijk) heeft een hogere prioriteit dan langparkeren werknemers. Voor kantoren en bedrijven geldt in eerste instantie dat voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers primair de verantwoordelijkheid is van de werkgever.*

Werknemers maken als doelgroep langdurig gebruik van de parkeercapaciteit en vallen dus ook onder de doelgroep langparkeerders. Langparkeerders accepteren over het algemeen langere loopafstanden. Langparkeren kan op een specifiek daartoe aangegeven locatie worden gefaciliteerd met óf een aantrekkelijk dagtarief óf een specifieke parkeervergunning. Rijswijk gaat deze doelgroep niet op voorhand faciliteren. *Als er vraag is naar locaties voor langparkeren dan zal de gemeente Rijswijk dit verzoek onderzoeken.*

Naast de toepassing van deze doelgroepenbenadering en –prioritering zal Rijswijk nadere regels opstellen voor *bijzondere doelgroepen, waaronder gehandicapten, professionele hulpverleners, mantelzorgers, grote voertuigen, laden/lossen, Kiss & Ride*. De beleidsregels zullen in de nieuwe Parkeerverordening worden opgenomen. *Verder zal Rijswijk een aantal ontwikkelingen stimuleren zoals carpoolen, deelautogebruik en elektrisch rijden.* Dit loopt via de Opgave " Duurzame stad".

### **2.3.3. Parkeerdruk: beheersbaar, maximaal 90%**

-	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.

Het autobezit is de afgelopen 20 jaar toegenomen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, verwacht dat het autogebruik in Nederland tot het jaar 2020 blijft toenemen. De verwachting is dat in 2020 er zelfs meer auto's per huishouden zullen komen. De auto wordt gezien als onderdeel van de onafhankelijkheid. Dus zowel het autobezit als het autogebruik gaat omhoog.

De openbare ruimte biedt in bestaande woonwijken meestal niet de mogelijkheid om deze groei op te vangen, met als gevolg dat op enig moment de parkeerdruk te hoog wordt en wel zodanig hoog dat er sprake is van een parkeerprobleem. Wanneer is dat het geval?

*De gemeente Rijswijk beschouwt een parkeerdruk van 90% of meer als een probleem. Daarbij sluiten we aan bij landelijk gangbare normen voor parkeerdruk: landelijk gezien wordt bij een geconstateerde parkeerdruk van 90% of meer het vinden van een parkeerplaats als lastig ervaren. De parkeerdruk wordt bepaald op basis van een objectieve parkeerdrukmeting.*

In gebieden waar de parkeerdruk onder de 90% blijft wordt geen actief parkeerbeleid gevoerd. Bij een parkeerdruk van 90% of meer heeft de gemeente de volgende opties:

1. Reguleren: verdelen van de beschikbare parkeercapaciteit
2. Uitbreiden van de parkeercapaciteit
3. Beïnvloeden van het autogebruik en het autobezit

*Bij een te hoge parkeerdruk kiest de gemeente Rijswijk primair voor het instrument van parkeerregulering (optie1), niet voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit (optie 2).*

Naast het reguleren van parkeren zet de gemeente Rijswijk ook in op het beïnvloeden van het autogebruik en het autobezit (optie3), onder andere door het stimuleren van het gebruik van de fiets op korte afstand en het ondersteunen van initiatieven voor deelautogebruik. De ambities op dit gebied zijn vastgelegd in de Structuurvisie Mobiliteit 2020. Projecten maken onderdeel uit van het integrale mobiliteitsbeleid van de gemeente Rijswijk.

*Uitgangspunt bij parkeerregulering is dat deze uitsluitend wordt ingevoerd wanneer een meerderheid van de belanghebbenden daarvoor kiest. Dit betekent dat bij een vastgestelde parkeerdruk van 90% of meer aan de belanghebbenden van het gebied een in te voeren regeling wordt voorgelegd in de vorm van een draagvlakmeting. Bij een nader te bepalen meerderheid van voorstanders wordt de regeling gerealiseerd. Als een meerderheid ontbreekt, wordt niet tot regulering overgegaan. De te nemen stappen komen in het "Plan van Aanpak Invoering Parkeerregulering" te staan. Hierin worden de voorwaarden en processen omschreven waaraan moet worden voldaan om parkeerregulering in te voeren in een gebied.*

*Daarbij wordt voor een duidelijke en logische begrenzing van het gebied gekozen. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van (natuurlijke) barrières zoals een spoorlijn, water en hoofdwegenstructuur. Een parkeerreguleringsgebied is bij voorkeur een cluster van straten. Parkeerregulering in één straat wordt zoveel mogelijk voorkomen, omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen. Daarnaast vormt ook de parkeerbalans een belangrijk instrument bij het afbakenen van gebieden.*

#### **2.3.4. Minimale parkeermogelijkheid**

- Bewoners moeten minimaal de mogelijkheid hebben om 1 auto in de nabijheid van de woning te parkeren, in de openbare ruimte of op eigen terrein dat is bestemd voor parkeren.
- Als in een (bestaande) wijk niet aan bovenstaand criterium kan worden voldaan, is uitbreiding van parkeercapaciteit wel aan de orde. De gemeente Rijswijk streeft er naar om dit capaciteitsminimum te faciliteren.
- Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt op basis van onder andere de parkeerbalans en de ruimtelijke visie op een wijk een afweging gemaakt welke bestemming aan vrijgekomen ruimte wordt gegeven.

Bij te hoge parkeerdruk kiest de gemeente Rijswijk primair voor het instrument van parkeerregulering, niet voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit. In bestaande wijken is uitbreiden van de parkeercapaciteit ook niet altijd mogelijk of slechts haalbaar tegen hoge kosten. Tegelijkertijd onderkent de gemeente Rijswijk een ondergrens: bewoners dienen in ieder geval de mogelijkheid te hebben om 1 auto in de nabijheid van de woning te parkeren. Rijswijk streeft er naar om in bestaande wijken de 1e auto per adres te faciliteren. Het gaat hierbij om adressen van bewoners die in het bezit zijn van een auto. Niet iedereen heeft een auto. Als het aantal adressen met een auto toeneemt, betekent dit ook dat de minimaal te faciliteren parkeercapaciteit per wijk kan toenemen. Indien bewoners niet de mogelijkheid hebben om 1 auto in de nabijheid van de woning te parkeren, in de openbare ruimte of op eigen terrein dat is bestemd voor parkeren, is uitbreiding van de parkeercapaciteit wel aan de orde. Als dit in een gebied het geval is, onderzoekt de gemeente Rijswijk de mogelijkheden tot uitbreiden van de parkeercapaciteit.

In bijlage 4 zijn per wijk overzichten weergegeven die meer achtergrondinformatie bieden over de openbare parkeercapaciteit in relatie tot het aantal woonadressen, waar op dit moment een eerste auto geregistreerd staat. Op dit moment zijn er geen wijken waar, op basis van bovengenoemd uitgangspunt, het toevoegen van parkeercapaciteit aan de orde is. Dat kan in de toekomst wel veranderen, als het

autobezit in het gebied verder stijgt en er meer adressen bijkomen waar een eerste auto geregistreerd wordt.

Of capaciteitsuitbreiding van parkeervoorzieningen mogelijk en haalbaar is hangt af van ruimtelijke en financiële randvoorwaarden. Bij herinrichtingsprojecten kan openbare ruimte vrijkomen voor de parkeerfunctie, maar ook voor functies zoals "groen". *Op basis van onder andere de parkeerbalans en de ruimtelijke visie op een wijk wordt dan een afweging gemaakt welke bestemming aan de vrijgekomen ruimte wordt gegeven.* Ook kan gekeken worden naar samenspraak met andere ontwikkelingen, ander partijen.

Ondanks bovenstaande mogelijke maatregelen kan de gemeente constateren dat in sommige gevallen in alle redelijkheid geen oplossing te vinden is.

Bovenstaande geldt voor bestaande bebouwing. Bij nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van bestaande gebouwen zijn de parkeernormen van toepassing zoals die zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen van de gemeente Rijswijk.

### 2.3.5. Parkeren op eigen terrein stimuleren

<p>Parkeren op eigen terrein wordt nadrukkelijk meegenomen in het parkeerbeleid</p> <p>Bij nieuwbouw is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Slechts bij hoge uitzondering en bij valide onderbouwning door de initiatiefnemer/ontwikkelaar kan hiervan worden afgeweken</p> <p>Bewoners met een parkeervoorziening op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een vergunning voor het aantal auto's waarin de parkeervoorziening op eigen terrein voorziet.</p> <p>Indien de ruimte op straat dat toelaat kan, bij bezit van meer auto's, wel voor deze auto's een vergunning worden aangevraagd</p> <p>Een vergunningaanvraag voor een eerste auto gaat altijd voor een aanvraag voor een tweede of volgende auto in het gebied.</p> <p>Bij onvoldoende capaciteit wordt gewerkt met een wachtlijst.</p>
---

Eén van de onderwerpen die relevant zijn bij de ervaring van hoge parkeerdruk is het slecht benutten van het parkeren op eigen terrein waardoor de druk op de openbare parkeerplaatsen toeneemt. Bij Parkeren op eigen terrein gaat het onder andere om parkeerterreinen behorende bij bedrijven en appartementencomplexen en (individuele) garages, carports en opritten. Deze parkeervoorzieningen worden soms voor andere doeleinden gebruikt. De auto wordt dan in de openbare ruimte geparkeerd in plaats van op de parkeervoorziening op eigen terrein. *Om de openbare parkeerruimte optimaal te kunnen benutten, wordt het parkeren op eigen terrein meegenomen in de nieuwe voorwaarden die gaan gelden bij parkeerregulering.*

*Indien kadastraal blijkt dat bewoners de beschikking hebben over een parkeervoorziening op eigen terrein dan komen deze bewoners niet in aanmerking voor een vergunning voor het aantal auto's waarin de parkeervoorziening op eigen terrein voorziet. Deze bewoners dienen de auto('s) op eigen terrein te parkeren. Bij bezit van eventueel meerdere auto's kan, indien de ruimte op straat dat toelaat, voor deze auto's een aanvraag voor een parkeervergunning worden ingediend.*

In nog nader uit te werken beleidsregels zal een omschrijving worden gegeven van wat verstaan wordt onder parkeren op eigen terrein en hoe in zo'n situatie wordt omgegaan met de voorwaarden van een parkeervergunning.

Daarbij is het van belang te kijken naar de oorzaak van de parkeerdruk in een wijk. Het reguleren van parkeren op eigen terrein is met name aan de orde als er sprake is van druk op de openbare parkeercapaciteit als gevolg van het parkeren door de primaire doelgroep, veelal bewoners. Indien de parkeerdruk in een wijk met name wordt veroorzaakt door anderen/uitwijk, is het stimuleren van parkeren op eigen terrein niet direct noodzakelijk om de parkeerdruk te reguleren.

Een voorbeeld hiervan is de situatie rondom In de Bogaard. In de omliggende wijken is parkeerregulering overdag ingesteld om parkeeroverlast van bezoekers en personeel van kantoren en winkels te voorkomen. Overdag en in de avond is er voldoende parkeerruimte aanwezig voor de primaire doelgroep, bewoners. Het is voor deze wijken daarom niet noodzakelijk om het parkeren op eigen terrein te verplichten, buiten de bestaande afspraken die over parkeren op eigen terrein zijn gemaakt.

Het uitgangspunt is gericht op het bevorderen van het gebruik van bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit betekent niet dat eigen terrein dat voor andere doeleinden is bestemd ook omgevormd moet of mag worden tot parkeerplaats. De afwegingen hierover ligt met name op het beleidsterrein van de ruimtelijke ordening.

Bij nieuwe ontwikkelingen is vigerende nota Parkeernormen leidend. Deze nota Parkeernormen (vastgesteld 8 februari 2011) regelt de realisatie van parkeerplaatsen bij de bouw van woningen, bedrijven en winkels. Uitgangspunt daarbij is realiseren van de parkeerbehoefte op eigen terrein. *Het uitgangspunt blijft dat men bij nieuwbouw parkeren op eigen terrein moet realiseren en slechts bij hoge uitzondering hiervan ontheffing kan krijgen.*

#### *Basis voor beleidsregels parkeerregulering*

Voor de situatie van hoge parkeerdruk in een wijk, die niet wordt veroorzaakt door uitwijk, worden beleidsregels geformuleerd en opgenomen in de Parkeerverordening. De volgende lijn wordt hierin gevolgd:

- Per gebied wordt de parkeercapaciteit in de openbare ruimte en de parkeercapaciteit op eigen terreinen vastgesteld.
- Het maximaal aantal uit te geven vergunningen wordt per gebied vastgesteld;
- Bewoners met een parkeervoorziening op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een vergunning voor het aantal auto's waarin de parkeervoorziening op eigen terrein voorziet
- Aan bewoners die niet beschikken over een parkeervoorziening op eigen terrein wordt een parkeervergunning voor de eerste auto verstrekt;
- Als de ruimte op straat het toelaat kan een vergunning worden verstrekt voor een tweede of volgende auto op hetzelfde adres
- Een vergunning voor een eerste auto gaat altijd voor een vergunning voor een tweede en volgende auto.
- Een tweede en volgende vergunning kunnen een ander tarief hebben dan de eerste vergunning (zie verder paragraaf 2.3.7).

Wanneer in gereguleerd gebied de parkeerdruk opnieuw te hoog wordt, zal de parkeerregulering worden geoptimaliseerd, bijv. door limitering van de uitgifte van vergunningen.

In de beleidsregels wordt opgenomen hoe met de parkeerbehoefte van andere doelgroepen (bezoekers, bedrijven, instellingen/verenigingen; gehandicapten, autodelen, etc.) wordt omgegaan.

### **2.3.6. Uniforme benadering van parkeerregulering**

- Uniformiteit is uitgangspunt; een parkeerregulering die gemakkelijk uit te leggen valt
- We kiezen voor één parkeersystematiek
- Maatwerkoplossingen zijn bedoeld voor uitzonderingsgevallen

*De hoofdlijn is een uniforme benadering van parkeerregulering die makkelijk uit te leggen valt aan de burgers, bezoekers en ondernemers.* Door het toepassen van uniformiteit wordt de parkeerregulering overzichtelijk en herkenbaar zowel op straat (eenheid, samenhang) als in de vergunningverlening: toekenningen of afwijzingen worden op gelijke wijze toegepast (gelijkvormigheid).

*Er wordt uitgegaan van één parkeersystematiek* (zie hoofdstuk 3). Per doelgroep wordt eenzelfde benadering gehanteerd. Daar waar zaken elkaar bijten kan onderscheid gemaakt worden, bijvoorbeeld per type gebied. De bedoeling van parkeerregulering is dat het een oplossing biedt voor de parkeerproblemen in dat gebied. Zo kan de parkeerregulering in parkeertijden en parkeerduur per type gebied verschillen. In een woonwijk spelen de parkeerproblemen zich voornamelijk in de avonden af terwijl in een centrumgebied dit voornamelijk overdag zal zijn.

Hoewel een uniforme benadering wenselijk is ontkom je als gemeente er niet aan dat er toch voor specifieke gebruikersgroepen op specifieke locaties specifieke oplossingen worden gemaakt (maatwerk). *Dit zullen uitzonderingsgevallen zijn, mede om geen precedenten te creëren.*

### **2.3.7. Heldere tariefstructuur**

- De tariefstructuur is eenvoudig en begrijpelijk.
- De tarieven voor vergunningen kunnen progressief zijn als de parkeerdruk daartoe aanleiding geeft.
- Tariefstelling blijft lokaal (binnen Rijswijk).



Het parkeertarief wordt jaarlijks vastgesteld. Hierbinnen kan per parkeergebied gekozen worden voor aparte tarieven, indien dit wenselijk is voor de sturing van de verschillende doelgroepen.

De tariefstructuur is een sturingsinstrument dat bijdraagt aan de regulering, waarbij we de juiste auto op de juiste plek willen hebben. Langparkeerders op plaatsen voor langparkeerders en kortparkeerders op plaatsen voor kort parkeren. Dit vraagt voor verschillende locaties om gedifferentieerde tarieven voor verschillende doelgroepen, in combinatie met een duidelijke verwijzing voor de doelgroepen naar de voor hen meest geëigende parkeerplaatsen. Daarbij streven we naar een tariefstructuur die eenvoudig en begrijpelijk is.

Indien de parkeerdruk daartoe aanleiding geeft, kunnen de tarieven voor vergunningen progressief zijn. Dit betekent dat voor een tweede of derde vergunning op hetzelfde adres een hoger tarief geldt. Bewoners die de mogelijkheid hebben een of meerdere auto('s) op eigen terrein te parkeren, krijgen voor deze auto('s) geen vergunning. Voor een tweede of volgende auto kan, indien er voldoende ruimte is, wel een vergunning worden aangevraagd. Dit is dan de eerste vergunning op dit adres en hiervoor geldt het lagere tarief.

De parkeertarieven worden jaarlijks vastgesteld en daarbij is de situatie op lokaal niveau leidend. Per parkeergebied kunnen aparte tarieven gelden, indien dit wenselijk is voor de sturing van het parkeergedrag van verschillende doelgroepen.

### 2.3.8. Financiën: betaalbare parkeereexploitatie

Rijswijk streeft naar een betaalbare parkeereexploitatie  
Parkeertarieven zijn redelijk en doelmatig  
De parkeereexploitatie wordt ingezet voor beheer en onderhoud, handhaving, vergunningverlening, ontwikkeling nieuwe parkeercapaciteit en eventueel voor maatregelen die een positief effect hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad  
De financiële consequenties van parkeerregulering zijn sterk afhankelijk van vervolgkeuzes als parkeersystematiek en digitalisering.

Parkeerregulering brengt kosten en baten met zich mee. Op dit moment is de parkeereexploitatie niet kostendekkend. De vraag is of deze exploitatie kostendekkend (zogenaamd budgetneutraal) moet zijn. Parkeerregulering wordt immers ingevoerd ter verbetering van de verblijfsklimaat en leefbaarheid van Rijswijk. *Rijswijk streeft in ieder geval naar een betaalbare parkeereexploitatie.*

*De gemeente Rijswijk hanteert hierbij parkeertarieven voor zowel betaald parkeren en voor parkeervergunningen die redelijk en doelmatig zijn.* De parkeertarieven kunnen jaarlijks worden herzien om een betaalbare parkeereexploitatie te realiseren. De parkeereexploitatie wordt onder andere ingezet voor: beheer en onderhoud, handhaving, vergunningverlening, ontwikkeling nieuwe parkeercapaciteit.

Tevens kunnen inkomsten, indien er sprake is van inkomsten uit parkeren, worden gebruikt voor maatregelen die een positief effect hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Zoals eerder bij uitgangspunt "parkeren op eigen terrein" is aangegeven kan het College een ontwikkelaar ontheffing verlenen van de verplichting om het parkeren op eigen terrein te realiseren, wanneer de initiatiefnemer/ontwikkelaar een goede onderbouwing hiervan levert. Het gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte kan dan bijvoorbeeld worden afgekocht en het afkoopbedrag worden toegevoegd aan een mobiliteits- of bereikbaarheidsfonds. Dit punt is een uitwerkingsopgave vanuit de Structuurvisie Mobiliteit 2020. De vraag hoe de restcapaciteit wordt ingezet is altijd een expliciete keuze waarbij naast de parkeerbilans ook andere (ruimtelijke) eisen en wensen een rol spelen in de afweging.

De financiële consequenties van parkeerregulering zijn sterk afhankelijk van de parkeersystematiek en de mate waarin het proces van parkeren wordt gedigitaliseerd. Hiervan is een beeld geschetst via een globale financiële doorrekening van de parkeersystematieken (bijlage 2) en globaal financieel beeld van de effecten van digitalisering (bijlage 3).

### 3. Parkeersystematiek

Op dit moment worden in Rijswijk verschillende parkeersystematieken toegepast. Rijswijk kent voor kortparkeren de blauwe parkeerschijfzone en betalen bij de betaalautomaat, voor langparkeren de vergunninghouders gebieden. In praktijk levert dit onduidelijkheden op en ongewenste situaties van

bijna lege straten waar niemand anders mag parkeren. Verder is er door de jaren heen veel maatwerk toegepast waardoor het geheel onoverzichtelijk is geworden.

Voor het nieuwe parkeerbeleid wordt gestreefd naar een heldere, duidelijke en zo uniform mogelijke systematiek. In de basis zijn twee vormen van parkeerregulering mogelijk:

- Fiscaal
- Niet fiscaal
  - Systematiek van blauwe parkeerschijfzones
  - Systematiek van vergunningen

Welke vorm van regulering het best kan worden toegepast, hangt samen met de gewenste sturing van doelgroepen. Hieronder is voor deze vormen van parkeerregulering in hoofdlijnen weergegeven in hoeverre deze probleemoplossend zijn en wat de consequenties voor de verschillende doelgroepen zijn.

### **3.1. Fiscaal parkeren**

Fiscaal parkeren betekent betaald parkeren met fiscale handhaving. In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van parkeerbelasting parkeren. Men kan tegen betaling in principe onbeperkt parkeren. Fiscaal parkeren is een flexibele vorm van parkeerregulering. Iedere doelgroep kan worden gefaciliteerd.

Prioritering en sturing van het parkeergedrag is mogelijk via tarieven, tijden en limitering van uitgifte van vergunning producten. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om voor de verschillende doelgroepen verschillende producten tegen verschillende prijzen aan te bieden. Zo kunnen de bewoners gefaciliteerd worden met voordelige bewonersvergunningen (onthefingen) en een regeling voor hun bezoek. Voor toeristen en andere bezoekers van Rijswijk kunnen meer commerciële tarieven gerekend worden. Omdat de beschikbare parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden is in het algemeen sprake van een betere benutting van de parkeerruimte. Tegenover de kosten staan eveneens opbrengsten.

Handhaving is een heldere taak, controle op wel of niet voldaan hebben van parkeerbelasting is objectief vast te stellen. Bij het niet of niet voldoende voldoen van parkeerbelasting wordt een naheffingsaanslag opgelegd waarvan de opbrengsten ten gunste komen van de gemeente.

### **3.2. Niet fiscaal parkeren**

#### **3.2.1. Blauwe parkeerschijfzone**

In gebieden met een blauwe parkeerschijfzone kunnen automobilisten voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Deze methode wordt vaak toegepast in gebieden met een mengfunctie. Een combinatie van wonen en winkels/restaurants/culturele instellingen. In principe kunnen alle doelgroepen gefaciliteerd worden. Bezoek zowel economisch als sociaal kan door gebruik te maken van de parkeerschijf parkeren in de blauwe zone. Aan belanghebbenden (zakelijke en bewoners) kunnen ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Dit systeem kent een vergelijkbare flexibiliteit als het fiscale regime. Ook hier is sprake van mogelijk dubbelgebruik en uitwisseling van verschillende doelgroepen op beschikbare parkeerplaatsen binnen de blauwe zone. Echter is bij de blauwe zone alleen sprake van kosten en staan daar geen inkomsten tegenover zoals bij betaald parkeren wel het geval is.

Bovendien bestaat het risico dat aan de doelstelling van de blauwe zone voorbij wordt gegaan doordat de parkeerschijf makkelijk kan worden doorgedraaid naar een volgende, aansluitend parkeertijdstop. Op deze manier gaat het gebruik van de parkeerschijf als ontheffing fungeren. Een dergelijk systeem is lastig te handhaven omdat de constatering van doordraaien van de schijf meestal niet vastgelegd kan worden. Dit gaat tevens ten koste van de flexibiliteit/turnover bij bijvoorbeeld winkels, doordat een parkeerplaats lang bezet blijft.

#### **3.2.2. Vergunningengebied (belanghebbenden parkeren)**

In gebieden met een vergunningensystematiek kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in woonwijken, zijnde gebieden zonder bezoek aantrekkende functies om overlast door overloop en buurtvreemde parkeerders te verhelpen. Bezoek van bewoners kan hier alleen met gebruik van een bezoekersregeling parkeren. Werknemers en andere doelgroepen kunnen zonder parkeervergunning hier niet parkeren.

De basis van deze systematiek is dat alleen de vergunninghouder wordt gefaciliteerd. Geen andere doelgroep. Dit is een inflexibele vorm van regulering. Regelmatig zal blijken dat in bepaalde gebieden

straten overdag leeg staan. Een bezoeker ziet dat er voldoende ruimte is om te parkeren maar is geen vergunninghouder en kan daardoor geen gebruik maken van de parkeerruimte.

Handhaving is een heldere taak, controle op wel of niet aanwezigheid van geldige vergunning is objectief vast te stellen.

Een vergunningensystematiek heeft een hoog kostenniveau zonder dat daar significante opbrengsten tegenover staan.

Naast het bovenstaande bestaan op basis van financiën ook verschillen tussen fiscaal en niet fiscale parkeersystematiek die hieronder kort schematisch worden aangegeven.

Fiscaal	Niet fiscaal
Kosten en opbrengsten voor vergunningen, betaald parkeren en inkomsten naheffingen voor gemeente.	Kosten en opbrengsten vergunningen voor gemeente; opbrengsten boetes naar Rijk
Voor handhaving geen Buitengewone Opsporingsambtenaren (BOA's) nodig maar "goedkopere" fiscale handhavers	Voor handhaving BOA's nodig; voordeel breder inzetbaar (parkeren, overlast hondenpoep, drank- en horecawet etc.)
Investering in infrastructuur: bebording en parkeerautomaten op circa 250m afstand verspreid	Investering in infrastructuur: alleen bebording en blauwe strepen
Kosten bezwaar voor gemeente	Kosten bezwaar voor CJIB

Samenvattend kan worden gesteld worden dat:

1. De fiscale parkeersystematiek flexibiliteit geeft in parkeerregulering en financiën (kosten en baten);
2. De blauwe zone systematiek flexibiliteit geeft in parkeerregulering maar niet financieel (alleen kosten);
3. Vergunningensystematiek geen flexibiliteit geeft in parkeerregulering en ook niet financieel (alleen kosten).

Uiteraard zijn er ook combinaties te maken tussen de verschillende systematieken. Dit komt echter de helderheid en duidelijkheid niet ten goede en doet afbreuk aan het uitgangspunt uniformiteit.

Veel gemeenten die gereguleerd parkeren hebben ingevoerd, kiezen voor de fiscale variant. Gemeenten zijn daarmee het meest flexibel in hun aanpak van overmatige parkeerdruk en hebben op die manier de handhaving van betaald parkeren zelf in de hand. De kosten die gemeenten hiervoor moeten maken kunnen grotendeels worden gedekt door de opbrengsten van de naheffingsaanslag.

### 3.3. Keuze voor fiscaal parkeren

In bijlage 2a en 2b zijn de resultaten weergegeven van een financiële doorrekening van de bovengenoemde parkeersystematieken. Uit de globale doorrekening blijkt dat de fiscale variant een positief saldo laat zien. Dit komt onder andere doordat de gemeente in deze variant opbrengsten heeft uit naheffingen en uit parkeerautomaten. De niet-fiscale variant kent deze posten niet en bestaat daardoor voornamelijk uit kostenposten. Het positieve saldo voor de fiscale variant kan stijgen indien "goedkopere" fiscale handhavers worden ingezet voor parkeren. Vooralsnog is echter uitgegaan van de inzet van brede handhavers (BOA's) die, naast parkeercontrole, ook andere handhavingstaken kunnen uitvoeren.

Bij de financiële onderbouwing (bijlage 2) is geen rekening gehouden met digitalisering. De kosten en opbrengsten hiervan zijn weergegeven in het volgende hoofdstuk en in bijlage 3. Belangrijk om hier te vermelden is dat volledige digitalisering (inclusief handhaving op kenteken) alleen mogelijk is bij belanghebbendenparkeren en betaald parkeren (fiscaal parkeren), maar niet bij blauwe zone parkeren.

<p><i>Keuze</i></p> <p>Op basis van de inhoudelijke en financiële afweging kiest Rijswijk voor het fiscale parkeersysteem. De belangrijkste argumenten daarbij zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maximaal flexibel gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit door verschillende doelgroepen</li> <li>- helderheid en begrijpelijkheid van de systematiek</li> <li>- goede basis voor digitaliseren (inclusief handhaven op kenteken en belparkeren) en daarmee verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening</li> </ul>
--

- financiële voordelen. Naast kosten ook opbrengsten voor de gemeente, zodat het betaalbaar en handhaafbaar blijft.

Het vastleggen van deze keuze in de kadernota, betekent dat de gemeente Rijswijk kiest voor het invoeren van fiscaal systeem, tenzij in de verdere uitwerking blijkt dat er zwaarwegende argumenten (financieel, draagvlak) zijn die heroverweging van noodzakelijk maken.

#### **4. Dienstverlening: uitgifte vergunningen en handhaving**

##### **4.1. Uitgifte vergunningen**

Wanneer regulering wordt ingevoerd is sprake van uitgifte van parkeerproducten in de vorm van vergunningen of ontheffingen. In de huidige situatie worden de parkeerproducten voornamelijk aan de balie verstrekt. Na registratie door de balied medewerker krijgt de klant zijn producten direct mee. Het is voor de burger ook mogelijk een aanvraag voor een parkeerproduct via internet te doen. Dit laatste lijkt een goede service aan de burger. Echter bij de afdeling PuZa dient de binnengekomen informatie van de vergunningaanvraag handmatig overgenomen te worden in het vergunningensysteem. Verder worden papieren vergunningen uitgegeven. Deze vergunningen worden met de hand voorzien van kenteken en geldigheidsdatum. Dit is een arbeidsintensief proces en kent bovendien een relatief grote kans op fouten. Daarnaast kan de burger bij een aanvraag via internet pas na enkele dagen over zijn producten beschikken. Zowel het administratieproces als het uitgifteproces kent elementen die gedigitaliseerd kunnen worden waardoor de dienstverlening aan de burger verbeterd en de inzet van medewerkers optimaliseert.

##### **4.2. Handhaving**

Handhaving is noodzakelijk voor de werking van parkeerregulering. Handhaving zorgt ervoor dat aanwezige parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de betreffende doelgroepen. *Algemeen uitgangspunt bij handhaving op het parkeren is dan ook een duidelijke en uniforme aanpak gericht op het voorkomen van overlast door oneigenlijk gebruik van parkeercapaciteit.* Voorwaarde voor heldere en eenduidige handhaving is een helder en eenduidig uitlegbaar parkeerbeleid.

In Rijswijk handhaven BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaar) op de regels in de openbare ruimte en de bebouwde omgeving zoals foutparkeren, overlast hondenpoep, drank- en horecawet etc. Handhaving op parkeren is een onderdeel van hun totale takenpakket. Door de uitbreiding van het gereguleerd parkeergebied en doordat meer handhavingstaken naar de gemeente zijn/worden geschoven, is de handhavingcapaciteit van de BOA's onder druk komen te staan.

Daarnaast is door de uitbreiding van het gereguleerd parkeergebied ook de manier van handhaving en de mate waarin handhaving wordt ingezet steeds belangrijker geworden. Van belang zijn zaken zoals:

- heeft een handhaver in eerste instantie de rol van gastheer of gastvrouw?
- wordt er bij een overtreding meteen een boete uitgeschreven of eerst een waarschuwing?
- welke basis ligt ten grondslag aan de frequentie van handhaving?
- wordt actief geacteerd op basis van klachten of wordt inzet gelijkmatig over de verschillende taken verdeeld?
- heeft het centrum een hogere prioriteit dan de woonwijken?
- is de betalingsgraad een goede meting voor het bepalen van de inzet van handhaving?

*Uitgangspunt bij handhaving is niet het schrijven van bonnen, maar een bijdrage leveren aan de hoofddoelstelling van het beleid, een verbeterd verblijfsklimaat realiseren.* Om hier goede invulling aan te geven is een integraal handhavingplan opgesteld, waarbij aandacht is voor uitbreiding van uren inzet voor parkeerhandhaving.

##### **4.3. Digitalisering**

Steeds meer producten van gemeenten worden digitaal aan de burger aangeboden. In Rijswijk kunnen burgers via een digitaal loket bijvoorbeeld vergunningen aanvragen en bezwaarschriften indienen. Voor de gemeente betreffen dit werkzaamheden binnen de frontoffice. Om de kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren en efficiënter te maken, zullen de werkprocessen in de backoffice verder dienen te worden gedigitaliseerd.

Digitalisering met betrekking tot parkeren houdt in dat alle vergunninghouders via internet 24 uur per dag, zeven dagen per week vergunningen kunnen aanvragen, wijzigen en opzeggen. De werkprocessen zijn zodanig vormgegeven dat alle parkeerproducten direct na betaling gebruikt kunnen worden. Voor degene die niet beschikt over internet blijft de mogelijkheid bestaan om deze producten via het loket te verkrijgen.

Nieuwe landelijke ontwikkeling is dat de parkeervergunning volledig vignetloos verleend kan worden. De vergunninghouder hoeft dan niets meer achter de voorruit van de auto te leggen. Zowel handhaving

(middels een scanauto) als vergunningverlening verloopt via het kenteken van het voertuig. Verschillende gemeenten, waaronder de buurgemeenten Den Haag en Delft, zijn hiermee reeds gestart.

Bij digitalisering kunnen de onderstaande voordelen worden genoemd:

- een maximale dienstverlening naar de burger en andere belanghebbenden in de stad voor het verkrijgen van parkeervergunningen (makkelijk en snel)
- een kostenbesparing in de handling van het verstrekken, muteren en jaarlijks verlengen van parkeervergunningen
- efficiëntie in de handhaving
- verbetering van de managementinformatie en –rapportages
- een vermindering van het aantal bezwaren en seponeringen

Uitgangspunt voor de gemeente Rijswijk is een goede kwaliteit van de dienstverlening. Digitalisering kan hieraan een goede bijdrage leveren. Het brengt echter ook kosten met zich mee: digitaliseren betekent eerst investeren. Om de investering van digitalisering te onderbouwen zal door middel van een globale doorrekening inzicht worden gegeven in de kosten en baten en wordt de mate van efficiëntie en verbetering van kwaliteit beschreven. De globale doorrekening is als bijlage 3 bij deze definitieve Kadernota Parkeren opgenomen.

#### **4.4. Keuze voor digitalisering**

Digitaliseren biedt de mogelijkheid om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Zowel door het stroomlijnen van het uitgifteproces van vergunningen als het verhogen van de efficiëntie van de handhaving door het ondersteunend gebruik van handhelds of een scanauto. Wanneer de huidige processen gedigitaliseerd worden, levert dat een efficiëntie in werken op die zich vertaalt in een kostenbesparing in inzet van uren.

Wanneer samen met fiscalisering volledige digitalisering op kenteken doorgevoerd wordt, is een extra slag te maken. De investeringen die hieraan vooraf gaan zullen niet direct het eerste jaar worden terugverdiend, maar na een aantal jaren gaat Rijswijk hier structureel van profiteren.

Digitaliseren kent overigens ook risico's, zoals de kans op storingen of fouten bij invoeren van een digitaal systeem. Dit betekent dat, indien tot digitalisering wordt overgegaan, een ruime periode van testen en proefdraaien in acht genomen moet worden.

#### *Keuze*

Vanwege de inhoudelijke en financiële kansen die digitaliseren biedt, kiest Rijswijk voor het digitaliseren van het parkeersysteem, zowel bij de uitgifte van vergunningen als bij de handhaving. Daarbij is een zorgvuldige voorbereiding met voldoende tijd voor het testen van systemen noodzakelijk.

### **5. Communicatie en marketing**

Wanneer de Kadernota Parkeren definitief is vastgesteld wordt een plan voor communicatie en marketing opgesteld.

## **Bijlagen**

Bijlage 1: Zienswijzen en suggesties

Bijlage 2a: Effecten fiscalisering versus niet fiscalisering

Bijlage 2b: Financiële effecten fiscalisering versus niet fiscalisering

Bijlage 3a: Effecten Digitalisering

Bijlage 3b: Financiële effecten Digitalisering

Bijlage 4a: Parkeerbezettingen

Bijlage 4b: Basisgegevens parkeren