

Portefeuillehouder
drs A.J. Ditewig

Datum raadsvergadering
24 november 2011

Datum voorstel
25 oktober 2011

Agendapunt

7

Onderwerp
Parkeergelegenheid aan de Biltstein in De Bilt

De raad wordt voorgesteld te besluiten:

1. het bijgevoegde bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein', zoals het in ontwerp ter inzage heeft gelegen, vast te stellen met overname van de eveneens bijgevoegde 'Zienswijzennota bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein';
2. voor het bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein' geen exploitatieplan vast te stellen.

Inleiding

In het kader van de herinrichting van Het Oude Dorp (Dorpsstraat, Burgemeester De Withstraat en omgeving) is na een gedegen voorbereiding met burgerparticipatie een herinrichtingsplan opgesteld. Voor de uitvoering van het herinrichtingsplan heeft uw raad op 17 december 2009 een krediet beschikbaar gesteld. De uitbreiding van parkeerplaatsen bij Biltstein maakte onderdeel uit van het herinrichtingsplan. Hiertoe is het bestemmingsplan "Parkeerplaatsen Biltstein" opgesteld en bestaat uit een toelichting, planregels en een plankaart.

Het ontwerpbestemmingsplan lag vanaf 16 december 2010 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage tot en met 26 januari 2011. Gedurende dezelfde termijn konden ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen worden ingediend. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt in de vorm van twee zienswijzen. In de bijgevoegde 'Zienswijzennota bestemmingsplan Parkeerplaatsen Biltstein' hebben wij de ingediende zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. De ingebrachte zienswijzen leiden niet tot aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

De ontwikkeling en procedure van dit bestemmingsplan is thans zover dat uw raad het ontwerpbestemmingsplan kan omzetten naar een definitief bestemmingsplan.

Beoogd effect

Een geldend en toereikend ruimtelijk kader om de gewenste ontwikkeling te kunnen realiseren.

Argumenten

- 1.1 Voor het realiseren van de gewenste herontwikkeling van het gebied is een partieel nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.*

Voor het plangebied geldt nu nog het bestemmingsplan 'Dorpsstraat e.o. 2005'. De aanleg van parkeerplaatsen is daarmee niet in overeenstemming, zodat voor de extra parkeergelegenheid een nieuw bestemmingsplan nodig is. Daartoe is het bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein' opgesteld.

- 1.2 De ingebrachte zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.*

Volgens de ingediende zienswijzen is er geen gebrek aan parkeerplaatsen in de Dorpsstraat en omgeving, leidt de aanleg van de parkeerplaatsen tot een handhavingsprobleem en is het ongewenst om de karakteristieke eigenschappen van het dorpsgezicht op te offeren om een niet bestaand probleem op te lossen.

De zienswijzen kunnen worden beantwoord overeenkomstig onze in de in de zienswijzennota opgenomen reactie. De ingebrachte zienswijzen geven geen aanleiding het plan aan te passen.

2.1 *De grondexploitatie is geheel in handen van de gemeente, zodat kostenverhaal niet aan de orde is.*

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient bij een bestemmingsplan tevens een exploitatieplan te worden opgesteld. Doel van een exploitatieplan is het verhalen van kosten, verevening en het stellen van locatie-eisen. De raad kan afzien van het vaststellen van een exploitatieplan indien het kostenverhaal afdoende is verzekerd en geen noodzaak bestaat om regels te stellen over fasering of om locatie-eisen op te nemen. Wij vragen uw raad te besluiten om bij het bestemmingsplan "Parkeerplaatsen Biltstein" geen exploitatieplan vast te stellen, omdat het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling in onze opdracht die geheel op gemeentegrond wordt gerealiseerd.

Kanttekeningen en alternatieven

1.1 *Alternatief: Het niet verder vervolgen van de bestemmingsplanprocedure.*

Het niet vaststellen van dit plan, betekent dat het geldend planologisch regime van kracht blijft en dat de aanleg van de benodigde parkeerplaatsen niet kan worden uitgevoerd. Het achterwege laten van de vaststelling is dan ook geen reëel alternatief.

Aanpak/ Uitvoering

Na uw besluit overeenkomstig dit voorstel, zullen wij het vastgestelde plan gedurende een periode van zes weken ter inzage leggen. Gedurende dezelfde periode kan tegen het plan beroep worden aangetekend. De beroepsmogelijkheid bestaat voor de indieners van de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Communicatie

Wij hebben de indieners van de zienswijze bericht gezonden over de behandeling van dit voorstel alsmede van de mogelijkheid om ter toelichting van hun zienswijze in te spreken in de vergadering van uw commissie voor Openbare Ruimte. Van uw vaststellingsbesluit, de terinzagelegging en de beroepsmogelijkheid vindt publicatie plaats in de Biltse Courant en de Staatscourant. Wij zullen de indieners van de zienswijzen persoonlijk berichten over het vaststellingsbesluit en het vervolg van de bestemmingsplanprocedure. Ook zullen wij het vastgestelde bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar maken.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Kosten, baten en dekking

De kosten van het voorliggende bestemmingsplan komen ten laste van de reconstructie Dorpsstraat en omgeving.

Burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,
de secretaris, de burgemeester,

R.A.K. Huijbregts

A.J. Gerritsen

Bijlagen bij het raadsvoorstel

Meegezonden bijlagen	1.	Bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein'; NB: Vanwege de omvang, is voor de raadsfracties een beperkt aantal gedrukte exemplaren van de nota beschikbaar gesteld.	} Reeds in uw bezit
	2.	'Zienswijzennota bestemmingsplan Parkeerplaatsen Biltstein'.	
Stukken ter inzage		Parkeeronderzoek De Bilt - Dorpsstraat e.o. (is onderlegger van de zienswijzennota)	
Geheime stukken ter inzage (conform art. 25 Gemeentewet)	n.v.t.		

Contactambtenaar: de heer H.A.W. van Beurden, T (030) 228 96 27, E BeurdenE@DeBilt.NL

De raad van de gemeente De Bilt;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 25 oktober 2011, met het onderwerp Parkeergelegenheid aan de Biltstein in De Bilt;

- overwegende dat**
- voor de gronden in het plangebied "Parkeerplaatsen Biltstein" een bestemmingsplan van kracht is dat niet voorziet in de gewenste herinrichting;
 - voor het regelen van de bestemming en het gebruik van deze gronden voor de gewenste inrichting, het bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein' is ontworpen, dat aansluit bij de bestemmingsplansystematiek van eerder vastgestelde bestemmingsplannen voor stedelijke gebieden;
 - het ontwerp van het bestemmingsplan vanaf 16 december 2010 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen en dat daarvan voorafgaand op de gebruikelijke wijze openbare kennisgeving is gedaan;
 - tegen het ontwerpbestemmingsplan binnen de gestelde termijn twee zienswijzen zijn ingediend die ontvankelijk kunnen worden verklaard en die - overeenkomstig de 'Zienswijzennota bestemmingsplan Parkeerplaatsen Biltstein' - geen aanleiding geven tot aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan;
 - dat het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling die, in opdracht van de gemeente, geheel wordt gerealiseerd op gemeentelijk eigendom, zodat het opstellen van een exploitatieplan achterwege kan blijven;

gelet op het bepaalde in artikel 3.8 en artikel 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

- BESLUIT:**
1. het bijgevoegde bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein', zoals het in ontwerp ter inzage heeft gelegen, vast te stellen met overname van de eveneens bijgevoegde 'Zienswijzennota bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein';
 2. voor het bestemmingsplan 'Parkeerplaatsen Biltstein' geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 24 november 2011,

de raad voornoemd,
de griffier,

drs. F.A. van Hooijdonk

de voorzitter,

A.J. Gerritsen

Zienswijzennota bestemmingsplan "Parkeerplaatsen Biltstein"

Inleiding

Op 22 juli 2008 heeft het college besloten om te starten met de voorbereiding van de herinrichting van de Dorpsstraat en Burgemeester de Withstraat ("Het Oude Dorp"). Vanwege de vele verschillende belangen is een klankbordgroep samengesteld die het college adviseerde over de inrichting van het gebied. Deze klankbordgroep bestaat uit bewoners van de Dorpsstraat, Burgemeester de Withstraat en aanliggende wegen, maar ook mensen van de Looydijk en Bilthovenseweg (het effectgebied). Al de bewoners uit deze straten zijn gevraagd om deel te nemen aan de klankbordgroep. Op basis van de aanmeldingen is een groep geselecteerd waarbij de belangen van de verschillende straten zoveel mogelijk werden behartigd. Vanuit de Dorpsstraat-laan (het gedeelte van de Dorpsstraat tussen de Bilthovenseweg en kerk) zijn overigens geen aanmeldingen voor de klankbordgroep binnengekomen.

Samen met deze klankbordgroep heeft de gemeente de uitgangspunten geformuleerd op basis waarvan het herinrichtingsplan is opgesteld. Vervolgens is met de klankbordgroep in verschillende sessies het plan verder uitgewerkt. Op 26 oktober 2009 is een bewonersavond gehouden waarbij alle belanghebbenden zijn uitgenodigd en zijn de plannen toegelicht. De opmerkingen van deze avond zijn zoveel als mogelijk verwerkt in de definitieve plannen.

De raad heeft in zijn vergadering van 17 december 2009 het herinrichtingsplan van het Oude Dorp met hierin als onderdeel de uitbreiding van parkeerplaatsen bij Biltstein vastgesteld.

Ter inzage legging en ingediende zienswijzen

Met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, juncto artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerpbestemmingsplan "Parkeerplaatsen Biltstein" met ingang van 16 december 2010 tot en met 26 januari 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen worden ingediend.

In totaal zijn twee schriftelijke zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Deze zijn tijdig ingediend en uit dien hoofde ontvankelijk.

Deze zienswijzennota maakt deel uit van het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan als bijlage 'Zienswijzennota bestemmingsplan Parkeerplaatsen Biltstein'.

Beoordeling zienswijzen

Onderstaand zijn de ingediende zienswijzen samengevat en behandeld.

1. Bij brief van 20 januari 2011, ontvangen op 24 januari 2011 hebben de bewoners van Dorpsstraat 73, 76, 80 en 82 in De Bilt een zienswijze ingediend tegen de herziening van het bestemmingsplan Dorpsstraat e.o. 2005. Deze herziening is nodig om de aanleg van een parkeerterrein bij Biltstein mogelijk te maken.

De zienswijze richt zich op drie zaken:

1. Op dit moment is geen gebrek aan parkeerplaatsen in de Dorpsstraat-laan,
2. De aanleg van een parkeerterrein bij Biltstein zal leiden tot een handhavingsprobleem
3. Het is ongewenst om de karakteristieke eigenschappen van het dorpsgezicht op te offeren om een niet bestaand probleem op te lossen.

Gemeentelijke reactie ten aanzien van:

Onderdeel 1

In de periode van 2006-heden zijn klachten over parkeren in kaart gebracht. In de afgelopen jaren zijn veel klachten uit het Oude Dorp binnengekomen over de parkeersituatie. Uit deze gegevens is af te lezen dat bij de uitwerking van een herinrichtingsplan voor het Oude Dorp in ieder geval het bestaand aantal parkeerplaatsen gehandhaafd moeten worden en dat er een sterke behoefte is aan extra parkeerplaatsen. Ook de Klankbordgroep heeft zich sterk gemaakt voor meer parkeerplaatsen. In totaal zijn 24 parkeerplaatsen vervallen, onder andere door het verdwijnen van het haaksparkeren in het Oude Dorp. Dit aantal zal dus minimaal op een andere plaats gecompenseerd moeten worden. Hiervoor is het groenvak bij Biltstein aangewezen.

De bewoners geven aan dat er vanaf nummer 80 dagelijks nog genoeg ruimte is om te parkeren en zien derhalve de noodzaak van de aanleg van extra parkeerplaatsen niet in.

Om de noodzaak van de aanleg van het parkeerterrein bij Biltstein te onderbouwen is op 24, 25 en 30 juni 2011 een parkeeronderzoek uitgevoerd. De reden dat dit niet eerder heeft plaatsgevonden, is dat de werkzaamheden in Het Oude Dorp nog niet zover waren afgerond dat dit betrouwbare resultaten op zou leveren.

Het rapport is bij dit verweerschrift gevoegd. Conclusies zijn dat er in de nieuwe situatie onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in met name Dorpsstraat-Oost en Burgemeester de Withstraat. In de Dorpsstraat-laan is wel voldoende parkeercapaciteit aanwezig. De som van alle straten is echter dat er onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn in Het Oude Dorp en dus de realisatie van het parkeerterrein bij Biltstein noodzakelijk is. Bovenop deze weergave van de huidige situatie moet in het kader van de toekomst bestendigheid rekening worden gehouden met een toename van de parkeerdruk in het algemeen. Dit vergroot de noodzaak om een parkeerterrein bij Biltstein aan te leggen.

Om te komen tot een evenwichtiger verdeling van de parkeervraag en het aanbod zijn aanvullende maatregelen gewenst om te zorgen dat de locatie ook daadwerkelijk optimaal wordt benut en de parkeerdruk in het oude dorpscentrum wordt verminderd. Het gaat hierbij primair om handhaving op foutparkeren en het maken van afspraken met ondernemers, waarbij de werknemers hun auto parkeren op parkeerterrein Biltstein, zodat de parkeerplekken in de rest van het Oude Dorp optimaal kunnen worden benut door bezoekers en bewoners.

Onderdeel 2

In de oude situatie was sprake van een slechte verlichting van het Oude Dorp en met name de Dorpsstraat-laan. In de nieuwe situatie is het verlichtingsniveau aanzienlijk verbeterd, wat leidt tot minder ongewenst gedrag. Het verlichtingsniveau was aanvankelijk conform het politiekeurmerk Veilig Wonen, maar na bezwaren van de bewoners van de Dorpsstraat-laan ("het licht schijnt naar binnen") is het verlichtingsniveau weer teruggebracht.

De Dorpsstraat en Biltstein staan bij de politie niet bekend als hotspot. Er vinden niet meer auto-inbraken plaats dan in andere straten in de gemeente De Bilt. Evenmin zijn er in deze straten klachten over dealen bekend. De politie verwacht geen explosieve groei van het aantal auto-inbraken door het toevoegen van een parkeerterrein bij Biltstein.

Onderdeel 3

Het herinrichtingsplan houdt rekening met de visie over het Oude Dorp in het bestemmingsplan "Dorpsstraat e.o. 2005" en de visie "Beschermd dorpsgezicht Dorpsstraat e.o.". Hierin wordt een drietal 'structurende elementen' genoemd voor de nieuwe identiteit voor het Oude Dorp. Deze zijn:

1. historische continuïteit (historisch karakter moet voortgezet worden)
2. ruimtelijke continuïteit (historische bebouwing en kleinschaligheid moeten voortgezet worden)
3. functionele complexiteit (samenkomen van menselijk handelen door een diversiteit aan functies)

Dit herinrichtingsplan probeert mogelijkheden te scheppen om deze visies te ondersteunen en is hierdoor de motor voor verdere ontwikkelingen in het Oude Dorp.

Om deze visie vorm te geven in het herinrichtingsplan wordt het historische dorpse karakter en de verblijfskwaliteit vergroot. Hiervoor zijn kort gesommeerd de volgende ontwerpmiddelen gebruikt:

- het historisch ensemble van de Dorpsstraat als hartlijn, de burgemeester de Withstraat en de Kapelweg als zijstraten versterken. Rekening houdend met de eisen van de 30km/u zone en de verkeersveiligheid. Iedere straat wordt gekenmerkt door haar eigen historische identiteit.
 - Dorpsstraat als historische laan van Amersfoort/Zeist naar Utrecht in één herkenbare lijn
 - Burgemeester de Withstraat als huidige verkeersroute met het karakter van een oude ontginningsweg
 - De Kapelweg als route tussen het vrouwenklooster naar het Dorp, welke doorloopt aan de zuidzijde van de N211. Gekenmerkt door de overgang tussen landschap en Dorp.
- Een basis van historische materialen: gebakken klinkers (deels hergebruikt) en accenten van natuursteen
- Rijbanen zo smal mogelijk, zo breed mogelijke trottoirs. Brede trottoirs geven mogelijkheid voor markt, ontmoeting en terras.
- Rijbanen en trottoirs zoveel mogelijk op één niveau, hierdoor voelt de automobilist zich te gast en zal zijn/haar snelheid aanpassen
- Veilige ruimte voor de fietser
- Herstellen van laan- en boomstructuren zoals op de Dorpsstraat.
- Begraafplaats als ruimtelijke schakel tussen de Dorpsstraat en de Burgemeester de Withstraat versterken
- Woningen en winkels krijgen een uitstalplint op het trottoir van ca. 60 cm. Deze strook zorgt er letterlijk voor dat het Oude Dorp weer tot leven komt in de openbare ruimte. In deze strook kunnen winkels zich presenteren en kunnen bewoners gebruiken als semi-privéruimte. Door de bewoners kan uit verschillende bestratingsvarianten worden gekozen. Ook behoort een haag tot de mogelijkheden, welke het oude 'voortuinen-karakter' versterkt die van oorsprong in de Dorpsstraat en de Burgemeester de Withstraat heerste.
- Parkeergelegenheid zoveel mogelijk uniform maken.

Deze doelstellingen hebben geleid tot de keuze voor langsparkeren in plaats van haaksparkeren (zoals in de oude situatie het geval was) . De keuze geeft immers meer ruimte aan de trottoirs en het herstellen van laan- en boomstructuren.

De keuze voor langsparkeren betekent een verlies van 24 parkeerplaatsen, die ergens moeten worden gecompenseerd. Zie hiervoor bezwaar 1.

Het herinrichtingsplan is in samenspraak met de monumentencommissie tot stand gekomen, die hiervoor een positief advies heeft afgegeven.

Tenslotte wordt opgemerkt dat het aantal genoemde parkeerplaatsen in de toelichting slechts een indicatie betreft. Bepalend is de bestemming die aan de gronden wordt gegeven. De omvang hiervan bepaalt het aantal parkeerplaatsen die gerealiseerd kunnen worden. In dit geval is dat 40 parkeerplaatsen binnen het plangebied.

2. Bij brief van 19 en 24 januari 2011, ontvangen op 26 januari 2011, hebben de bewoners van Dorpsstraat 86, 88, 92 en 94 in De Bilt een zienswijze ingediend. Deze zienswijze komt overeen met onderdeel 1. Van zienswijze 1.

Voor de gemeentelijke reactie wordt verwezen naar onderdeel 1. van zienswijze 1..

Conclusie

De behandeling van de zienswijzen heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan en het
vaststellingsbesluit.

Behoort bij besluit van de raad
van de gemeente De Bilt
d.d. 24 november 2011,

de griffier,

drs. F.A. van Hooijdonk

Parkeeronderzoek De Bilt – Dorpsstraat e.o.



Keypoint Consultancy bv

Vestiging Enschede
Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00
Fax 053 482 57 29

Vestiging Utrecht
Pausdam 2
3512 HN Utrecht
Tel. 030 677 87 13

www.keypoint.eu
info@keypoint.eu

Opdrachtgever:	Gemeente De Bilt, Mette Corsel
Titel rapport:	Parkeeronderzoek De Bilt – Dorpsstraat e.o.
Versie:	0.2
Status:	Definitief
Projectleider:	Drs. Arnoud van de Vrugt
Datum:	4 augustus 2011

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Plan van aanpak	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Parkeeronderzoek	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Onderzoeksverantwoording	4
2.3	Analyse resultaten	6
3	Compensatie vervallen parkeerplekken	9
4	Bestemmingsplanwijziging herinrichtingsplan	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Extra parkeerbehoefte als gevolg van wijziging ruimtelijke functies	11
4.3	P+R-functie	15
5	Conclusies en aanbevelingen	16
5.1	Inleiding	16
5.2	Conclusies	16
5.3	Aanbevelingen	18
	Bijlage I: onderzoeksresultaten per deelgebied	20



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de straten die behoren tot het oude dorp van De Bilt hebben enkele ruimtelijke veranderingen plaatsgevonden en zijn de straten heringericht. Daarbij is een aantal parkeervakken vervallen. Onderdeel van de reconstructieplannen van het "Oude Dorp" is daarom de aanleg van een nieuw parkeerterrein aan de rand van het oude dorp in de bocht van de Biltstein.

Dit leidt tot vier onderzoeksvragen.

1. Zijn er na de reconstructie voldoende parkeerplaatsen aanwezig in het Oude Dorp?
2. Zijn er in de situatie na de reconstructie, waarbij een garagebedrijf verdwijnt (en opgevuld door andere bestemmingen, bijvoorbeeld woningen), voldoende parkeerplaatsen?
3. Is de aanleg van het parkeerterrein met 35 plaatsen noodzakelijk voor een sluitende parkeerbalans?
4. Is het realistisch om te stellen dat de aanleg van het parkeerterrein zorgt voor vermindering van de parkeerdruk in het Oude Dorp? (loopafstand)

Deze onderzoeksvragen worden beantwoord in twee onderdelen, die worden toegelicht in onderstaand Plan van aanpak.

1.2 Plan van aanpak

Om de gestelde onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit parkeeronderzoek geeft inzicht in de parkeerdruk. De parkeerdruk wordt berekend door de het aantal geparkeerde auto's af te zetten tegen het beschikbare parkeeraanbod. Op een drietal maatgevende dagen is de parkeerdruk gemeten.

De eerste vraag is hoeveel parkeerplekken er komen te vervallen als gevolg van de vervanging van het haaksparkeren door langsparkeren. Het aantal parkeerplekken dat komt te vervallen, dient in principe in de nabije omgeving te worden gecompenseerd. Een mogelijke uitzondering hierop is de aanwezigheid van overcapaciteit in de directe omgeving. Of hier sprake van is, wordt beoordeeld aan de hand van de uitkomsten uit het parkeeronderzoek. Bijkomende vraag is of de beoogde locatie voor het parkeerterrein een reële optie is ten aanzien van de loopafstanden. Hiervoor zijn de aanwezige ruimtelijke functies in het oude dorpscentrum gerelateerd aan de loopafstanden tot de beoogde parkeerlocatie.

Het tweede deel richt zich op de vraag of de aanleg van het parkeerterrein noodzakelijk is voor een sluitende parkeerbalans? Om dit te kunnen bepalen is een aantal scenario's doorgerekend, t.a.v. mogelijke nieuwe functies, om de gevolgen voor de parkeerbalans te kunnen bepalen.



Laatste vraag is of het realistisch is dat de aanleg van het parkeerterrein zorgt voor vermindering van de parkeerdruk in het Oude Dorp. Aan de hand van de ruimtelijke functies en de loopafstanden is beoordeeld, of de nieuwe parkeerlocatie geschikt is om de parkeerdruk in het Oude Dorp te verminderen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de verantwoording van het uitgevoerde parkeeronderzoek, en de presentatie en analyse van de resultaten.

Hoofdstuk 3 gaat in op de vraag of compensatie van de vervallen parkeerplekken noodzakelijk is en of de nieuwe parkeerlocatie Biltstein hiervoor een geschikte locatie is, zodat er sprake is van volwaardige compensatie.

Hoofdstuk 4 gaat in op de locatie en de capaciteit van het nieuwe parkeerterrein in relatie tot de (her)ontwikkelingen in het oude dorpscentrum.

Hoofdstuk 5 geeft een antwoord op de gestelde onderzoeksvragen, in de vorm van conclusies en aanbevelingen.



2 Parkeeronderzoek

2.1 Inleiding

Om te toetsen of er in de huidige situatie voldoende parkeergelegenheid is er een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd op de piekmomenten (werkdag, koopavond en zaterdagmiddag). Zo ontstaat er een reëel beeld van de parkeervraag en het parkeeraanbod.

Paragraaf 2.2 bevat de onderzoeksverantwoording. In paragraaf 2.3 worden de onderzoeksresultaten gepresenteerd en geanalyseerd in relatie tot de vraag of de vervallen parkeerplekken dienen te worden gecompenseerd.

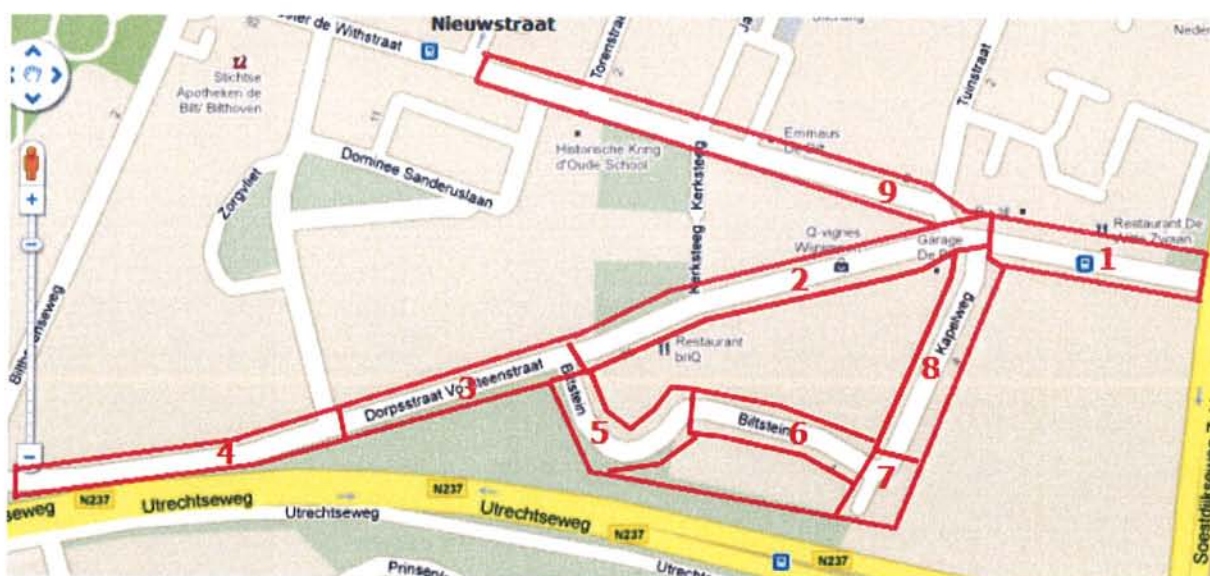
2.2 Onderzoeksverantwoording

2.2.1 Uitvoering onderzoek

Het parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd op de volgende dagen en tijdstippen:

- ✓ Vrijdagavond 24 juni 2011 (koopavond): 18:00-22:00 uur
- ✓ Zaterdag 25 juni 2011: 12:00-16:00 uur
- ✓ Donderdag 30 juni 2011 (werkdag): 12:00-22:00 uur

In het onderstaande onderzoeksgebied is het parkeeronderzoek uitgevoerd.



Figuur 2.1 Onderzoeksgebied en sectie-indeling

Per sectie ziet het parkeeraanbod er als volgt uit:

Sectie	Aanbod
1	25
2	45
3	33
4	23
5	4
6	34
7	17
8	6
9	29

Tabel 2.1 Parkeercapaciteit per sectie (totaal 216)

Tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoeken werd in sectie 1 en 6 werkzaamheden uitgevoerd in de vorm van het aanbrengen van parkeervakken. De exacte parkeercapaciteit kon daarom niet worden vastgesteld.

2.2.2 Representativiteit

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op vrijdag 24 juni, zaterdag 25 juni en donderdag 30 juni 2011. Daarmee viel het onderzoek net buiten de zomervakantieperiode.

Seizoen- en weersinvloeden

Eind juni als meetmoment leidt over het algemeen tot een wat lagere parkeerbezetting, ten opzichte van de 'ideale' meetmaanden maart en oktober. Anderzijds waren de weersomstandigheden dusdanig dat er geen sprake was van zomers weer:

- ✓ Op vrijdag 24 juni was het wisselend bewolkt. De maximum temperatuur lag op 18 graden.
- ✓ Op zaterdag 25 juni was het bewolkt met lichte regen.
- ✓ Op donderdag 30 juni wisselend bewolkt met een maximum temperatuur van 19 graden.

Uitvoering werkzaamheden herinrichting Dorpsstraat

Tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoek was een aantal parkeerplaatsen in sectie 1 en 8 niet beschikbaar. Het betrof echter een beperkt aantal parkeerplekken (4). Aangezien er in een groter gebied parkeeronderzoek is uitgevoerd, is de verwachting dat er geen parkeervraag is 'weggelekt' buiten het onderzoeksgebied.

Daarnaast was de Dorpsstraat afgesloten van/naar de Soestdijkseweg Zuid. Naar verwachting heeft dit geen significante invloed gehad op de parkeervraag, omdat met name aan de oostzijde vrijwel alle parkeerplekken op het piekmoment bezet waren.



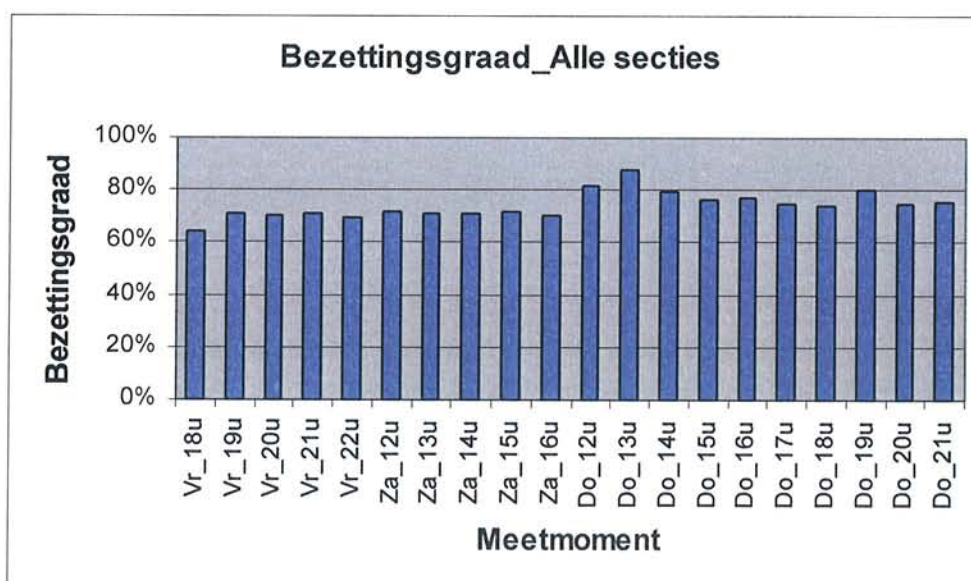
2.2.3 Conclusies onderzoeksverantwoording

Op basis van de uitvoering van het parkeeronderzoek en de meetomstandigheden is de conclusie dat de onderzoeksresultaten een representatief beeld geven. Wel zal de parkeerbezetting op drukste momenten in de wintermaanden naar verwachting enigszins hoger liggen ten opzichte van de meting in de maand juni. In de zomermaanden ligt het fietsgebruik hoger ten opzichte van de wintermaanden. Dan nemen meer mensen de auto.

2.3 Analyse resultaten

2.3.1 Resultaten totale onderzoeksgebied

Onderstaand zijn de resultaten van het totale onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 2.2 Onderzoeksresultaten totale onderzoeksgebied

Wat als eerste op valt is dat het piekmoment op de werkdag (donderdag) valt. Dit is te verklaren doordat in het onderzoeksgebied de woon- en werkfuncties overheersen. Winkelfuncties zijn beperkt aanwezig. Het piekmoment ligt op de donderdag om 13:00 uur met een parkeerdruk van 90%. Op de donderdag schommelt de parkeerdruk de gehele dag rond de 80%. Op de zaterdag en vrijdag ligt de parkeerdruk lager, rond de 70-75%.

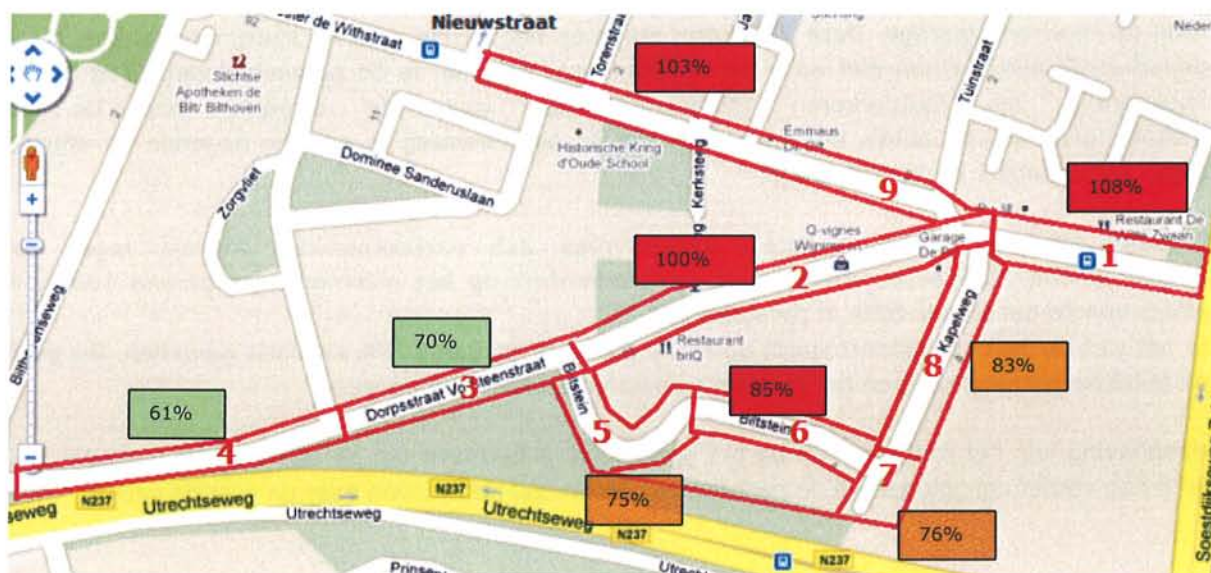
In het algemeen wordt een parkeerdruk van 85% (op het piekmoment) aangehouden als maatgevende bezetting, om te beoordelen of er sprake is van een parkeerprobleem. Een parkeerbezetting van meer dan 85% geldt als de maximaal acceptabele parkeerbezetting.

Op de donderdag is er sprake van een parkeerbezetting rond de 85% en op het piekmoment van 88%. Dit betekent dat er extra parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied benodigd is om op het piekmoment te voldoen aan de parkeervraag.

De volgende stap is om te analyseren hoe de parkeervraag is verdeeld over de verschillende secties.

2.3.2 Resultaten per sectie

Onderstaande figuur geeft de parkeerdruk per sectie weer.



Figuur 2.3 Parkeerdruk per sectie op donderdag 30 juni 2011 om 13:00 uur

In het oostelijk deel van de Dorpsstraat en in de Burgemeester de Withstraat zijn er te weinig parkeerplaatsen om aan de parkeervraag te kunnen voldoen. Dit resulteert onder andere in foutparkeren buiten de parkeervakken. Beide straten worden gekenmerkt door het 'historische' en kleinschalige karakter van de (woon)bebouwing en een relatief smal wegprofiel. Fysieke mogelijkheden om hier extra parkeerplekken te realiseren zijn er niet. Met name in het westelijk deel van de Dorpsstraat (sectie 3 en 4) is er nog enige vrije capaciteit beschikbaar. Echter deze vrije capaciteit is niet voldoende om aan de totale parkeervraag in het onderzoeksgebied te voldoen.

2.3.3 Aanvullend onderzoek gestalde auto's en gevolgen voor totale parkeerdruk

Op dinsdag 2 augustus 2011 is aanvullend op het parkeeronderzoek om 15:00 uur 's middags het aantal gestalde auto's geregistreerd bij de twee garagebedrijven.

Bij garagebedrijf "Auto Dorpsstraat" staan 12 auto's gestald. Deze auto's staan geparkeerd op de openbare parkeerplekken en zijn dus als parkeervraag meegenomen in het uitgevoerde parkeeronderzoek (zie paragraaf 2.3.1 en 2.3.2).

Bij garagebedrijf "De Bilt" staan 26 auto's gestald. Deze 26 gestalde auto's staan op het terrein rond de showroom/garage. Deze 26 auto's staan op het terrein rond de showroom/garage. Deze geparkeerde auto's staan niet op eigen terrein, maar ook niet in de parkeervakken. Er is dus in feite sprake van foutparkeren (afhankelijk van waar de erfgrans loopt). De 26 gestalde/geparkeerde auto's dienen daarom bij de parkeervraag te worden opgeteld en afgezet tegen het openbare parkeeraanbod.

Inclusief deze auto's is de totale parkeervraag 215 parkeerplekken. Afgezet tegen het parkeeraanbod (216 parkeerplekken) is de parkeerdruk op het piekmoment afgerond 100%, in plaats van de genoemde 88% in paragraaf 2.3.1.

In het vervolg van het rapport wordt de totale parkeerdruk van 100% als basis genomen. Dit geeft de feitelijke parkeervraag en het formeel aanwezige parkeeraanbod weer.

Handhaving van het foutparkeren bij het garagebedrijf betekent dat de parkeerdruk in sectie 1, 2 en 8 nog verder zal oplopen en de parkeerdruk verder zal opschuiven naar de overige secties.



3 Compensatie vervallen parkeerplekken

Voorliggende vraag is of de parkeerplekken die als gevolg van de herinrichting zijn komen te vervallen, dienen te worden gecompenseerd?

Allereerst geldt het principe dat in feite elke parkeerplek die vervalt, elders dient te worden gecompenseerd. Deze parkeerplekken zijn immers gekoppeld aan de aanwezige functies. Dus in essentie dienen de 24 parkeerplekken die zijn vervallen, elders te worden gecompenseerd.

In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel parkeerplekken er in de oude situatie waren en hoeveel parkeerplaatsen er in de nieuwe situatie (na herinrichting) zijn.

Huidige parkeeraantallen		Toekomstige parkeeraantallen	
22	Dorpsstraat plein	27	Dorpsstraat plein
38	Dorpsstraat west	36	Dorpsstraat west
85	Dorpsstraat laan	66	Dorpsstraat laan
36	Burg. De Withstraat (excl. blauwe lijn, alleen vakken, incl. Ds. Sanderuslaan)	38	Burg. De Withstraat (incl. Ds. Sanderuslaan)
6	Kapelweg	4	Kapelweg
8	Biltstein (informeel parkeren)	48	Biltstein (incl. nieuwe parkeerterrein en langsparkeren)
34	Biltstein t.h.v. appartementengebouw)	34	Biltstein t.h.v. appartementengebouw)
229	Totaal	253	Totaal
		213 ¹	Het totaal exclusief het parkeerterrein Biltstein en het nog te realiseren langsparkeren (in totaal 40 extra parkeerplekken)

Tabel 3.1 Aantallen parkeerplaatsen in oude en nieuwe situatie

Echter afwijking van het genoemde principe is mogelijk, als blijkt dat er voldoende overcapaciteit in de directe omgeving is.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat dit niet geval is. In de huidige situatie is er op het piekmoment een parkeerbehoefte van 215 parkeerplekken en een parkeerdruk van afgerond 100% (85% is de maximale acceptabele parkeerdruk).

Daarbij valt op dat er in het oostelijk deel van de Dorpsstraat en in de Burg. de Withstraat er een tekort is aan parkeerplekken, waarbij ook fout wordt geparkeerd (buiten de vakken). Dit geldt ook voor de gestalde auto's bij garagebedrijf "De Bilt". Anderzijds is er in het westelijk deel van de

¹ Het verschil tussen het geregistreerde aanbod in het parkeeronderzoek (216) en het totaal van 213 uit tabel 2.2 is te verklaren doordat er werkzaamheden werden uitgevoerd in sectie 1 en 6 en doordat er bij het parkeeronderzoek het informeel parkeren in Biltstein (sectie 5) is uitgegaan van 6 in plaats van de 8 plekken, en ds. Sanderuslaan is niet meegenomen in het parkeeronderzoek.



Dorpsstraat nog enige vrije parkeercapaciteit. Deze vrije capaciteit blijkt echter niet voldoende om de totale parkeerdruk terug te brengen naar 85%.



4 Bestemmingsplanwijziging herinrichtingsplan

4.1 Inleiding

Tweede onderzoeksvraag die dient te worden beantwoord, is: "zijn er in de situatie na de reconstructie, waarbij garagebedrijf "Auto Dorpsstraat" en garagebedrijf "De Bilt" zijn verdwenen, en zijn opgevuld met andere functies, voldoende parkeerplaatsen en is er sprake van een sluitende parkeerbalans?"

Om deze onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, dienen de gevolgen van de te wijzigen ruimtelijke functies voor de parkeersituatie in beeld te worden gebracht. Ook moeten de loopafstanden tot de beoogde nieuwe parkeerlocatie worden meegenomen in de analyse om te kunnen bepalen of het een geschikte locatie is.

4.2 Extra parkeerbehoefte als gevolg van wijziging ruimtelijke functies

Op dit moment zijn er twee garagebedrijven in de Dorpsstraat aanwezig, "KIA garage De Bilt" (op de hoek Kapelweg/Dorpsstraat) en "Auto Dorpsstraat" (op nummer 55). Garagebedrijf "Auto Dorpsstraat" gaat mogelijk op korte termijn richting het bedrijventerrein Larenstein en wordt opgevuld door woningbouw. Indien garagebedrijf "De Bilt" verdwijnt, komt op deze locatie mogelijk een kunstatelier met een restaurant of een bedrijfsverzamelgebouw.

4.2.1 Ruimtelijke herontwikkeling op locatie garagebedrijf De Bilt (KIA)

Parkeerbalans huidige situatie:

- Parkeervraag
 - Het aantal gestalde auto's is vastgesteld op 21 (geregistreerd o.b.v. de kentekenplaat van het garagebedrijf)
 - De parkeerbehoefte voor de werknemers/bezoekers is vastgesteld op 13 parkeerplekken (door toepassing kengetal voor showroom/garagebedrijf: 1,3 parkeerplek per 100 m² bvo * 1000 m² bvo = 13 parkeerplekken).
 - De totale parkeerbehoefte bedraagt dan 34 parkeerplekken.
- Parkeeraanbod:
 - In de praktijk beschikt het garagebedrijf niet over parkeren op eigen terrein voor de gestalde/geparkeerde auto's. Rondom het garagebedrijf staan 26 auto's geparkeerd (buiten de vakken). 8 auto's staan dus wel in de vakken geparkeerd.

Parkeerbalans toekomstige situatie:

- Wat gebeurt er als het garagebedrijf verdwijnt en er komt een andere functie voor terug?
 - Scenario 1:



- kunstatelier: $500 \text{ m}^2 \text{ bvo} * 1,5 \text{ parkeerplek}^2 \text{ per } 100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 7,5 \text{ parkeerplek}$
- restaurant: $500 \text{ m}^2 \text{ bvo} * 10,0 \text{ parkeerplek per } 100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 50 \text{ parkeerplekken.}$
- De totale parkeerbehoefte is 58 parkeerplaatsen
- Scenario 2:
 - Bedrijfsverzamelgebouw (voor zzp'ers): $1000 \text{ m}^2 \text{ bvo} * 1,3 \text{ parkeerplek per } 100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 13 \text{ parkeerplekken.}$

Er wordt vanuit gegaan dat de bestaande bebouwing blijft gehandhaafd. Dit betekent dat er geen ruimte is om op eigen terrein te parkeren.

De gevolgen voor de parkeerbalans verschillen per scenario.

De realisatie van een restaurant met kunstatelier leidt naar verwachting tot een negatieve parkeerbalans van -24 parkeerplekken (huidige parkeerbehoefte garagebedrijf bedraagt 34 p.p. – toekomstige parkeerbehoefte restaurant/atelier van 58 p.p.).

Echter het piekmoment voor de kunstatelier en het restaurant ('s avonds) valt niet gelijk met het piekmoment voor de functies in de omgeving (die ligt op de werkdag/donderdag om 13:00 uur). Er is dus dubbelgebruik van parkeerplekken mogelijk.

Op de werkdagmiddag is het aanwezigheidspercentage voor een restaurant 40% en op de werkdagavond 90% (Bron: CROW, publicatie 182). Door toepassing van dit aanwezigheidspercentage is de parkeerbehoefte in scenario 1 niet 58 parkeerplekken, maar 28 parkeerplekken. Op basis van deze berekening levert deze functieverandering een positieve parkeerbalans op van +6 parkeerplekken.

Bij realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw bedraagt de nieuwe parkeerbehoefte 13 parkeerplekken. Door het verdwijnen van het garagebedrijf neemt de parkeerbehoefte sterk af. De functieverandering leidt tot een positieve parkeerbalans van +21 parkeerplekken die vrijkomen (huidige parkeerbehoefte garagebedrijf van 34 p.p. minus toekomstige parkeerbehoefte bedrijfsverzamelgebouw van 13 p.p.).

² Het CROW kent geen kengetal voor de functie 'kunstatelier' er is daarom aangesloten bij toegepaste parkeernormering van andere gemeenten.



4.2.2 Garagebedrijf Auto Dorpsstraat:

Parkeerbalans huidige situatie:

- Parkeervraag:
 - Het aantal gestalde auto's is vastgesteld op 12 (geregistreerd o.b.v. de kentekenplaat van het garagebedrijf)
 - De parkeerbehoefte voor de werknemers/bezoekers is vastgesteld op 8 parkeerplekken. (toepassing kengetal voor showroom/garagebedrijf: 1,3 parkeerplek per 100 m² bvo * 616 m² bvo = 8 parkeerplekken).
 - De totale parkeerbehoefte komt daarmee op 20 parkeerplekken.
- Parkeeraanbod:
 - Alle 20 auto's komen in feite ten laste van de openbare parkeercapaciteit.
 - Daarbij stonden 2 auto's foutgeparkeerd (haaks over 1 parkeervak).

Parkeerbalans toekomstige situatie:

- Bij herontwikkeling naar 11 woningen is de verwachte parkeerbehoefte als volgt:
 - 3 grondgebonden woningen: 1,8 parkeerplek per woning * 3 = 5,4
 - 8 appartementen: 1,5 parkeerplek per woning * 8 = 12
 - = totaal 17,4 parkeerplekken benodigd
 - Bewoners parkeren op eigen terrein.
 - Alleen het bezoekersaandeel (0,3 p.p. per woning) ten laste van de openbare parkeercapaciteit. Het gaat om 3 parkeerplekken (11 woningen * 0,3 p.p. t.b.v. bezoek).

Voor de parkeerbalans betekent wijziging van de functie garagebedrijf naar woningen dat er positieve parkeerbalans ontstaat van +17 parkeerplekken (die vrijkomen bij de openbare parkeercapaciteit).

4.2.3 Gevolgen totale herontwikkeling voor parkeerbalans

De functieverandering van de twee garagebedrijven levert in alle gevallen een positieve parkeerbalans op. Hoeveel parkeerplekken vrijkomen is afhankelijk van het scenario (zie onderstaande tabel).

	Garagebedrijf "De Bilt"	Garagebedrijf "Auto Dorpsstraat"
Toekomstige situatie	Scenario 1 restaurant/atelier: +6 p.p. Scenario 2 bedrijfsverzamelgebouw: +21 p.p.	Woningen: +17 p.p.

Tabel 4.1 Parkeerbalans toekomstige situatie als gevolg van functieverandering garagebedrijven



4.2.4 Parkeerlocatie Biltstein als compensatie voor vervallen parkeerplekken

Los van de vraag of compensatie noodzakelijk is, is ook onderzocht is de toekomstige parkeerlocatie Biltstein een volwaardige locatie om in te zetten ten behoeve van de herontwikkeling en een sluitende parkeerbalans.

De loopafstand tussen het garagebedrijf "De Bilt" en het toekomstige parkeerterrein Biltstein bedraagt 220 meter. De loopafstand tot het garagebedrijf 'Auto Dorpsstraat' is circa 170 meter.



Figuur 4.1 Loopafstand van parkeerterrein Biltstein van/naar oude dorpscentrum

Idealiter vindt compensatie plaats binnen een straal van 100 meter rond de (her)ontwikkellocatie. In het oude dorpscentrum zijn echter geen fysieke mogelijkheden om de parkeercapaciteit uit te breiden.

Of de parkeerlocatie Biltstein geschikt is om in te zetten als compensatie, hangt af van de type ruimtelijke functies die worden gerealiseerd. Voor werkfuncties en bezoekersfuncties is het parkeerterrein Biltstein een geschikte locatie als compensatie, voor wonen is het qua loopafstand geen geschikte locatie (maximaal acceptabele loopafstand voor woningen is 100 meter) (Bron: ASVV, 2004).

4.3 P+R-functie

Het toekomstige parkeerterrein Biltstein vervult niet alleen de parkeerbehoefte van het oude dorpscentrum, maar is tevens een verbeterde 'park & ride'-voorziening. De auto kan op deze plaats geparkeerd worden, waarna men verder reist via de bushalte 'het tunneltje' aan de Utrechtseweg.

Uit gegevens van de gemeente (o.b.v. een gehouden enquête op een donderdag in de ochtendspits tussen 7:00-9:30 uur) blijkt dat er ongeveer 10 auto's staan geparkeerd, waarvan de automobilisten zijn verder gereisd met het openbaar vervoer.

De loopafstand tussen het toekomstige parkeerterrein Biltstein en de bushalte bedraagt circa 180 meter. Voor de overstap tussen auto en openbaar vervoer is dat een acceptabele loopafstand.



Figuur 4.2 Loopafstand van parkeerterrein Biltstein van/naar de bushalte

Alternatieve P+R-locatie

Een andere mogelijkheid die wordt onderzocht is om aan de Utrechtseweg (bij de Europatuin) een P+R-terrein te realiseren.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Inleiding

In voorgaande hoofdstukken is een analyse uitgevoerd van de huidige en toekomstige parkeersituatie, waarbij zowel de parkeervraag als het parkeeraanbod is geanalyseerd. Op basis van deze analyse worden in dit hoofdstuk de gestelde onderzoeksvragen beantwoord:

1. Zijn er na de reconstructie voldoende parkeerplaatsen aanwezig in het Oude Dorp?
2. Zijn er in de situatie na de reconstructie, waarbij de garagebedrijven verdwijnen (en opgevuld door andere bestemmingen, bijvoorbeeld woningen), voldoende parkeerplaatsen?
3. Is de aanleg van het parkeerterrein (35 plaatsen) noodzakelijk voor een sluitende parkeerbalans?
4. Is het realistisch om te stellen dat de aanleg van het parkeerterrein zorgt voor vermindering van de parkeerdruk in het Oude Dorp? (loopafstand)

Naast de conclusies (paragraaf 4.2) zijn aanbevelingen geformuleerd (paragraaf 4.3).

5.2 Conclusies

In deze paragraaf worden per onderzoeksvraag de conclusies geformuleerd.

1. Zijn er na de reconstructie voldoende parkeerplaatsen aanwezig in het Oude Dorp?

Nee, in de huidige parkeersituatie (na reconstructie) is er een tekort van 37 parkeerplekken.

Huidige parkeerbalans	Uitgaande van een bezettingsgraad van 85% is er een tekort van 37 p.p. (parkeervraag: $(215 * 0,85 =) 253$ p.p. – parkeeraanbod: 216 p.p.)
-----------------------	---

Tabel 5.1 Huidige parkeerbalans onderzoeksgebied

In de huidige situatie is er op het piekmoment een parkeerbehoefte van 215 parkeerplekken en een totale parkeerdruk van afgerond 100%. Als ervaringscijfer geldt dat 85% als de maximaal acceptabele parkeerdruk wordt gezien. Om de parkeerdruk te verlagen naar 85% zijn er 37 extra parkeerplekken benodigd (zie berekening tabel 5.1).

Daarbij valt op dat er in het oostelijk deel van de Dorpsstraat en in de Burg. De Withstraat er een tekort is aan parkeerplekken, waarbij ook fout wordt geparkeerd (buiten de vakken). Ook bij garagebedrijf "De Bilt" staan de gestalde auto's fout geparkeerd. Anderzijds is er in het westelijk deel van de Dorpsstraat nog enige vrije parkeercapaciteit. Deze vrije capaciteit is echter niet voldoende om de totale parkeerdruk terug te brengen naar 85%.



2. Zijn er in de situatie na de reconstructie, waarbij de garagebedrijven verdwijnen en andere functies zijn gerealiseerd, voldoende parkeerplaatsen?

De functieverandering van de twee garagebedrijven heeft in alle gevallen een positief effect op de parkeerbalans. Hoeveel parkeerplekken vrijkomen is afhankelijk van het scenario (zie onderstaande tabel).

Functieverandering garagebedrijf "De Bilt"	Scenario 1 restaurant/atelier: +6 p.p. Scenario 2 bedrijfsverzamelgebouw: +21 p.p.
Functieverandering garagebedrijf "Auto Dorpsstraat"	Woningen: +17 p.p.

Tabel 5.2 Toekomstige parkeerbalans ruimtelijke herontwikkellocaties

Als de gevolgen van de functieverandering (zie tabel 5.2) worden afgezet tegen het geconstateerde tekort in de huidige situatie voor het gehele onderzoeksgebied, levert dit het volgende beeld op.

Scenario 1 voor garagebedrijf "De Bilt" + realisatie woningen op locatie "Auto Dorpsstraat"	- 14 parkeerplekken (tekort)
Scenario 2 voor garagebedrijf "De Bilt" + realisatie woningen op locatie "Auto Dorpsstraat"	+1 parkeerplek (overschot)

Tabel 5.3 Toekomstige parkeerbalans gehele onderzoeksgebied

Door de herontwikkeling van de twee garagebedrijven neemt het huidige tekort in scenario 1 sterk af (tot -14 p.p.) en ontstaat er in scenario een klein overschot (+1 p.p.).

3. Is de aanleg van het parkeerterrein (35 plaatsen) noodzakelijk voor een sluitende parkeerbalans?

In de huidige situatie is het parkeerterrein Biltstein noodzakelijk voor een sluitende parkeerbalans.

In de toekomstige situatie is de parkeerlocatie Biltstein alleen noodzakelijk bij realisatie van scenario 1 (restaurant/atelier) om het tekort van 14 parkeerplekken te compenseren. Bij realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw is het nieuwe parkeerterrein Biltstein in de toekomstige situatie niet noodzakelijk. Er is dan een overschot van 1 parkeerplek.

Daarnaast is de nieuwe parkeerlocatie bedoeld als versterkte P+R-functie. In de huidige situatie worden circa 10 parkeerplekken gebruikt voor P+R. Indien deze functie wordt verplaatst naar de Utrechtseweg komen er circa 10 parkeerplekken vrij. In dat geval is er in scenario 1 een tekort



van 4 parkeerplekken en in scenario 2 een overschot van 11 parkeerplekken (excl. parkeerterrein Biltstein).

4. Is het realistisch om te stellen dat de aanleg van het parkeerterrein zorgt voor vermindering van de parkeerdruk in het Oude Dorp? (loopafstand)

De loopafstand van/naar het oude dorpscentrum en het toekomstige parkeerterrein Biltstein bedraagt circa 150-250 meter. Dit is een acceptabele loopafstand voor werknemers van bedrijven en bedrijven/winkels met een bezoekersfunctie. Voor woonfuncties is deze locatie niet/minder geschikt. Daarvoor is een maximale loopafstand van 100 meter acceptabel.

Het is daarom realistisch te stellen dat de nieuwe parkeerlocatie Biltstein leidt tot vermindering van de parkeerdruk. Wel zijn aanvullende maatregelen gewenst om de parkeervraag en het parkeeraanbod evenwichtiger te verdelen tussen het oude dorpscentrum en het westelijk deel van de Dorpsstraat. Dit kan ten eerste door handhaving van het foutparkeren. Daarnaast kunnen afspraken worden gemaakt met de ondernemers, waarbij de ondernemer en het eigen personeel de auto's parkeren op het toekomstige parkeerterrein Biltstein.

5.3 Aanbevelingen

Om te komen tot een evenwichtiger verdeling van de parkeervraag en het aanbod zijn aanvullende maatregelen gewenst om te zorgen dat de locatie ook daadwerkelijk optimaal wordt benut en de parkeerdruk in het oude dorpscentrum wordt verminderd. Het gaat hierbij primair om handhaving op foutparkeren en het maken van afspraken met ondernemers, waarbij de werknemers hun auto parkeren op parkeerterrein Biltstein, zodat de parkeerplekken in het Oude Dorp optimaal kunnen worden benut door bezoekers en bewoners.

Handhaving op foutparkeren

Tijdens het parkeeronderzoek bleek dat er in de Burgemeester de Withstraat en ook deels in de Dorpsstraat relatief veel wordt foutgeparkeerd. (Meer) handhaving lijkt dan ook gewenst, ook om tot een betere verdeling te komen van de parkeervraag en het aanbod.

Informatievoorziening

Om te zorgen dat het nieuwe parkeerterrein ook 'gevonden' wordt is een goede verwijzing naar het parkeerterrein essentieel. Dit geldt ook voor de P+R-functie die het parkeerterrein gaat vervullen. Bebording en aanvullende informatievoorziening bij de bushalte is daarvoor gewenst.



Communicatie met belanghebbenden in oude dorpscentrum

Indien er nog geen communicatie is geweest met de belanghebbenden in het oude dorpscentrum, is de aanbeveling om dit op te starten. Met als doel om het gebruik van het parkeerterrein door werknemers van de gevestigde bedrijven te stimuleren en hier afspraken over te maken. De parkeerplekken in het oude dorpscentrum zelf dienen primair te worden gebruikt door bezoekers en bewoners.

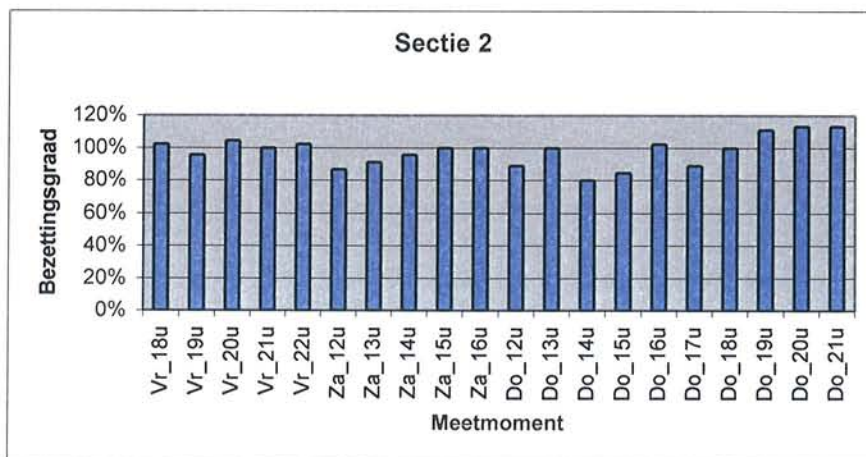
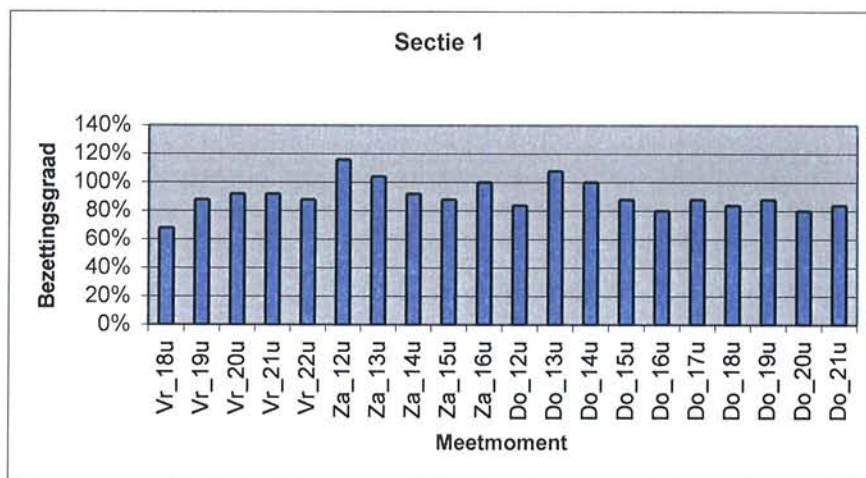
Invoering blauwe zone

Laatste stap bij de aanpak van het verdeelprobleem, is invoering van een blauwe zone. Doel van een blauwe zone is om langparkeerders (zijnde werknemers) te weren, zodat de beschikbare parkeerplekken optimaal door bezoekers kunnen worden benut. Daarbij is het reëel dat bewoners voor een ontheffing in aanmerking komen. De gemeente De Bilt kent momenteel echter geen ontheffingenbeleid.

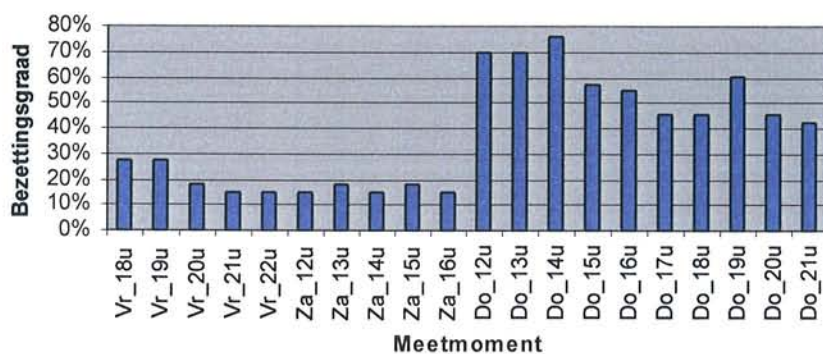
Daarbij is het de vraag of er voldoende draagvlak is voor een blauwe zone. Invoering van een blauwe zone dient daarom als sluitstuk als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn.



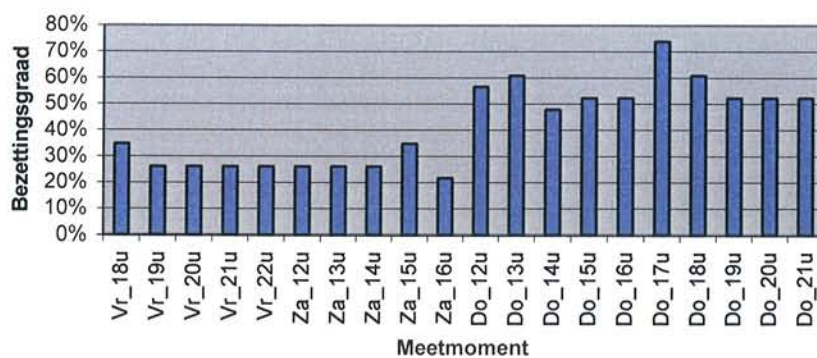
Bijlage I: onderzoeksresultaten per deelgebied



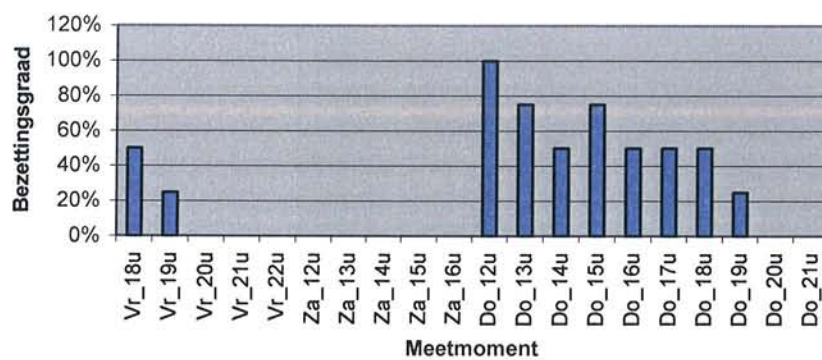
Sectie 3



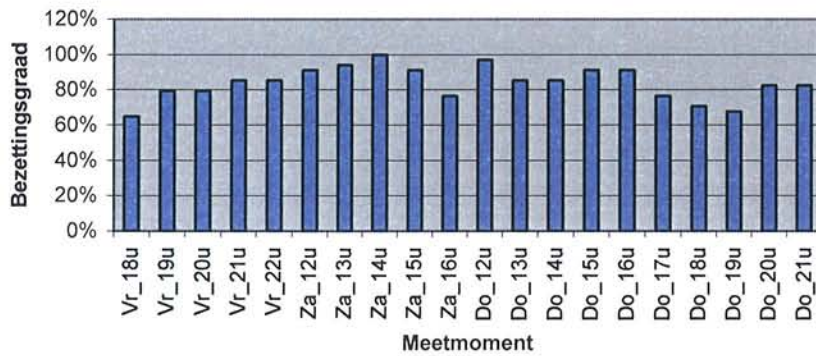
Sectie 4



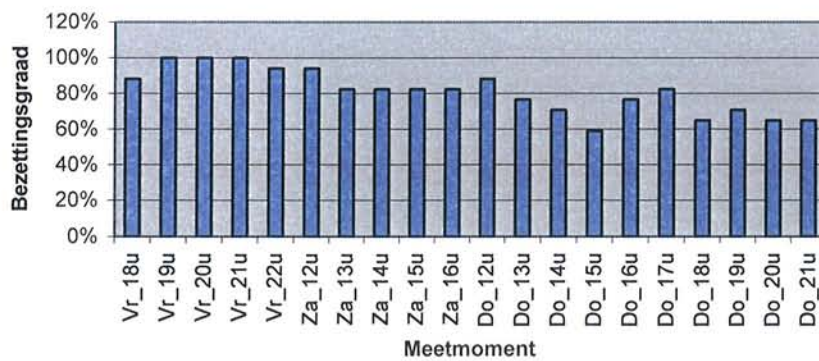
Sectie 5



Sectie 6



Sectie 7



Sectie 8

