

Parkeerbeleidsnota Zeist

Opdrachtgever: Gemeente Zeist

ECORYS Transport

Amsterdam, 03 mei 2004

TRANSPORT

Rhijnspoorplein 28
1018 TX Amsterdam

T 020 638 97 56
F 020 638 98 36
E transport@ecorys.com
W www.ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

Inhoudsopgave

Belangrijkste beleidspunten	5
Samenvatting	10
1 Inleiding	16
1.1 Achtergrond	16
2 Huidige parkeersituatie, knelpunten en verwachte ontwikkelingen	18
2.1 De huidige parkeersituatie	18
2.2 De verwachte groei van mobiliteit	24
2.3 Inventarisatie / samspraakavonden	25
3 Uitgangspunten en doelstellingen parkeerbeleid Zeist	32
4 Parkeermodellen per deelgebied	34
4.1 Algemene uitgangspunten per beleidsthema	34
4.2 Het stedelijk kerngebied	35
4.3 De centrum schil	37
4.4 De woonwijken	39
4.5 De wijkwinkelcentra	41
4.6 Bedrijven- en kantoorgebieden	41
4.7 De stationsgebieden Driebergen Zeist en Den Dolder	43
4.8 De buitengebieden, sportcomplexen en evenementen	44
5 Normering en maatregelen	46
5.1 Parkeernormen gemeente Zeist	46
5.2 Parkeergebieden en -zonerings	50
5.3 De parkeersituaties- en mogelijkheden	52
5.4 Parkeren voor specifieke doelgroepen	54
5.5 Parkeerrouting- en parkeerwijzingen	59
5.6 Communicatie	60
5.7 Fietsen	60
6 Betaald parkeren	62
6.1 De parkeerhandhaving	62
6.2 Doelgroepen	63
6.3 Betaalsystematieken	66

7 Financiën en gewenste investeringen	71
8 Plan van aanpak	73
Bijlage : Overzicht schriftelijk en mondeling ingebrachte knelpunten	74
Bijlage : Parkeernormen Zeist	90
Bijlage : Parkeersmodellen Zeist	91
Bijlage : Technologische ontwikkelingen parkeren	99

Belangrijkste beleidspunten

Voor een deel betreft deze nota het integraal vastleggen van de huidige (informele) dagelijkse praktijk, voor een deel betreft het geheel nieuwe zaken en voor een deel betreft het wijzigingen ten opzichte van het oude beleid. De belangrijkste beleidspunten zijn hieronder nog eens samengevat:

Algemeen :

- Het parkeerbeleid, inclusief de uitvoering van de in het kader van het parkeerbeleid noodzakelijke maatregelen, dient budgettair neutraal te zijn.
- Voor de onderscheiden functionele gebieden zullen parkeermodellen worden toegepast:
 - stedelijk kerngebied: centrummodel
 - centrumschil: leefbaarheidmodel
 - woonwijken/buurtten: leefbaarheidmodel
 - wijkwinkelcentra: bereikbaarheidsmodel
 - bedrijventerreinen: bereikbaarheidsmodel
 - kantorengedieden: bereikbaarheidsmodel
 - stationsgebieden: bereikbaarheidsmodel ;
 - buitengebieden/sportcomplexen/evenementen: milieumodel .

Parkeernormen :

- In het parkeerbeleidsplan worden nieuwe parkeernormen gepresenteerd gebaseerd op nieuwe parkeerkcijfers van het CROW. In deze nieuwe kencijfers wordt een boven- en ondergrens aangegeven. De Zeister parkeernormen gaan uit van de bovengrens. De nieuwe parkeernormen gelden voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingprojecten, alsmede functieveranderingen. De parkeernormen gelden niet voor bestaande situaties. Voor bestaande plannen zal een overgangssituatie gelden, d.w.z. dat per geval zal worden bekeken of en zo ja in welke mate een aanpassing aan de nieuwe normen (nog) mogelijk is.

Parkeerfonds :

- Wanneer er binnen een project niet genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente besluiten een vrijstelling te verlenen voor de aanleg van deze parkeerplaatsen. Aan deze vrijstelling worden wel twee voorwaarden gesteld: In de directe omgeving dienen voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om de overloop

op te vangen. Hiernaast is er een financiële voorwaarde, in de vorm van een storting aan *een parkeerfonds* per niet gerealiseerde parkeerplaats. De opzet van dit parkeerfonds inclusief de hoogte van de storting en de wijze waarop de gelden zullen worden aangewend zal nader worden uitgewerkt.

parkeergebieden en –zonerings:

- Algemeen streven is een parkeerdruk van maximaal 90%. Indien de parkeerdruk structureel boven deze waarde komt (bijvoorbeeld rond kantoor- en bedrijvenlocaties, of rond het stedelijk kerngebied) en andere maatregelen (bijvoorbeeld vervoermanagement) geen effect hebben, kan de gemeente besluiten - na klachten en in samenspraak met de betrokkenen - tot invoering van parkeerregulering. De huidige indeling in parkeergebieden en zonerings zal in principe worden gehandhaafd, met één aanpassing n.l. 'Voorheuvel' uit gebied H naar één van de centrumgebieden. Indien daar behoefte aan is, kunnen vergunningengebieden worden uitgebreid. Uitbreiding zal in samenspraak met de belanghebbenden plaatsvinden. De tijden waarop het parkeerregime van kracht is zullen vooralsnog niet wijzigen. Mocht de parkeersituatie in de schil in de avonduren daar aanleiding toe geven, dan kan uitbreiding van de parkeertijden worden overwogen.

Parkeren stedelijk kerngebied:

- In het *stedelijk kerngebied* is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk wordt geparkeerd in de gebouwde parkeervoorzieningen.
- Voor parkeerders die na 19.00 uur één van de 'achteraf-betaal' garages willen verlaten zal een magneetslot worden geïnstalleerd, zodat deze ook na sluitingstijd toegankelijk zijn.
- Verder wordt uitgegaan van upgrading van de parkeergarages.
- Mogelijk dat er op langere termijn nieuwe garages langs de rand van het kerngebied gewenst zijn. Er zal hiervoor een apart locatie-onderzoek worden uitgevoerd.

Parkeren Centrum-Schil

- In de *centrumschil* zullen geen nieuwe uitwegvergunningen worden verstrekt.
- Het bestaande vergunningensysteem wordt aangepast. Een tweede vergunning zal alleen worden verstrekt bij voldoende capaciteit. Aanvragen van bewoners met een uitwegvergunning of andere parkeergelegenheid op eigen terrein zullen worden beschouwd als aanvraag voor een tweede vergunning.
- Bij onvoldoende capaciteit in het gebied zelf zal –indien mogelijk- een alternatief in de vorm van een vergunning in één van de garages in het stedelijk kerngebied worden geboden.

Parkeren woongebieden

- Algemeen zal voor Zeist gaan gelden dat ***parkeren in de bermen*** in de bebouwde kom in principe niet is toegestaan. Afhankelijk van de locatie zal worden uitgewerkt waar aanvullende bebording of afscheidingen gewenst zijn.
- Op plaatsen in ***woongebieden*** waar parkeren in de bermen wel gewenst is in verband met de verkeersveiligheid zullen in de berm door middel van verharding duidelijke parkeervakken worden gecreëerd. Hierbij zijn het groenstructuurplan en de kosten van belang.

Parkeren buitengebieden

- Uitgangspunt is dat geparkeerd wordt op de centrale P-locaties en bij de ***sportcomplexen*** op eigen terrein.
- Ter voorkoming van bermparkeren zullen aanvullend stop- of parkeerverboden worden ingesteld.
- In overleg met de sportverenigingen die nu overlast veroorzaken zal worden gezocht naar oplossingen in de zin van stimuleren fietsgebruik/samenrijden, parkeer/stopverboden, handhaving.
- Bij evenementen dient de organisator als bijlage bij de vergunningaanvraag een draaiboek op te stellen.
- Voor het parkeren ten behoeve van de ***markt*** zal een structurele oplossing worden gezocht als de toekomstplannen voor de markt bekend zijn.

Parkeren Station Driebergen-Zeist

- Er zal getracht worden in samenwerking met de NS en de gemeente Driebergen te komen tot een uitbreiding van de parkeercapaciteit en een verbetering van de fietsfaciliteiten bij station ***Driebergen-Zeist***.

Parkeren rond scholen

- Scholen waar sprake is van onveilige/ongewenste haaf-brengsituaties zullen benaderd worden. Daarbij zal in overleg worden gezocht naar maatwerkoplossingen. De verantwoordelijkheid ligt overigens primair bij de school en de ouders zelf.

Invalidenparkeren

- Het aantal ***invalidenparkeerplaatsen*** in het centrum en de centrumschil zal zonodig in overleg met de gehandicaptenorganisaties worden uitgebreid.
- Bij de aanwijzing van bestaande parkeerplaatsen tot invalidenparkeerplaatsen zullen –uitzonderingen daargelaten- geen wijzigingen in de maatvoering worden aangebracht.
- Voorgesteld wordt invaliden uit Zeist de mogelijkheid te bieden een speciale parkeervergunning aan te schaffen, waarmee in het stedelijk kerngebied op alle meterplaatsen kan worden geparkeerd.
- Parkeren zal voor invaliden niet gratis zijn

Vrachtauto's

- De huidige venstertijden in het stedelijk kerngebied zullen worden gehandhaafd.
- De handhaving van het ***parkeerverbod van vrachtauto's*** in woonwijken in de avond/nacht zal worden verscherpt. Er zullen hiervoor aparte parkeerlocaties worden aangewezen.

Parkeerverwijzingsstelsel

- Upgrading van de statische P-bebording is gewenst.
- Op termijn zal dynamische P-verwijzing gefaseerd worden ingevoerd.

Fietsparkeren

- Om het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen beter aan te laten sluiten op de vraag zal er op basis van de tellingen en een locatieonderzoek een fietsparkeerplan voor het stedelijk kerngebied worden opgesteld.

De ***informatie/communicatie*** over bereikbaarheid en parkeren zal worden uitgebreid:

- Op de website zal een speciale parkeer/bereikbaarheidspagina worden toegevoegd.
- Er zal een parkeer/ bereikbaarheidsbrochure worden gemaakt.
- Ook zal op de infopanelen langs invalswegen informatie over de parkeergarages (o.a. namen van de garages) worden toegevoegd.

Handhaving

- Uitgangspunt van het parkeerbeleid is een strikte en consequente handhaving. Uitbreiding van de handhavingcapaciteit en inzet van parkeercontroleurs in het niet gefiscaliseerde gebied is daarvoor gewenst.

Vergunningen en tarieven

- Het vergunningen- en tariefstelsel zal gericht zijn op het optimaliseren van het gebruik van het bestaande parkeerareaal voordat geïnvesteerd wordt in nieuwe parkeervoorzieningen.
- De gemeente zal geen grote investeringen doen voor het faciliteren van de 2^e en 3^e auto.
- De ***straattarieven*** zullen vanuit het oogpunt van leefbaarheid, bereikbaarheid voor bezoekers en maximaliseren gebruik van de garages, substantieel hoger worden dan in de garages.
- Verder zullen enkele 'ultra-kort' parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld inladen boodschappen worden aangelegd.
- Om overloep te voorkomen zullen de straattarieven in de schil hoger zijn dan in het stedelijk kerngebied.
- Het huidige ***vergunningstelsel*** zal worden aangepast. De parkeerverordening zal daartoe moeten worden gewijzigd.
- Voor ***bewonersvergunningen*** geldt dat per vergunninggebied een maximaal aantal te verstrekken bewonersvergunningen zal worden bepaald. Men komt in aanmerking voor 1 vergunning per woning en bij

voldoende ruimte voor een 2e vergunning. Bij onvoldoende capaciteit zal, indien mogelijk, een alternatief in één van de garages in het stedelijk kerngebied worden aangeboden. Bewoners in het stedelijk kerngebied krijgen een vergunning in één van de garages.

- Voor **bedrijven** zal het uitgangspunt zijn 2 vergunningen voor bedrijfsauto's plus 1 vergunning op 5 werknemers met een maximum van 15 vergunningen per bedrijf. Om oneigenlijk gebruik op de vrijdagavond en koopavond te voorkomen zal overwogen worden de bedrijfsvergunningen alleen geldig te laten zijn op maandag t/m vrijdag overdag, met een uitzondering voor winkels.
- Voor sociaal bezoek (*visite*) zullen speciale bezoekerskaarten (naar verwachting volgens het kraskaart-principe) worden ontwikkeld.

Garages

- De huidige '**achteraf**'-betaalgarages zullen worden voorzien van apparatuur, waardoor parkeerders ook na 19.00 uur m.b.v. de parkeerkaart automatisch toegang kunnen krijgen tot de garage.
- Invoering van achteraf betalen middels toegangsapparatuur in enkele of alle '**vooraf**'-betaalgarages, zal als optie worden meegenomen. De gemeente is voorstander van achteraf betalen in de garages, mits financieel haalbaar. De consequenties zullen daarom eerst nader worden onderzocht.

Prioriteit : Bij de uitvoering zal prioriteit worden gegeven aan :

- Wijziging van de parkeerverordening
- Onderzoek naar en eventueel invoeren van achteraf betalen in de huidige vooraf- betaal garages

Samenvatting

In **hoofdstuk 1** wordt kort ingegaan op de achtergrond en doel van het parkeerbeleidsplan.

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de **parkeersituatie in het stedelijk kerngebied/centrumschil** en een samenvatting van de beoordeling door de belanghebbenden.

Parkeersituatie :

In het stedelijk kerngebied is de capaciteit (2.340 plaatsen waarvan 1.720 plaatsen in garages) vooralsnog voldoende. Ook in de drukste periode zijn er nog circa 600 vrije plaatsen. De parkeerdruk is enigszins ongelijk over het gebied verdeeld en de parkeerdruk op straat is hoger dan in de garages. De parkeerdruk in de centrumschil is o.a. door het toegenomen autobezit in combinatie met de beperkte fysieke ruimte op sommige plaatsen erg hoog (o.a. Bloemenbuurt en Wilhelminabuurt). De betalingsgraad onder niet-parkeervergunninghouders in het gefiscaliseerde gebied varieert tussen 49% op de vrijdagavond en 71% op de donderdagmiddag.

Knelpunten, suggesties, verbeterpunten

Op de gehouden samspraak bijeenkomsten zijn vele **knelpunten, suggesties en verbeterpunten** naar voren gebracht. Genoemd werden de upgradering van de parkeergarages (o.a. verlichting en schilderwerk) verlenging van de openingstijden van de 'achteraf-betaal'-garages en het aanbrengen van achterafbetaal-installaties in de vooraf-betaalgarages. Het vergunningensysteem in de wijken rond het stedelijk kerngebied zou op korte termijn moeten worden gewijzigd (o.a. geen 2^e vergunning als de capaciteit onvoldoende is). Verder waren er verzoeken om striktere handhaving, het hanteren van ruimere parkeernormen, tegengaan parkeeroverlast rond bedrijven/kantorenlocaties, speciale parkeerkaarten voor visite, extra invalidenplaatsen, duidelijkere parkeerverwijzing, handhaving van het parkeerverbod van vrachtauto's in woonstraten, verbeteren parkeergedrag/-situatie rond scholen, uitbreiding parkeercapaciteit stations Driebergen-Zeist en Den Dolder, tegengaan berm parkeren en tegengaan parkeeroverlast bij evenementen/sportcomplexen.

In **hoofdstuk 3** worden de algemene uitgangspunten van het parkeerbeleid beschreven. Het mobiliteits- en parkeerbeleid dient te passen binnen de visie zoals

die in het ontwikkelingsplan Zeist zal worden verwoord. Het stedelijk kerngebied zal zowel een aantrekkelijk verblijfsgebied moeten zijn, als een gebied waarbij mobiliteit en parkeren optimaal worden gefaciliteerd. Dit laatste zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit, beleving en gebruik van de openbare ruimte. Vol geparkeerde straten passen niet in deze visie. Ander belangrijk uitgangspunt is dat het parkeerbeleid, inclusief de uitvoering van de in het kader van het parkeerbeleid noodzakelijke maatregelen, budgettair neutraal dient te zijn.

In **hoofdstuk 4** worden de parkeermodellen voor de onderscheiden functionele gebieden in Zeist gepresenteerd. De te hanteren parkeermodellen zijn: centrummodel stedelijk kerngebied, leefbaarheidmodel centrumschil, leefbaarheidmodel woonwijken/buurtten, bereikbaarheidmodel wijkwinkelcentra, bereikbaarheidmodel bedrijventerreinen, bereikbaarheidmodel kantorengedieden, bereikbaarheidmodel stationsgebieden en milieumodel buitengebieden/sportcomplexen/evenementen.

Hoofdstuk 5 gaat in op de parkeernormen, parkeergebieden en –zoneringsen en parkeersituaties.

Parkeernormen :

In het parkeerbeleidsplan wordt nieuwe parkeernormen gepresenteerd. Het uitgangspunt hierbij is dat voorzien wordt in de eigen parkeerbehoefte. Hierbij wordt uitgegaan van de nieuwe parkeerkencijfers van het CROW. In deze nieuwe kencijfers wordt een boven- en ondergrens aangegeven. De Zeister parkeernormen gaan uit van de bovengrens. De nieuwe parkeernormen gelden voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingprojecten, alsmede functieveranderingen. De parkeernormen gelden niet voor bestaande situaties. Voor bestaande plannen zal een overgangssituatie gelden, d.w.z. dat per geval zal worden bekeken of en zo ja in welke mate een aanpassing aan de nieuwe normen (nog) mogelijk is. Wanneer er binnen een project niet genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente besluiten een vrijstelling te verlenen voor de aanleg van deze parkeerplaatsen. Aan deze vrijstelling worden wel twee voorwaarden gesteld: In de directe omgeving dienen voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om de overloop op te vangen. Hiernaast is er een financiële voorwaarde, in de vorm van een storting aan **een parkeerfonds** per niet gerealiseerde parkeerplaats. De opzet van dit parkeerfonds inclusief de hoogte van de storting en de wijze waarop de gelden zullen worden aangewend zal nader worden uitgewerkt.

parkeergebieden en –zoneringsen:

Algemeen streven is een parkeerdruk van maximaal 90%. Indien de parkeerdruk structureel boven deze waarde komt (bijvoorbeeld rond kantoor- en bedrijvenlocaties, of rond het stedelijk kerngebied) en andere maatregelen (bijvoorbeeld vervoermanagement) geen effect hebben, kan de gemeente besluiten -

na klachten en in samenspraak met de betrokkenen - tot invoering van parkeerregulering.

De huidige indeling in parkeergebieden en zonerings zal worden gehandhaafd, met één aanpassing n.l. 'Voorheuvel' uit gebied H naar één van de centrumgebieden. De tijden waarop het parkeerregime van kracht is zullen vooralsnog niet wijzigen.

Mocht de parkeersituatie in de schil in de avonduren daar aanleiding toe geven, dan kan uitbreiding van de parkeertijden worden overwogen.

Parkeersituaties :

In het **stedelijk kerngebied** is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk wordt geparkeerd in de gebouwde parkeervoorzieningen. Voor parkeerders die na 19.00 uur één van de 'achteraf-betaal' garages willen verlaten zal een magneetslot worden geïnstalleerd, zodat deze ook na sluitingstijd toegankelijk zijn. Verder wordt uitgegaan van upgradering van de parkeergarages. Mogelijk dat er op langere termijn nieuwe garages langs de rand van het kerngebied gewenst zijn. Er zal hiervoor een apart locatie-onderzoek worden uitgevoerd.

In de **centrumschil** zullen geen nieuwe uitwegvergunningen worden verstrekt. Verder zal het bestaande vergunningensysteem worden aangepast. Een tweede vergunning zal alleen worden verstrekt bij voldoende capaciteit. Aanvragen van bewoners met een uitwegvergunning of andere parkeergelegenheid op eigen terrein zullen worden beschouwd als aanvraag voor een tweede vergunning, oftewel het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt in mindering gebracht op het aantal te verkrijgen vergunningen. Bij onvoldoende capaciteit in het gebied zelf zal –indien mogelijk- een alternatief in de vorm van een vergunning in één van de garages in het stedelijk kerngebied worden geboden.

Algemeen zal voor Zeist gaan gelden dat **parkeren in de bermen** in de bebouwde kom in principe niet is toegestaan. Afhankelijk van de locatie zal worden uitgewerkt waar aanvullende bebording of afscheidingen gewenst zijn.

Op plaatsen in **woongebieden** waar parkeren in de bermen wel gewenst is in verband met de verkeersveiligheid zullen in de berm door middel van verharding duidelijke parkeervakken worden gecreëerd. Hierbij zijn het groenstructuurplan en de kosten van belang.

In de **buitengebieden** is het uitgangspunt dat geparkeerd wordt op de centrale P-locaties en bij de **sportcomplexen** op eigen terrein. Bermparkeren wordt hiermee zoveel mogelijk voorkomen. Daar waar nodig zullen aanvullend stop- of parkeerverboden worden ingesteld. In overleg met de sportverenigingen die nu overlast veroorzaken zal worden gezocht naar oplossingen in de zin van stimuleren fietsgebruik/samenrijden, parkeer/stopverboden, handhaving. Bij evenementen dient de organisator als bijlage bij de vergunningaanvraag een draaiboek op te stellen.

Voor het parkeren ten behoeve van de **markt** zal een structurele oplossing worden gezocht als de toekomstplannen voor de markt bekend zijn.

Er zal getracht worden in samenwerking met de NS en de gemeente Driebergen te komen tot een uitbreiding van de parkeercapaciteit en een verbetering van de fietsfaciliteiten bij station **Driebergen-Zeist**.

Scholen waar sprake is van onveilige/ongewenste haal-brengsituaties zullen benaderd worden. Daarbij zal in overleg worden gezocht naar maatwerkoplossingen. De verantwoordelijkheid ligt overigens primair bij de school en de ouders zelf.

Het aantal **invalidenparkeerplaatsen** in het stedelijk kerngebied en de centrumschil zal zodanig in overleg met de gehandicaptenorganisaties worden uitgebreid. Er zullen bij de aanwijzing van bestaande parkeerplaatsen tot invalidenparkeerplaatsen –uitzonderingen daargelaten- geen wijzigingen in de maatvoering worden aangebracht. Voorgesteld wordt invaliden uit Zeist de mogelijkheid te bieden een speciale parkeervergunning aan te schaffen, waarmee in het stedelijk kerngebied op alle meterplaatsen kan worden geparkeerd. Parkeren zal voor invaliden niet gratis zijn.

Uitgangspunt van het **laden/lossen** is dat nabij bedrijfs-,kantoor- en winkelvestigingen adequate laad-/losgelegenheden aanwezig is. Daar waar dit niet mogelijk is zullen maatwerkoplossingen worden getroffen.

De huidige venstertijden in het stedelijk kerngebied zullen worden gehandhaafd. De handhaving van het **parkeerverbod van vrachtauto's** in woonwijken in de avond/nacht zal worden verscherpt. Er zullen hiervoor aparte parkeerlocaties worden aangewezen.

Het huidige statisch **parkeerverwijzingssysteem** zit logisch in elkaar. Het probleem is onbekendheid met de namen/locaties van de garages bij bezoekers. Verder is de P-bebording te onopvallend. Upgrading van de statische P-bebording is dan ook gewenst. Op termijn zal dynamische P-verwijzing gefaseerd worden ingevoerd. Daarbij gaat het om panelen met voorraadvermelding langs de invalsroutes en panelen bij de garages zelf (voorraadvermelding en doorverwijzing).

Voor het **fietsparkeren** geldt dat de totale capaciteit aan fietsklemmen/-beugels in het kernwinkelgebied voldoende is, maar dat vraag en aanbod niet goed op elkaar zijn afgestemd. In totaal zijn er 2.350 klemmen op maximaal 1.450 geparkeerde fiets-/bromfietsen op de zaterdag, waarvan slechts 800 geparkeerd in klemmen. Om het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen beter aan te laten sluiten op de vraag zal er op basis van de tellingen en een locatieonderzoek een kort fietsparkeerplan worden opgesteld, met als concreet resultaat een overzicht met op te heffen / in te krimpen / uit te breiden en nieuwe locaties.

De **informatie/communicatie** over de bereikbaarheid zal worden uitgebreid. Daarbij gaat het om de locatie en bereikbaarheid van de garages en andere parkeermogelijkheden, openbaar vervoer, fiets en informatie over de real time parkeerkaart. Op de website zal een speciale parkeer/bereikbaarheidspagina worden toegevoegd. Verder zal er een parkeer/ bereikbaarheidsbrochure worden gemaakt.

Ook zal op de infopanelen langs invalswegen informatie over de parkeergarages (o.a. namen van de garages) worden toegevoegd.

Hoofdstuk 6 gaat in op het betaald (gefiscaliseerd) parkeren. De betalingsgraad in het gefiscaliseerde gebied is relatief laag en *de handhaving* op Mulder feiten in de rest van Zeist beperkt. Uitgangspunt van het parkeerbeleid is een strikte en consequente handhaving. Uitbreiding van de handhavingscapaciteit en inzet van parkeercontroleurs in het niet gefiscaliseerde gebied is daarvoor gewenst. Tegengaan van *parkeeroverlast op eigen terrein* is een verantwoordelijkheid van de eigenaar/beheerder zelf.

Het *vergunningen- en tarieven systeem* zal gericht zijn op het optimaliseren van het gebruik van haar bestaande parkeerareaal voordat geïnvesteerd wordt in nieuwe parkeervoorzieningen. De gemeente zal geen grote investeringen doen voor het faciliteren van de 2^e en 3^e auto. De *straattarieven* zullen vanuit het oogpunt van leefbaarheid, bereikbaarheid voor bezoekers en maximaliseren gebruik van de garages, substantieel hoger worden dan in de garages. Verder zullen enkele ‘ultra-kort’ parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld inladen boodschappen worden aangelegd. Om overloop te voorkomen zullen de straaattarieven in de schil hoger zijn dan in het stedelijk kerngebied.

Het huidige *vergunningensysteem* zal worden aangepast. De parkeerverordening zal daartoe moeten worden gewijzigd. Voor *bewonersvergunningen* geldt dat per vergunninggebied een maximaal aantal te verstrekken bewonersvergunningen zal worden bepaald. Men komt in aanmerking voor 1 vergunning per woning en bij voldoende ruimte voor een 2e vergunning. Bij onvoldoende capaciteit zal, indien mogelijk, een alternatief in één van de garages in het stedelijk kerngebied worden aangeboden. Bewoners in het stedelijk kerngebied krijgen een vergunning in één van de garages. Voor *bedrijven* zal het uitgangspunt zijn 2 vergunningen voor bedrijfsauto's plus 1 vergunning op 5 werknemers met een maximum van 15 vergunningen per bedrijf. Om oneigenlijk gebruik op de vrijdagavond en koopavond te voorkomen zal overwogen worden de bedrijfsvergunningen alleen geldig te laten zijn op maandag t/m vrijdag overdag, met een uitzondering voor winkels. Voor sociaal bezoek (*visite*) zullen speciale bezoekerskaarten (naar verwachting volgens het kraskaart-principe) worden ontwikkeld. De gemeente Zeist zal wat betreft invoering *van nieuwe betaaltechnieken* bijvoorbeeld ‘chip-only’ betalen en GSM –parkeren een volgend beleid hanteren, dwz eventuele introductie pas nadat dit zich elders heeft bewezen.

Dit zelfde geldt voor introductie van verblijfs- of cordonheffing; op langer termijn kan dit gemeenten tal van mogelijkheden bieden de mobiliteit optimaal te sturen en te managen o.a. in relatie tot de gewenste ontwikkeling van het stedelijk kerngebied.

Op korte termijn zal de mogelijkheid van de real-time parkeerkaart breder worden gecommuniceerd en zal het aantal verkooppunten worden uitgebreid.

De huidige *'achteraf'-betaalgarages* zullen worden voorzien van apparatuur, waardoor parkeerders ook na 19.00 uur m.b.v. de parkeerkaart automatisch toegang kunnen krijgen tot de garage.

Invoering van achteraf betalen middels toegangsapparatuur in enkele of alle *'vooraf'-betaalgarages*, zal als optie worden meegenomen. De gemeente is voorstander van achteraf betalen in de garages, mits financieel haalbaar. De consequenties zullen daarom eerst nader worden onderzocht.

Hoofdstuk 7 gaat kort in op de financiën en gewenste investeringen.

Uitgangspunt van het parkeerbeleidsplan is dat het parkeerbeleid kostendekkend moet zijn. Dat is het geval bij de huidige tarieven. De opbrengsten m.b.t. het parkeren bedroegen in 2003 2,7 miljoen euro, de kosten circa 2,4 miljoen. De helft (55%) betreft kapitaallasten vnl. van de parkeergarages. Éénderde van de kosten betreft kosten voor onderhoud (30%) en de rest (15%) betreft de handhaving en geldinning. De inkomsten zullen moeten stijgen, dan wel het huidige kostenniveau zal moeten dalen om de afschrijving op extra investeringen te kunnen financieren. Aan de inkomstenkant zijn de belangrijkste factoren die hier op van invloed zijn: betalingsgraad, omvang bezoekersparkeren (meterinkomsten) en ontwikkeling automaat-/ metertarieven vergunningtarieven.

In hoofdstuk 8 wordt het resulterende plan van aanpak gepresenteerd

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeente Zeist heeft circa 60.000 inwoners en 37.000 arbeidsplaatsen en is volgens de eigen inwoners een gemeente waar het goed wonen is: bijna 85% van de inwoners gaf in de vorig jaar gehouden stadspeiling aan (zeer) tevreden te zijn over het wonen in Zeist. Hoewel het onderwerp parkeren -dat traditioneel een lage waardering krijgt- binnen de gemeente lager scoort, geeft 2/3 van de inwoners ook op dit punt een ruime voldoende.

Om deze tevredenheid ook de komende jaren op een hoog peil te houden is een duidelijk en helder parkeerbeleid van belang. Een beleid dat past binnen het in 2001 vastgestelde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) en de “startnotitie ontwikkeling parkeerbeleid Zeist” waarmee de gemeenteraad in zijn vergadering op 9 januari 2003 heeft ingestemd.

Het uitwerken van een samenhangend en integraal parkeerbeleid vormt het belangrijkste advies van het bureau Deloitte&Touche Bakkenist, dat in opdracht van de Rekenkamer een evaluatie heeft uitgevoerd naar de effectiviteit en efficiëntie van het parkeerbeleid in de gemeente Zeist. De belangrijkste conclusies waren:

Beleid:

- Op het gebied van parkeren zijn nog nooit doelstellingen geformaliseerd die betrekking hebben op een kwalitatieve en kwantitatieve afstemming tussen vraag en aanbod. Dit is overigens wel deels geval als het gaat om bijvoorbeeld bouwkundige en inrichtingszaken. Het beleid is daarom niet toetsbaar.

Organisatie

- Sterk versnipperd geheel (veel betrokkenen, weinig samenhang)
- Geen handboek wat betreft (administratieve) procedures
- Kostentoerekeningen / opbrengstenboekingen in de loop der jaren volgens gewijzigde methodieken
- Geen als zodanig vastgesteld handhavingsbeleid

Beheer

- Geen concrete/meetbare doelstellingen

- Taken verdeeld en geen eindverantwoordelijke
- Geen vertaling doelstellingen in meetbare indicatoren met o.a. als gevolg: managementinformatie soms onvoldoende/onbetrouwbaar.

Aanbevelingen

Op basis van het onderzoek heeft Deloitte&Touche Bakkenist de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Werk een samenhangend parkeerbeleid (incl. uitvoering) uit waarbij alle elementen meetbaar en toetsbaar zijn.
2. Vertaal de (beleids-)doelstellingen in meetbare prestatie-indicatoren op basis van vastgestelde normen, waardoor realisering van het beleid toetsbaar is. Het is daarvoor noodzakelijk een administratief systeem te ontwikkelen dat de gegevens kan genereren.
3. Stem de organisatie af op een meerjaren parkeerbeleidsplan. Bepaal op basis van dit plan welke taken intern of extern moeten worden uitgevoerd.
4. Zet een duidelijke Planning & Control cyclus op.

Deze aanbevelingen vormen de basis van het programma van eisen voor de ontwikkeling van het parkeerbeleid in Zeist.

Het project heeft achtereenvolgens de volgende fases doorlopen:

- | | | |
|---|----------|------|
| 1. Gecombineerde startbijeenkomst | mei | 2003 |
| 2. Inventarisatie en Analyse | juni-aug | 2003 |
| 3. Uitwerking beleidskeuzen/parkeermodellen | aug-sept | 2003 |
| 4. Opstellen discussienota | aug-sept | 2003 |
| 5. Overlegavonden met maatschappelijke organisaties | okt | 2003 |
| 6. Uitwerking parkeerbeleid | nov-dec | 2003 |
| 7. Opstellen concept parkeerbeleidsnota | dec | 2003 |
| 8. Behandeling B&W + verwerking resultaten | jan-feb | 2004 |
| 9. Inspraak | mrt-apr | 2004 |
| 10. Bestuurlijke besluitvorming | mei-juni | 2004 |

2 Huidige parkeersituatie, knelpunten en verwachte ontwikkelingen

2.1 De huidige parkeersituatie

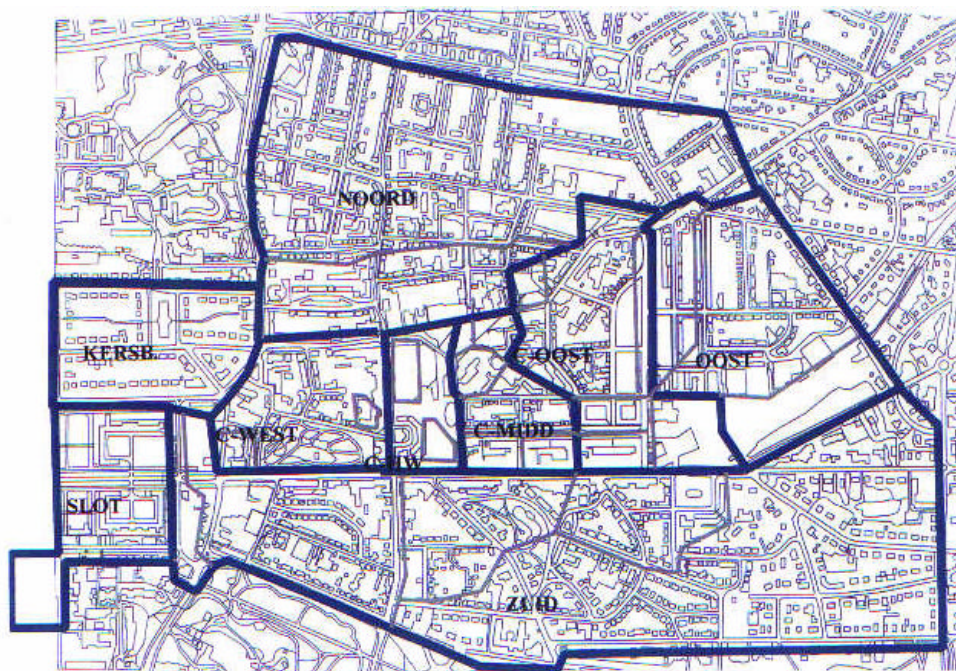
2.1.1 De Parkeermonitor 2002

De gemeente Zeist heeft in de zomer van 2002 een onderzoek naar de parkeerdruk in het stedelijk kerngebied en de centrumschil van de gemeente laten uitvoeren. De resultaten hiervan zijn gepresenteerd in de Parkeermonitor 2002.¹

De Parkeermonitor 2002 omvatte hetzelfde onderzoeksgebied dat gebruikt is in 1999. Dit maakt het mogelijk dat niet alleen de huidige situatie bekeken kan worden, maar dat ook vergelijkingen over de tijd getrokken kunnen worden. De gebiedsindelingen zoals die in beide onderzoeken zijn gehanteerd richten zich op het stedelijk kerngebied, en een aantal randgebieden (de schil). Deze gebiedsindeling is weergegeven op de onderstaande figuur.

¹ Onderzoek uitgevoerd door Ir. Sj. Stienstra

Figuur 1 Onderzoeksgebied Parkeermonitor



2.1.2 Parkeersituatie stedelijk kerngebied

Tabel 1 Gebiedsindeling inclusief het aantal plaatsen

deelgebied	vergunninggebied	sub	aantal plaatsen	Bezetting					
				do 14.00	do 18.00	vr 14.00	vr 20.00	za 14.00	za 17.00
Centrum West	G	straat	118	77	53	74	73	72	69
Centrum West	G	Gemeentehuis en Hogewegpassage	125	95	41	108	97	78	44
Centrum Hogeweg	J	straat	39	24	28	31	39	38	33
Centrum Hogeweg	J	Parcour	220	132	42	133	100	173	51
Centrum Hogeweg	J	Slof	413	181	105	176	267	274	165
Centrum Midden	F	straat	76	36	49	46	67	45	46
Centrum Midden	I	Heuvel	152	111	74	75	128	131	70
Centrum Midden	I	Promenade	195	139	105	99	173	164	123
Centrum Midden	K	Gaper	103	63	58	58	99	95	75
Centrum Midden	K	Orgelpijp	33	31	24	32	35	34	27
Centrum Oost	E	straat	275	158	165	157	180	219	167
Centrum Oost	K	straat	77	45	26	41	16	17	15
Centrum Oost	K	Jager	136	44	60	67	112	94	65
Centrum Oost	K	Luiifel	147	63	67	71	108	118	90
Centrum Oost	K	Perron	50	20	18	21	24	23	26
Centrum Oost	K	Remise	146	19	15	30	8	43	12
Centrum Oost	Steynlaan	straat	38	37	39	33	45	39	38
subtotaal kerngebied			2343	1275	969	1252	1571	1657	1116

In totaal telt het stedelijk kerngebied 2.343 parkeerplaatsen, waarvan het merendeel (1.720 plaatsen) in parkeergarages en parkeerterreinen. De totale parkeerdruk varieert tussen de 51% op de donderdagavond en 71 % op de zaterdagmiddag. In de parkeergarages en parkeerterreinen varieert dit overdag tussen de 51% en 71% en op straat tussen de 61% en 69%. De parkeerdruk is echter niet gelijkmatig verdeeld. De druk ligt voornamelijk op het middengebied

Tabel 2 Overzicht parkeerdruk stedelijk kerngebied

deelgebied	vergunning gebied	sub	aantal plaatsen	Bezettingsgraad					
				do 14.00	do 18.00	vr 14.00	vr 20.00	za 14.00	za 17.00
Centrum West	G	straat	118	65%	45%	63%	62%	61%	58%
Centrum West	G	Gemeentehuis en Hogewegpassage	125	76%	33%	86%	78%	62%	35%
Centrum Hogeweg	J	straat	39	62%	72%	79%	100%	97%	85%
Centrum Hogeweg	J	Parcour	220	60%	19%	60%	45%	79%	23%
Centrum Hogeweg	J	Slof	413	44%	25%	43%	65%	66%	40%
Centrum Midden	F	straat	76	47%	64%	61%	88%	59%	61%
Centrum Midden	I	Heuvel	152	73%	49%	49%	84%	86%	46%
Centrum Midden	I	Promenade	195	71%	54%	51%	89%	84%	63%
Centrum Midden	K	Gaper	103	61%	56%	56%	96%	92%	73%
Centrum Midden	K	Orgelpijp	33	94%	73%	97%	106%	103%	82%
Centrum Oost	E	straat	275	57%	60%	57%	65%	80%	61%
Centrum Oost	K	straat	77	58%	34%	53%	21%	22%	19%
Centrum Oost	K	Jager	136	32%	44%	49%	82%	69%	48%
Centrum Oost	K	Luifel	147	43%	46%	48%	73%	80%	61%
Centrum Oost	K	Perron	50	40%	36%	42%	48%	46%	52%
Centrum Oost	K	Remise	146	13%	10%	21%	5%	29%	8%
Centrum Oost	Steynlaan	straat	38	97%	103%	87%	118%	103%	100%
subtotaal kerngebied			2343	54%	41%	53%	67%	71%	48%

De parkeerdruk in het deelgebied *Centrum-West* is –met uitzondering van de donderdag en zaterdagavond– vrij constant. In het algemeen ligt de parkeerdruk op straat lager dan de parkeerdruk op de parkeerterreinen.

De gemiddelde parkeerdruk in *Centrum-Hogeweg* is het hoogst op de vrijdagavond (60%) en de zaterdagmiddag (ca. 70%). Op de overige tijdstippen ligt dit globaal tussen de 40 en 50%. Er is echter een groot onderscheid tussen de bezettingsgraad van de parkeergarages en het straatparkeren:

- Op straat is de parkeerdruk t.o.v. 1999 toegenomen: op koopavond en zaterdag is het grootste deel van de tijd sprake van een parkeerdruk van tegen de 100%.
- De parkeerdruk in de parkeergarages ligt duidelijk lager dan op straat en is in vergelijking met 1999 licht afgenomen. Een van de redenen dat de parkeergarages als totaliteit niet vol zijn, is dat in beide een deel van de capaciteit continu wordt gereserveerd voor abonneementhouders. In de praktijk wordt deze capaciteit vrijwel nooit voor meer dan 2/3 benut. Daarnaast zou er minder door bezoekers in de parkeergarages worden geparkeerd.

De parkeerdruk in *Centrum-Midden* is per saldo iets toegenomen. Voor wat betreft het straatparkeren is de parkeerdruk in dit deel juist iets afgenomen ten opzichte van 1999. De hogere parkeerdruk wordt dan ook vooral veroorzaakt door een hogere parkeerdruk op winkelgedrag specifiek afgestemde momenten: vrijdagavond en zaterdag (80-100%). Voor parkeergarage Orgelpijp geldt dat op zaterdag circa 75% van de totale capaciteit in beslag genomen wordt door bewoners, op overige werkdagen is dit aandeel 30 à 40%. Deze aandelen zijn t.o.v. 1999 toegenomen: de betekenis van parkeergarage Orgelpijp voor bezoekersparkeren is met enkele tientallen procenten teruggelopen.

De parkeerdruk in *Centrum-Oost* ligt gemiddeld rond de 50%. De Steynlaan (betaald parkeren, 38 plaatsen) is met een vrijwel continue bezettingsgraad van 90-100% het zwaarst belast. Vlak bij dit gebied is overigens een nieuwe parkeergarage geopend (Remise), maar het gebruik is nog slechts beperkt. De parkeerdruk in de parkeergarages Luifel en Jager is overigens wel toegenomen. Beide garages hebben steeds meer een functie voor bezoekersparkeren gekregen.

2.1.3 Conclusie parkeerdruk Centrum

In het algemeen kan gesteld worden dat in het stedelijk kerngebied de parkeerdruk is toegenomen in vergelijking met 1999. Dit geldt dan met name voor het straatparkeren. De parkeerdruk is echter ongelijk verdeeld over het gebied en de tijd, waardoor er op sommige punten een tekort ontstaat.

In de publieke parkeergarages is de parkeerdruk veelal lager dan op straat. De parkeerdruk blijkt vooral aan de hoge kant te zijn op de vrijdagavond en zaterdag. Dit zijn de momenten dat de bewoners thuis zijn en het stedelijk kerngebied ook bezoekers van buiten trekt. De totale capaciteit stedelijk kerngebied is echter ook tijdens de pieken voldoende.

2.1.4 De parkeersituatie in de Centrumschil

De gebieden van de Centrumschil zijn onderverdeeld in vier deelgebieden: Noord, Oost, Zuid en Kersbergen.

Tabel 3 Gebiedsindeling inclusief het aantal plaatsen

deelgebied	vergunning gebied	sub	aantal plaatsen	Bezetting					
				do 14.00	do 18.00	vr 14.00	vr 20.00	za 14.00	za 17.00
Noord	H	straat	117	80	108	88	112	101	100
	-	Bergweg	70	45	24	32	30	40	17
Oost	M	straat	119	58	92	57	99	82	81
	D	straat	70	42	71	53	91	59	66
Zuid	A	straat	309	193	161	190	177	177	164
	B	straat	186	137	81	115	109	97	68
	C	straat	187	114	113	93	117	123	126
Niet betaald gebied	-	vrij parkeren	2834	1883	1725	1790	1698	1895	1523
Figi	-	garage	279	-	-	-	-	-	-
subtotaal schil			4171	2552	2375	2418	2433	2574	2145

In totaal telt de centrumschil 4.171 parkeerplaatsen, waarvan 1.337 betaalde parkeerplaatsen (inclusief 279 plaatsen in de vrij recent geopende Figi parkeergarage) en 2.834 onbetaalde plaatsen (inclusief het Slot).

De belangrijkste uitkomsten van de Parkeermonitor 2002 voor deze gebieden worden weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 4 Overzicht parkeerdruk centrumschil

deelgebied	vergunning gebied	sub	aantal plaatsen	Bezettingsgraad					
				do 14.00	do 18.00	vr 14.00	vr 20.00	za 14.00	za 17.00
Noord	H	straat	117	68%	92%	75%	96%	86%	85%
	-	Bergweg	70	64%	34%	46%	43%	57%	24%
Oost	M	straat	119	49%	77%	48%	83%	69%	68%
	D	straat	70	60%	101%	76%	130%	84%	94%
Zuid	A	straat	309	62%	52%	61%	57%	57%	53%
	B	straat	186	74%	44%	62%	59%	52%	37%
	C	straat	187	61%	60%	50%	63%	66%	67%
Niet betaald gebied	-	vrij parkeren	2834	66%	61%	63%	60%	67%	54%
Figi	-	garage	279	-	-	-	-	-	-
subtotaal schil			4171	66%	61%	62%	63%	66%	55%

Het gebied *Noord* omhelst de Bloemenbuurt en de Dichtersbuurt. In het gehele gebied is de parkeerdruk gestegen t.o.v. 1995 (ca. +15 tot 20%). De parkeerdruk in het gereguleerde deel (Bloemenbuurt) heeft relatief weinig verandering ondergaan. Op koopavonden en de zaterdag ligt de parkeerdruk op straat tussen de 75 en 85%. Op werkdagen komt dit overdag uit op ongeveer 60%. De parkeerdruk op het parkeerterrein aan de Bergweg ligt echter structureel lager. In het niet gereguleerde gebied is de parkeerdruk wel substantieel gestegen. Dit verklaart de totale stijging t.o.v. 1999 binnen het gebied. De stijging van de parkeerdruk wordt naar verwachting o.a. veroorzaakt door overloop vanuit het stedelijk kerngebied. Langs de randen is de parkeerdruk dan ook regelmatig 100% of meer.

In *Oost* is in vergelijking met 1999 het verloop van de parkeerdruk als totaal niet ingrijpend veranderd. Rond de Gandhilaan (zone M) ligt de parkeerdruk overdag, op donderdag en vrijdag rond de 50%. In de avonden en in het weekend ligt de parkeerdruk beduidend hoger. Het verloop van de bezettingsgraad duidt er op dat er hier vooral door bewoners geparkeerd wordt. Dit beeld is ook terug te zien op de De Wetlaan (zone D). Echter, op vrijdag vanaf 18.00 uur loopt de parkeerdruk hier op tot boven de 100%. In het niet gereguleerde gebied ligt de parkeerdruk tussen lager, maar ook hier komt de parkeerdruk langs de rand van het betaald parkeren gebied regelmatig boven de 100% uit.

Het deelgebied *Zuid* omvat het gebied tussen de Slotlaan, Boulevard, Lindenlaan, Prof. Lorentzlaan en de Laan van Beek en Royen. In grote lijnen is het beeld van het verloop van de parkeerdruk in dit gebied niet veel veranderd. De werkdagen kennen een iets hogere parkeerdruk dan de koopavond en de zaterdag. In het grootste gedeelte van dit deelgebied is sinds 1999 de parkeerdruk toegenomen. Alleen rond de Wilhelminalaan valt een daling te constateren. Deze daling is vooral op werkdagen aanzienlijk. Naar verwachting is deze daling veroorzaakt door het vertrek van enkele bedrijven in deze straat.

Op werkdagen is rond de *Kersbergenlaan* sprake van een lichte toename van de parkeerdruk, van ca. 70% in 1999 naar rond de 80% in 2002. Op de koopavond en de zaterdag is de parkeerdruk met 45% substantieel lager.

De parkeerplaatsen in de zone *Lageweg* vervullen overwegend een functie voor langparkeerders, die in de directe omgeving werken. De lagere parkeerdruk op vrijdag hangt wellicht samen met een toename van het aantal parttimers dat niet op vrijdag werkt.

De parkeerdruk rond het *Slot* is licht toegenomen t.o.v. 1999. Naar verwachting hangt dit echter meer samen met de activiteiten in het deelgebied zelf, dan met een toenemende druk vanuit het stedelijk kerngebied.

2.1.5 Conclusie parkeerdruk Centrumschil

In de Centrumschil als geheel is de parkeerdruk sinds 1999 gestegen, met name in het deelgebied Noord (Bloembuurt, Dichtersbuurt). In de andere deelgebieden is een relatief lagere groei te zien. Volgens de Parkeermonitor is dit vooral toe te schrijven aan een toename van het bewonersparkeren en overloop vanuit het Stedelijke Kerngebied. Vooral in de deelgebieden Kersbergenlaan en Noord is een stijging van overige langparkeerders te constateren. Dit komt overeen met de resultaten van de gespreksavonden.

Het gevolg hiervan is dat op sommige locaties sprake is van een hoge parkeerdruk op bepaalde tijdstippen. Dit betekent dat op deze locaties het vinden van een parkeerplaats lastig is en er zoekverkeer van automobilisten door de woonbuurten optreedt. Dit is voornamelijk een probleem op vrijdagavond en zaterdag, wanneer de parkeerdruk in de deelgebieden Noord en Oost zo hoog is dat het voor automobilisten moeilijk moet zijn om een vrije parkeerplaats in de directe omgeving van de bestemming te vinden. Slechts sporadisch is er sprake van een lage parkeerdruk, bijvoorbeeld in Kersbergen op vrijdagavond en zaterdag.

2.2 De verwachte groei van mobiliteit

De gemeente Zeist telt op dit moment ongeveer 60.000 inwoners en zo'n 37.000 arbeidsplaatsen. Alhoewel er jaarlijks maximaal 200 woningen bijkomen is de verwachting dat het aantal bewoners de komende jaren niet substantieel zal groeien. Dit heeft onder andere te maken met een afname van de gemiddelde woningbezetting. De nieuwe woningen worden gerealiseerd op inbreidingslocaties en in Den Dolder-Noord. Het aantal nieuwe arbeidsplaatsen zal de komende jaren naar verwachting beperkt blijven.

De beperkte groei van zowel het aantal inwoners als arbeidsplaatsen zal normaliter leiden tot een beperkte mobiliteitsgroei. In het GVVP² wordt echter toch uitgegaan van groei van de (auto-)mobiliteit door:

- verdere toename van het (tweede) autobezit
- toename van het aantal tweeverdieners
- bestemmingverkeer van mensen die hun bestemming of herkomst buiten Zeist hebben (bijv. voor winkelen of werken)
- verkeer gerelateerd aan de recreatiemogelijkheden rondom Zeist (Nationaal Landschapspark)

² Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Zeist, 27 maart 2001

Wat het parkeren betreft kan gesteld worden dat in grote delen van de schil de parkeercapaciteit onvoldoende is om een verdere groei van het 2^e autobezit op te vangen. Bij inbreidings- en nieuwbouwprojecten zal met het groeiende autobezit rekening worden gehouden, door het hanteren van ruimere parkeernormen (zie ook bijlage 2).

Een substantiële toename van het winkel- en werkparkeren zou binnen de bestaande parkeercapaciteit van het stedelijk kerngebied kunnen worden opgevangen. Immers ook op de zaterdag zijn er nu in het stedelijk kerngebied nog ruim 600 vrije plaatsen (circa 25 tot 30% van het aantal plaatsen in het stedelijk kerngebied), maar zoals gezegd is de parkeerdruk ongelijk verdeeld.

2.3 Inventarisatie / samenspraakavonden

In de laatste 3 weken van juni en de eerste week van juli zijn er 10 samenspraak-bijeenkomsten gehouden. Het doel van deze bijeenkomsten was om met behulp van de deelnemers een goed inzicht te krijgen in de huidige parkeersituatie, de ervaren knelpunten en de wijze waarop het parkeerbeleid vorm zou moeten worden gegeven. Voor deze bijeenkomsten zijn vertegenwoordigers van de winkeliersverenigingen, bewonersorganisaties en andere belanghebbenden organisaties rechtstreeks uitgenodigd. De bijeenkomsten zijn begin juni 2003 aangekondigd in de krant en op de gemeentelijke website. Daarbij is eenieder de mogelijkheid geboden zich aan te melden. In totaal zijn er op de 10 bijeenkomsten 83 personen aanwezig geweest. Zij hebben een verslag ontvangen. Verder zijn er nog enkele schriftelijke bijdragen ingebracht. Deze zijn verwerkt in bijlage 1.

Tabel 5 Overzicht bijeenkomsten een aantal aanwezigen

Bijeenkomst :		Datum	Aanwezig	Uitnodigingen
1	Centrum	dinsdag 17 juni	14	27
2	Centrum Schil : Dichtersbuurt, Bloemenbuurt, Afrikanenbuurt, Wilhelminabuurt, Kersbergen	woensdag 18 juni	13	14
3	Zeist-West (excl. bedrijventerrein)	donderdag 19 juni	11	26
4	Zeist Noord : Vollenhove, Patijnpark, Staatsliederkwartier	maandag 23 juni	9	13
5	Zeist Noordoost : Valckenbosch, Verzetswijk, Indische Buurt	dinsdag 24 juni	2	11
6	Bosch en Duin, Huis ter Heide, Lyceumkwartier, Hoge Dennen Kerckebosch	donderdag 26 juni	16	27
7	Den Dolder & Austerlitz	dinsdag 1 juli	6	12
8	Bedrijventerreinen : Zeist West, Odijkerweg, De Eland, Fornhese, Diinselbrug	woensdag 2 juli	4	10
9	Buitengebieden	donderdag 3 juli	5	22
10	Stations Driebergen-Zeist en Den Dolder	dinsdag 1 juli	3	4
Totaal			83	166

2.3.1 Algemene beoordeling, knelpunten en suggesties

Op de bijeenkomsten zijn vele inzichten, knelpunten en meningen naar voren gebracht. Er is hierdoor een goed beeld gekregen van zaken die in het parkeerbeleidsplan naar de mening van de belanghebbenden organisaties in elk geval aandacht behoeven.

In zijn algemeenheid werd op de verschillende bijeenkomsten onderschreven dat het ontbreekt aan een samenhangend parkeerbeleid in de gemeente Zeist. Daarnaast was men van mening dat het ontwikkelen van een integraal parkeerbeleid inderdaad van groot belang is voor de gemeente Zeist.

Een ander punt dat o.a. op de bijeenkomst over het stedelijk kerngebied en de schil naar voren werd gebracht, maar ook op andere bijeenkomsten regelmatig werd benadrukt, was dat men het van belang acht dat er ook op korte termijn enkele zaken worden uitgevoerd. Hierbij gaat het o.a. om de kwaliteitsverbetering van de parkeergarages (o.a. verlichting en schilderwerk). Ook het vergunningensysteem in de wijken rond het centrum wordt als een op korte termijn aan te pakken knelpunt gezien. Verder lijkt het van belang dat op een aantal ingebrachte knelpunten een korte reactie wordt geformuleerd. Concreet gaat het daarbij o.a. om klachten over de openstelling van de garages en het verzoek om de ‘achteraf betaalmogelijkheid’.

2.3.2 Stedelijk kerngebied

Algemene beoordeling

De parkeerdruk is afgezien van de vrijdag en zaterdag acceptabel. Op vrijdag en zaterdag is de parkeerdruk hoog en is er daardoor relatief veel zoekgedrag. Een en ander wordt bevestigd middels de gehouden tellingen in het kader van de parkeermonitor: in het stedelijk kerngebied als geheel is de capaciteit - ook in de drukke periodes - voldoende, de parkeerdruk is echter niet gelijk verdeeld.

De kwaliteit van het parkeerproduct in de zin van kwaliteit van de garages, verwijzing, handhaving en betaalmogelijkheden zou verbeterd moeten worden.

De hoogte van de tarieven wordt door de winkeliers mede als oorzaak gezien voor het verlies van de regiofunctie van het centrum van Zeist.

Knelpunten

Tarieven : Deze worden te hoog bevonden in vergelijking met vergelijkbare centra in de regio.

Achteraf betalen: dit wordt o.a. door de ondernemers als een belangrijk bezwaar van het betaald parkeersysteem gezien. Men had verwacht dat alle automaten na ombouw voor de Euro geschikt zouden worden gemaakt voor achteraf betalen.

De mogelijkheid van de 'real-time' parkeerkaart (dwz. vooraf maximale parkeertijd betalen, achteraf teveel betaalde parkeertijd retour) blijkt nog weinig bekend. Het gebruik van deze kaart is dan ook gering. In het stedelijk kerngebied kan overigens wel 'achteraf' worden betaald n.l. in 3 garages met contant geld of met de chipknip. Bij de overige automaten kan dit achteraf afrekenen met de de 'Real Time'-parkeerkaart van de gemeente.

Openstelling garage: de sluitingstijd van de garages (19.00u) is volgens de winkeliers in het centrum te vroeg. Men kan altijd de garage verlaten, alleen moet er na 19.00 uur gebeld worden. Tijdens een proef gedurende 1 jaar met langere openingstijden (in 1997) bleek nauwelijks van die mogelijkheid gebruik te worden gemaakt. Verder zijn er na 19.00 uur als er geen betaald regime meer geldt voldoende vrije plaatsen op straat.

Verbetering kwaliteit garages: de kwaliteit van de parkeergarages is naar de mening van de aanwezigen onvoldoende en zou met enkele eenvoudige ingrepen (verlichting, verven) al kunnen verbeteren. Een onderzoek en rapportage inclusief aanbevelingen is in 2002 door Haskoning uitgevoerd en inmiddels gereed en zou mogelijk al deels kunnen worden uitgevoerd.

Parkeerverwijzing: deze is volgens de aanwezigen voor bezoekers onduidelijk.

Handhaving fiscaal en niet fiscaal: dit zou volgens de aanwezigen "strikt" en "klantvriendelijker" moeten. (= niet direct beboeten bij kleine tijdoverschrijding, of indien iemand naar huis moet worden begeleid)

De gemeente gaat overigens uit van een strikt en duidelijk handhavingbeleid.

Overige wensen:

- Extra opvangcapaciteit bij evenementen
- Kort parkeerplaatsen voor inladen boodschappen
- Extra invalidenplaatsen
- Speciale parkeerkaarten voor sociaal bezoek

2.3.7 Centrumschil

Algemene Beoordeling

Zowel in het vergunninggedeelte als in het niet betaalde deel ondervindt men parkeeroverlast door ‘overloop’ parkeerders, fout parkeren (o.a. voor uitritten, straathoeken) en te ruim uitgegeven vergunningen. In delen van de Bloemenbuurt en de Wilhelminabuurt is de parkeerbehoefte van bewoners groter dan de capaciteit.

Knelpunten

Overloop centrum: de Bloemenbuurt, de Wilhelminabuurt en de omgeving Kersbergenlaan ondervinden overlast door o.a. overloop van bezoekers aan het centrum en de vergunningsystematiek. Verder veroorzaakt parkeren door marktkooplieden in de Bloemenbuurt voor overlast.

Vergunningensysteem : De bestaande systematiek draagt bij aan grote parkeerdruk in de vergunninggebieden rond het centrum. Bij het verkrijgen van een uitwegvergunning wordt de straatvergunning regelmatig aangehouden. Ook zijn er adressen (in de schil circa 20) met 3 bewonersvergunningen.

Parkeerkosten: deze worden in relatie tot wat men er voor krijgt als te hoog ervaren.

Inrichting (o.a. m.b.t. uitritten/parkeervakken): bij een betere inrichting van de parkeervakken zou volgens de bewoners meer capaciteit beschikbaar komen.

Handhaving: stringentere handhaving op foutparkeren (wet Mulder) is gewenst. Regelmatig wordt er voor de uitritten (o.a. Kersbergenlaan) en in bochten geparkeerd.

Parkeercapaciteit Bloemenbuurt: extra parkeergelegenheid voor opvang parkeren bewoners wordt gewenst.

Overige wensen / klachten:

- Speciale parkeerkaarten voor sociaal bezoek
- Geen P-verwijzing via de woonbuurt
- Veel parkeersoorten (vrij, vergunning, invaliden, meter, dagkaart) en onduidelijke toelichting meters

2.3.8 Woongebieden

Algemene Beoordeling

De algemene mening op de bijeenkomsten over de woongebieden was dat men hier tegen betaald parkeren c.q. vergunningparkeren is, ook op die plaatsen waar sprake is van een hoge parkeerdruk dan wel van parkeeroverlast. Genoemd worden in dit kader o.a. Brugakker, Couwenhoven, de Componistenbuurt, de Hezer Engweg, De Parmentier, Austerlitz en de directe omgeving van de kantorenstrook aan de Utrechtseweg en Driebergseweg. Als oorzaken worden genoemd: het toegenomen 2e autobezit, overloopparkeren door werknemers/bezoekers en inbreiding. Ook rond de wijkwinkelcentra wordt betaald parkeren ongewenst geacht.

Knelpunten

Inbreiding en parkeernormen: het wordt van groot belang geacht dat de gemeente bij inbreidingsprojecten een zodanige parkeernorm hanteert en/of voldoende parkeergelegenheid realiseert, dat toename van de parkeerdruk in bestaande woonstraten wordt voorkomen. In het parkeerbeleidsplan dienen duidelijke richtlijnen te worden opgenomen. Dit betekent tevens een vertaling richting de bouwverordening.

Overloopparkeren bedrijven / kantoren: dit speelt met name rond de kantorenstrook aan de Utrechtseweg en Driebergseweg. Als oplossingen worden o.a. genoemd, meer parkeren op eigen terrein en vervoermanagement. Bij nieuwe kantoorvestiging zouden beter gegarandeerd moeten worden dat mobiliteit en parkeren zodanig zal worden afgewikkeld dat het niet leidt tot een toename van de verkeers- en parkeeroverlast in de woonbuurten. Aangezien het hierbij om enerzijds de belangen van de bedrijven gaat en anderzijds om de belangen van de bewoners zal in het beleid een duidelijke prioriteit moeten worden aangegeven.

Parkeren vrachtauto's in woonstraten: in zijn algemeenheid werd dit als onwenselijk gezien: het levert 's ochtends geluidsoverlast op, is visueel onaantrekkelijk en betekent soms verkeersonveilige situaties. Als oplossing werd genoemd: aanwijzen centrale locatie(-s) voor vrachtauto-parkeren en parkeerverbod voor vrachtauto's in woonstraten.

Parkeren rond scholen: dubbel parkeren en niet in de vakken parkeren leidt regelmatig tot verkeersonveilige situaties. In het algemeen is men van mening dat de scholen en ouders zelf ook hun verantwoordelijkheid moeten nemen.

Onduidelijke en niet eenduidige parkeersituaties: dit hangt samen met de bijzondere lanenstructuur in grote delen van Zeist en de daarbij behorende bermen. De wijze waarop hier geparkeerd mag/moet worden is vaak onduidelijk en wisselt.

Uitwegvergunningen: Bewoners kunnen middels een uitwegvergunning toestemming krijgen om hun auto in de voortuin te parkeren. Dit gaat echter ten kostte van het aantal plaatsen op straat. Bijvoorbeeld in de Hezer Engweg leidt dit tot capaciteitsproblemen, mede omdat bewoners ook nog vaak op straat ipv op de uitweg parkeren.

2.3.9 Handhaving: Stringentere handhaving op foutparkeren is gewenst.

2.3.9 Overige gebieden

Wijkwinkelcentra

Binnen de gemeente zijn er de volgende winkelcentra: De Clomp (Zeist West), Den Dolder (Paduaweg / Dolderse weg), Kerckebosch, Vollenhove en Vrijheidsplein (Verzetswijk)

- In de huidige situatie is bij winkelcentrum Vollenhove en de Albert Hein in Den Dolder sprake van parkeerregulering middels een blauwe zone. Door de clustering met kantoren is bij Vollenhove vaak sprake van een hoge parkeerdruk.
- Op winkelcentrum Vrijheidsplein is er een informele parkeerregulering: de winkeliers hebben hier een onderlinge afspraak gemaakt waar en wanneer laden en lossen plaats mag vinden. Verder is hier de afspraak dat de medewerkers van de winkels iets verder weg parkeren zodat de dicht bij de winkels gelegen parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bezoekers.
- Voor winkelcentrum Kerckebosch wordt er met de winkeliersvereniging gesproken over uitbreiding van de capaciteit. Vanuit de ondernemers zijn er wensen om de capaciteit uit te breiden.
- Bij de winkels bij de Paduaweg/Dolderseweg is er volgens de winkeliers momenteel een tekort aan parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers, veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden en een toename van het aantal winkels en parkeren door P+R-reizigers. Na afronding van de bouwwerkzaamheden en de uitbreiding van het aantal P+R-plaatsen zal de capaciteit naar verwachting voldoende zijn.

Parkeren rond station Driebergen Zeist

De parkeervraag is hier duidelijk groter dan het aanbod. In totaal zijn er rond het station ca. 375 parkeerplaatsen terwijl de huidige behoefte volgens de NS circa 750 plaatsen bedraagt. In 2010 zal die parkeerbehoefte circa 850 plaatsen bedragen. Door de werkzaamheden i.v.m. verlenging van de perrons zal de capaciteit in 2004 tijdelijk nog minder zijn. Oneigenlijk gebruik door bedrijven in de omgeving (Odijkerweg) is volgens de NS gering, maar hierover verschillen de meningen. Een oplossing is nodig maar zal niet eenvoudig zijn. Onderhandelingen met grondeigenaren hebben niet tot resultaat geleid. Het betreft een vanuit milieu oogpunt kwetsbaar gebied. Verder zal de financiering van een gebouwde parkeervoorziening mogelijk een probleem zijn. Het belang van dit knooppunt wordt door alle belanghebbenden onderkend. De rol van het openbaar en de fiets in het voor- en natransport zou een grotere rol dienen te krijgen.

Parkeren rond station Den-Dolder

De parkeercapaciteit rond NS station Den-Dolder is op piek momenten kleiner dan de vraag. P+R reizigers - maar ook dagrecreanten- parkeren op deze momenten bij het winkelcentrum, waardoor er hier problemen ontstaan. Hiernaast is er geen verwijzing naar het P&R-terrein.

Parkeren bij en rond bedrijven

Op de meeste bedrijventerreinen wordt het parkeren op eigen terrein afgewikkeld. Op bedrijventerrein Zeist-West is de parkeerdruk rond het bedrijfsverzamelgebouw hoog. Op het terrein als geheel lijkt de capaciteit voldoende, maar de druk is ongelijk verdeeld. Benadrukt is dat voorkomen van parkeer- en verkeersoverlast in de planvorming voor de Vogelwijk een belangrijk aandachtspunt moet zijn. Op bedrijventerrein Odijkerweg is sprake van parkeeroverlast door P+R reizigers. Verder is er de reeds eerder genoemde verkeers- en parkeeroverlast rond bedrijven langs de Utrechtseweg en Driebergseweg. Vervoermanagement door de bedrijven met als doel een groter gebruik van de fiets en het openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan een reductie van de parkeerdruk.

Parkeren bij evenementen

Voor het parkeren bij evenementen o.a. rond het Slot en in de Wolperhorst, maar ook bij andere evenementen in Zeist wordt een structurele oplossing ter voorkoming van parkeeroverlast en aantasting van natuur en milieu (door parkeren in de berm) gewenst geacht.

Parkeren in de buitengebieden

In zijn algemeenheid levert het parkeren in de buitengebieden geen problemen op. Wel zijn er op onderdelen aandachtspunten. Daarbij gaat het met name om aantasting van natuur en milieu door parkeren in de bermen. Genoemd worden in dit kader de parallelweg van de Amersfoortseweg (trimmers en wandelaars in het Panbos), de Tiendweg / Blikkenburgerlaan e.o (evenementen Wolperhorst/het Slot) en Prins Bernhardlaan (activiteiten Boswerf). Knelpunt is verder het parkeren op/langs de Krakelingweg bij Schaerweide en Shot. Als optie wordt genoemd een 'recreatietransferium' als toegangspoort voor bezoekers aan de Utrechtse Heuvelrug.

3 Uitgangspunten en doelstellingen parkeerbeleid Zeist

De gemeente Zeist is bezig met de ontwikkeling van een visie op de gewenste sociaal-, economische, ruimtelijke en mobiliteitsontwikkeling van de gemeente Zeist. Deze visie zal worden verwoord in het ontwikkelingsplan Zeist dat naar verwachting in de loop van het jaar zal worden vastgesteld.

De uitgangspunten wat betreft het mobiliteits- en parkeerbeleid dienen uiteraard te passen binnen deze visie. Het plan is weliswaar nog niet vastgesteld, maar de contouren van deze visie zijn inmiddels duidelijk.

Een belangrijk element is de visie op het centrum als stedelijk kerngebied. Deze andere naamgeving duidt op een benadering die aangeeft dat het om meer gaat dan alleen het winkelgebied.

Het kerngebied omvat het gebied ter weerszijden van de historische Slotas tussen de Blikkenburgerlaan en het Bethaniëplein, waar mensen wonen, werken, uitgaan, winkelen, en voorzieningen bezoeken. Kortom een gebied met vele functies; functies die elkaar kunnen dan wel zouden moeten versterken.

Het kerngebied zal zowel een aantrekkelijk verblijfsgebied moeten zijn, als een gebied waarbij mobiliteit en parkeren optimaal worden gefaciliteerd. Dit laatste zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit, beleving en gebruik van de openbare ruimte.

Volgeparkeerde straten passen niet in deze visie. Een kerngebied waar de bezoeker kan kiezen uit diverse mogelijkheden wel. Openbaar vervoer, fietsgebruik, parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen of eventueel bij een kort bezoek op straat flankiert het nieuwe beleid dat is afgeleid van de visie op de toekomstige vormgeving en inrichting van historische en kwalitatief hoogwaardige binnensteden.

Een kerngebied waarbij mobiliteit en parkeren niet een beperkende factor is, maar juist een integraal onderdeel vormt van de stedelijke ontwikkeling is eveneens een belangrijk aspect in deze visie. Passend in deze visie worden in het volgende hoofdstuk de parkeermodellen voor de te onderscheiden functionele gebieden in

Zeist beschreven. Deze modellen beschrijven per gebied de uitgangspunten die wat betreft het parkeren gehanteerd zullen worden.

Hierna zijn echter allereerst de algemene uitgangspunten voor het te ontwikkelen parkeerbeleid in Zeist weergegeven.

Algemene uitgangspunten voor het te ontwikkelen parkeerbeleid

- Het parkeerbeleid zal er primair aan moeten bijdragen dat Zeist aantrekkelijk blijft voor zijn inwoners, (winkel)bedrijven en bezoekers;
- Het parkeerbeleid geldt voor de middellange termijn (10-12 jaar);
- Het plan dient te passen binnen het kader van het in 2001 vastgestelde Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP), de “startnotitie ontwikkeling parkeerbeleid Zeist” en overige vigerende plannen;
- Het beleid is gedifferentieerd naar de verschillende onderscheiden functionele gebieden;
- De fysieke invulling, oftewel concrete uitvoering van het parkeerbeleid zal in samenspraak met de belanghebbenden (bewoners, bedrijven en instellingen, belangenorganisaties) geschieden;
- Het beleid heeft betrekking op de gehele gemeente Zeist;
- Het parkeerbeleid zal in samenhang met andere thema’s zoals o.a. ruimtelijke ontwikkeling, economisch functioneren, andere vervoermogelijkheden en mobiliteit in het algemeen worden bekeken;
- Per functioneel gebied zal één parkeermodel worden toegepast.
- Het parkeerbeleid dient, inclusief de uitvoering van de in het kader van het parkeerbeleid noodzakelijke maatregelen, budgettair neutraal te zijn.

4 Parkeersmodellen per deelgebied

4.1 Algemene uitgangspunten per beleidsthema

Per functioneel deelgebied zijn er allereerst twee parkeersmodellen uitgewerkt. De onderscheiden gebieden en de per gebied uitgewerkte modellen zijn hieronder weergegeven.

Tabel 6 De uitgewerkte parkeersmodellen per gebied

Tabel Gebied:	Model 1	Model 2
Stedelijk kerngebied	Bereikbaarheid	Leefbaarheid
Centrum schil	Leefbaarheid	Bereikbaarheid
Woonwijken/buurtten,	Leefbaarheid	Milieu
Wijkwinkelcentra	Bereikbaarheid	Leefbaarheid
bedrijventerreinen	Bereikbaarheid	Milieu
Stationsgebieden	Bereikbaarheid	Milieu
sport- en buitengebieden	Milieu	Bereikbaarheid

Uitgangspunten van de modellen:

Leefbaarheid en veiligheidsmodel

- voorkomen en waar nodig verminderen van parkeeroverlast
- verhoging van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving
- vermindering van verkeershinder en verkeersonveiligheid
- verbetering kwaliteit parkeervoorzieningen gebouwd en op straat
- voorkomen 'overloop'-parkeren

Bereikbaarheidsmodel

- verbetering van de bereikbaarheid van de economische, sociale en culturele functies
- verbetering bereikbaarheid en kwaliteit gebouwde parkeervoorzieningen (P-verwijzing, doorstroming)
- verbetering van de aantrekkelijkheid en het imago van de gemeente als goed bereikbare gemeente

Milieu-model

- voorkomen aantasting natuur en milieu
- bescherming ecologisch en cultuurhistorisch waardevolle gebieden
- behoud van de identiteit van Zeist (historisch karakter en lanenstructuur)
- bevordering van selectief autogebruik en stimuleren gebruik openbaar vervoer en fiets
- efficiënter ruimtegebruik

Deze eerste uitwerkingen dienden als input voor de discussie over:

- de uitgangspunten en doelstellingen
- de prioriteiten
- de in te zetten instrumenten en concrete invulling per type parkeervoorziening en doelgroep

De modellen zijn ten behoeve van discussie nadrukkelijk tegenover elkaar gezet. Mede op basis van een tweetal samenspraakavonden (november 2003) is vervolgens per functioneel gebied één model uitgewerkt (zie ook bijlage 3). Deze worden hier beschreven.

4.2 Het stedelijk kerngebied

Één van de kwaliteiten van het stedelijk kerngebied is de menging van wonen, werken, winkelen, uitgaan / recreëren. Het parkeermodel zal deze kwaliteit namelijk de menging juist dienen te versterken. Dit uitgangspunt past binnen de visie, zoals die nu voor stedelijk kerngebied ontwikkeld wordt.

Het Centrum model: een korte schets

In het stedelijk kerngebied staan zowel de leefbaarheid als het economisch functioneren centraal. Deze twee elementen hoeven zeker niet strijdig met elkaar te zijn. Een leefbare, verkeersveilige en aantrekkelijke omgeving is niet alleen voor de bewoners aantrekkelijk, maar ook voor de bezoekers die hier komen winkelen. Een straatbeeld met naar een parkeerplaats zoekend autoverkeer, onveilige situaties door in- en uitparkerende auto's is noch voor de leefbaarheid, noch voor het economisch functioneren een gewenste situatie. In het centrummodel zullen dus de verschillende doelgroepen (winkel- en zakelijke bezoekers, bewoners, visite en werknemers) binnen de fysieke en financiële mogelijkheden zo goed mogelijk worden bediend. Parkeren en mobiliteit zijn hierbij dienend aan het functioneren en de ontwikkeling van het stedelijk kerngebied van Zeist.

Het streven is dat de bezoeker van het stedelijk kerngebied -afhankelijk van het doel en de persoonlijke voorkeur- een keuze kan maken uit diverse aantrekkelijke vervoer- en parkeermogelijkheden (fiets, OV en auto). Verder zal er voor de bezoekers goede reis- en parkeerinformatie beschikbaar komen, zowel op internet

als op infozuilen aan het begin van de gemeente (dit is verder uitgewerkt in paragraaf 5.5).

Het streven is dat op termijn de bezoeker -via een dynamisch parkeer- en routeverwijzingsysteem- via een logische en daarvoor geschikte route naar een parkeerlocatie wordt geleid. De realisatie en de realisatietermijn zullen primair afhangen van de financiële ruimte. Daarbij wordt gedacht aan dynamische panelen bij de invalswegen met vermelding van het aantal vrije plaatsen en ter plekke doorverwijzing naar de volgende garage bij volmelding.

Op kortere termijn zal gekozen worden voor het upgraden van de bestaande statische bebording. Daarbij zal uitgegaan worden van hetgeen bekend is uit onderzoek in onder andere Rotterdam en Den Haag, namelijk dat een parkeerverwijssysteem vooraleen functie heeft voor de incidentele bezoekers (bezoek minder dan 1 keer per maand) en dat de overige automobilisten in het algemeen al vooraf hun locatie hebben bepaald.

Bewoners en werknemers parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein of in één van de parkeergarages (zowel de vooraf-, als achteraf betaalgarages). Uitgangspunt is dat er -piekmomenten daargelaten- voldoende parkeerruimte op straat en in garages is voor degenen die naar het centrum komen om te winkelen, te recreëren, of voor zakelijke afspraken.

Voor de zeer korte bezoeken en/of het inladen van boodschappen zullen er op enkele plaatsen zogenaamde ultrakort parkeerplaatsen worden aangewezen. Hier kunnen automobilisten zeer kort parkeren om bijvoorbeeld boodschappen in te laden. In Leiden heeft men goede ervaringen met dergelijke plaatsen.

Uitgangspunt is om in het stedelijk kerngebied automobilisten zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen te laten parkeren. Om het gebruik van de parkeergarages te maximaliseren zullen de parkeertarieven op straat substantieel hoger zijn dan de tarieven in de parkeergarages.

De parkeergarages zullen bovendien sociaal veiliger en aantrekkelijker worden ingericht en door betere route- en parkeerinformatie ook voor de niet-frequente bezoeker goed bereikbaar zijn.

Bij incidentele topdrukke kan geparkeerd worden op het parkeerterrein aan de Zinzendorflaan –zolang hiervoor geen alternatieve bestemming gevonden is-, vanwaar men eventueel met een pendel naar het centrum kan worden gebracht, of op de P+R locatie bij station Driebergen-Zeist. Van het gebruik van deze laatste mogelijkheid moet overigens niet al te veel worden verwacht. Zolang er voldoende parkeermogelijkheden op loopafstand zijn, zal daar als eerste gebruik van worden gemaakt.

Het maximum aantal vergunningen per bedrijf zal worden aangepast: naast maximaal 2 vergunningen voor bedrijfsauto's, wordt maximaal 1 vergunning op 5 werknemers met een maximum van 15 plaatsen per vestiging verstrekt. Parkeren door werknemers zal echter in eerste instantie plaatsvinden op eigen terrein, in tweede instantie in een openbare parkeergarage indien deze zich op minder dan 500 meter (hemelsbreed) bevindt. Mocht er binnen een straal van 500 meter (hemelsbreed) geen openbare garage zijn, dan wordt maximaal 1 vergunning voor parkeren op straat verstrekt. Deze zal overigens niet geldig zijn in de winkelstraten (bijvoorbeeld de Steynlaan).

De bewoners kunnen aanspraak maken op 1 vergunning per adres en betalen daar een marktconforme vergoeding voor. Ook voor bewoners geldt dat zij in een garage moeten parkeren, indien er zich binnen een straal van 300 meter hemelsbreed één bevindt. Om een optimaal gebruik te realiseren zullen de vergunningen concreet aan een garage worden toegewezen. Deze toewijzing zal gebeuren op basis van de beschikbare capaciteit.

Mocht er binnen 300 meter hemelsbreed geen parkeergarage zijn, dan komen zij in aanmerking voor een vergunning op straat.

Een tweede bewonersvergunning wordt alleen verstrekt als er voldoende capaciteit is. Uitgangspunt bij het bepalen van het aantal uit te geven bewonersvergunningen in het stedelijk kerngebied is een maximale parkeerdruk van 90%.

4.3 De centrum schil

Voor de Centrumschil wordt prioriteit gegeven aan de leefbaarheid. Het gaat hier om vooroorlogse woonwijken die niet berekend zijn op het huidige autobezit. Veelal betreft het vrij nauwe straten zonder veel openbaar groen. Met name in de buurten direct rond het centrum ontbreekt hierdoor de ruimte om in elk geval op straat aan de toegenomen behoefte aan parkeerruimte te kunnen voldoen. Het gevolg is dat het straatbeeld in deze woonbuurten, gedomineerd wordt door de auto.

Het leefbaarheidmodel Centrum Schil: een korte schets

Zoals gezegd staat het creëren van een aantrekkelijk en veilig leef- en verblijfsklimaat in de centrumschil centraal. De bereikbaarheid voor bewoners en hun visite heeft hierbij prioriteit, gevolgd door de winkel-, recreatieve-, en zakelijke bezoekers en tenslotte de bereikbaarheid voor de werknemers.

Het streven is dat parkeren op straat in de huidige vergunninggebieden door werknemers, of bezoekers (niet zijnde visite) maximaal wordt ontmoedigd. De metertarieven zullen daarom hoger zijn dan in het centrum.

Voor visite van bewoners hoeft dit geen bezwaar te zijn, want zij kunnen gebruik maken van een nieuwe speciale kaart die de bewoners voor hun visite kunnen aanschaffen.

Uitgangspunt voor het bepalen van het aantal per vergunninggebied te verstrekken bewonersvergunningen in de centrumschil, is dat de parkeerdruk onder de 90% blijft. Wat betreft bewonersvergunningen zal daarom worden uitgegaan van maximaal 90% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Visite kan dan (uitzonderingen, bijvoorbeeld verjaardagen daargelaten) vrijwel altijd parkeren. Hetzelfde geldt voor degenen met een vergunning. Bewoners kunnen aanspraak maken op maximaal 1 vergunning per adres. Een 2^e vergunning per adres wordt alleen verstrekt zolang dit niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk boven de 90%. Aanvragen van bewoners die ook een uitwegvergunning hebben zullen beschouwd worden als een aanvraag voor een 2^e vergunning. Ook andere parkeerplaatsen op eigen terrein zullen van het aantal toegestane vergunningen worden afgetrokken. Deze systematiek zal voor alle vergunninggebieden in de centrumschil gaan gelden. Overigens zullen er in de centrumschil geen nieuwe uitwegvergunningen meer worden verstrekt. Mocht de parkeerdruk in de avonduren hier aanleiding toe geven (dat wil zeggen een hoge parkeerdruk mede door veel bezoekersparkeren), dan zal bezien worden of de periode waarin betaald parkeren geldt kan worden uitgebreid naar de avonduren.

Voor bedrijvenvergunningen geldt hetzelfde uitgangspunt als voor het stedelijk kerngebied n.l. maximaal 2 vergunningen voor bedrijfsauto's en 1 vergunning op 5 werknemers met een maximum van 15 plaatsen per vestiging.

Voor de Bloemenbuurt en de Wilhelmina buurt is het omzetten van meterplaatsen naar vergunningplaatsen een mogelijke optie om op korte termijn extra capaciteit voor bewonersparkeren te realiseren. Waar nodig wordt de grens van het vergunninggebied iets verlegd (bijvoorbeeld Voorheuvel nu deels bij gebied H) komt geheel buiten gebied H (naar verwachting in gebied I) te liggen. In de parkeerverordening zal dit verder worden uitgewerkt. Toegepast op vergunninggebied H bijvoorbeeld zou dit een reductie van het aantal straatvergunningen met circa 40% betekenen.

Tabel 7 Voorbeeld vergunninggebied H

<i>Soort vergunning</i>	<i>aantal</i>	<i>%</i>
1e vergunning bewoners	112	57%
1e vergunning werknemers	2	1%
2e vergunning bewoners	40	20%
3e vergunning bewoners	6	3%
1e vergunning bewoners+uitweg	4	2%
2e vergunning bewoners+uitweg	6	3%
vergunningen Voorheuvel	26	13%
Totaal	196	100%

De gemeente zal geen grote investeringen doen voor het faciliteren van de tweede en derde auto. Het college staat een structurele oplossing van de parkeerproblematiek voor en is derhalve van mening dat een braakliggende terrein in gebied H –dat een andere bestemming heeft dan parkeren - niet ingericht zal worden voor tijdelijke vergroting van de parkeercapaciteit. Overigens staat het private partijen uiteraard vrij om afspraken te maken betreffende het gebruik van privé terreinen. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over.

De gemeente is van mening dat door aanpassing van het vergunningensysteem een acceptabele parkeersituatie in de centrumschil kan worden gecreëerd.

Voor de 2^e auto zal – indien de capaciteit in het eigen vergunninggebied onvoldoende is - de mogelijkheid worden geboden van een vergunning in één van de garages in het centrum. Hierbij geldt overigens ook de 90% bezettingsgraad.

Verder staat het private partijen uiteraard vrij om afspraken te maken betreffende het gebruik van privé terreinen. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over.

Voor de gebieden in de centrumschil waar geen betaald parkeren geldt, is het beleid dat parkeerregulering (conform de systematiek in de Centrumschil) wordt ingevoerd indien hiervoor vanuit de buurt verzoeken bij de gemeente binnenkomen en de parkeersituatie hier aanleiding toe geeft. Een eventueel besluit tot invoering is uiteraard een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.

Uitgangspunt is dat er hier (o.a. Kersbergenlaan e.o.) strikter zal worden gehandhaafd.

4.4 De woonwijken

Het leefbaarheidmodel woonwijken: een korte schets

Voor de woonwijken buiten het stedelijk kerngebied en de Centrum Schil staat het handhaven en creëren van een aantrekkelijk en verkeersveilig leef- en verblijfsklimaat centraal. De bereikbaarheid voor bewoners en hun visite heeft hierbij prioriteit, gevolgd door de winkel-, recreatieve-, en zakelijke bezoekers en tenslotte de bereikbaarheid voor werknemers. Ook in de woongebieden direct rond kantoren/bedrijven wordt prioriteit gegeven aan de bewoners.

De richtlijn is een parkeerdruk van maximaal 90%. Indien, de parkeerdruk boven deze waarde komt (bijv. rond kantoor-/bedrijvenlocatie s), andere maatregelen (bijvoorbeeld vervoermanagement) geen effect hebben en indien hiertoe vanuit de buurt verzoeken bij de gemeente binnenkomen, kan besloten worden tot invoering van parkeerregulering.

Een eventueel besluit tot invoering is uiteraard een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.

Invoering hiervan zal vervolgens conform de systematiek (tarieven en tijden) van de overige delen van Zeist plaats vinden.

Mocht de wetgeving zodanig gewijzigd worden dat ook de inkomsten uit boetes op Mulder-feiten naar de gemeente gaan, dan kan ook een blauwe zone in aanmerking komen. Wanneer deze wijziging zal plaatsvinden is onbekend.

In eerste instantie zal echter getracht worden overlast te verminderen door vervoermanagement en het hanteren van zodanige parkeernormen (CROW) dat het werknemers- en bezoekersparkeren op eigen terrein wordt opgelost. Indien mogelijk -daar waar alternatieve P-mogelijkheden op loopafstand zijn-, wenselijk -een meerderheid van de bewoners het wenst- en financieel haalbaar kan besloten worden tot het creëren van autoluwe (-vrije) straten.

Bij inbreidingsprojecten zal op eigen terrein voorzien moeten worden in de parkeerbehoefte, bij voorkeur ondergronds. Hierbij zullen de nieuwe parkeerkencijfers van het CROW -gedifferentieerd naar woningtype- worden gehanteerd. Het toegenomen autobezit is in deze normen verdisconteerd.

Er zal binnen de mogelijkheden strikt worden gehandhaafd wat betreft verkeersonveilig parkeren, parkeren voor uitritten, parkeren door vrachtauto's in woonstraten en op fout- en dubbel parkeren rond scholen bij het halen en brengen van de kinderen. Voorlichting richting scholen en ouders moet er echter in eerste instantie voor zorgen dat de betrokkenen zelf voorkomen dat er verkeersonveilige situaties ontstaan.

Voor het 's avonds / 's nachts parkeren van vrachtauto's zullen centrale locaties worden aangewezen. Overlast door geparkeerde overige bedrijfsauto's (bijvoorbeeld les-, -huur-, reparatie- auto's) kan worden tegengegaan door in overleg met het bedrijf te zoeken naar alternatieve parkeeroplossing voor de avond- en weekendstalling.

Gestreefd zal worden naar een heldere eenduidige parkeersituatie. Uitgangspunt is verder dat in de bebouwde kom parkeren in de berm in principe niet is toegestaan. Indien dit wel noodzakelijk is i.v.m. doorstroming en/of verkeersveiligheid kan overwogen worden om in de berm m.b.v. verharding duidelijke parkeervakken worden gecreëerd.

4.5 De wijkwinkelcentra

Het bereikbaarheidsmodel Wijkwinkelcentra: een schets

Het betreft de volgende wijkwinkelcentra: De Clomp (Zeist West), Den Dolder (Paduaweg / Dolderse weg), Kerckebosch, Vollenhove en Vrijheidsplein (Verzetswijk).

Voor deze wijkwinkelcentra wordt uitgegaan van het bereikbaarheidsmodel. Het economisch functioneren staat hier centraal. De bereikbaarheid voor winkelbezoekers en laad-/los verkeer heeft hierin prioriteit, gevolgd door de werknemers en tenslotte de (omwonende) bewoners.

Bij uitbreiding en nieuwbouw zullen de normen van CROW richtinggevend zijn, gecombineerd met ervaringscijfers wat betreft de huidige parkeervraag. Voor de bestaande locaties vormt de huidige situatie het uitgangspunt.

Uitgangspunt is een parkeerdruk van maximaal 90%. Indien, de parkeerdruk boven deze waarde komt en indien hiertoe vanuit het winkelcentrumgebied (winkeliers/bewoners) verzoeken bij de gemeente binnenkomen, kan besloten worden tot invoering van parkeerregulering.

Een eventueel besluit tot invoering is uiteraard een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen. In dat geval zal het gaan om gefiscaliseerd parkeren. 'Informeel' parkeerregulering in de vorm van afspraken tussen de winkeliers over P-locaties voor bezoekers (dicht bij de winkels) en werknemers (verder weg/andere locatie) heeft echter de voorkeur.

Mocht de wetgeving zodanig gewijzigd worden dat ook de inkomsten uit boetes op Mulder-feiten naar de gemeente gaan, dan kan ook een blauwe zone in aanmerking komen. Wanneer deze wijziging zal plaatsvinden is onbekend.

4.6 Bedrijven- en kantoorgebieden

De bedrijven- en kantoorgebieden betreft: Dijnselbrug, Zeist-West, Odijkerweg, De Eland, Fornhese, de la Reylaan, kantorenstrook Utrechtseweg en Dribergseweg.

Het bereikbaarheidsmodel Bedrijventerreinen: een schets

Voor de bedrijventerreinen staat het economisch functioneren en de bereikbaarheid van de bedrijven en instellingen centraal. Prioriteit ligt bij de bereikbaarheid voor zakelijke- en recreatieve bezoekers, gevolgd door de werknemers. Algemeen uitgangspunt is dat parkeren door bezoekers en werknemers zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt. Bij nieuwbouw zal moeten worden voorzien in voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein.

Formele parkeerregulering is voor de meeste bedrijventerreinen vooralsnog niet aan de orde. Als de parkeerdruk echter boven de 90% uitkomst kan er voor gekozen worden om parkeerregulering in te voeren. In dat geval zal het gaan om gefiscaliseerd parkeren. De voorkeur wordt echter gegeven aan ‘informele’ parkeerregulering in de vorm van afspraken tussen de bedrijven / kantoren over parkeerlocaties voor bezoekers (dicht bij de bedrijven) en werknemers (verder weg of een ander locatie).

In samenspraak met de ondernemers zal bekeken worden of het wenselijk is parkeerregulering in te voeren op het terrein Odijkerweg. Dit om overloop door P+R-parkeerders bij Driebergen-Zeist tegen te gaan.

Het bereikbaarheidsmodel kantorenstrook: een schets

Voor de kantorenstroken staan zowel het voorkomen van parkeeroverlast in de aanliggende woonbuurt als de bereikbaarheid van de bedrijven en instellingen voor zakelijke bezoekers en werknemers die noodzakelijkerwijs met de auto reizen centraal.

Om parkeren in de woonbuurten tegen te gaan zullen bij nieuwe kantoorvestigingen voldoende plaatsen voor bezoekers- en werknemers op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. De nieuwe CROW kengetallen zullen daarbij als uitgangspunt dienen.

Bestaande kantoren, waarvan de werknemers en bezoekers nu bijdragen aan een hoge parkeerdruk in de woonomgeving, zouden werknemers moeten stimuleren zoveel mogelijk met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk te komen. De gemeente kan bestaande bedrijven echter niet dwingen, hoogstens stimuleren om aan vervoermanagement te doen. De gemeente zal in contact treden met de overlast veroorzakende bedrijven en eventueel met het bureau VenM³.

Wat voor de bestaande bedrijven geldt, geldt ook voor de werknemers. Zij kunnen gestimuleerd worden om anders dan met de auto naar het werk te reizen, maar niet verplicht. Voldoende plaatsen op eigen terrein of parkeerregulering in de omgeving zijn dan ook de meest effectieve instrumenten om parkeeroverlast in de woonbuurten te voorkomen.

Wat parkeerregulering betreft geldt hetgeen in paragraaf 4.5 is gesteld, namelijk dat hiertoe kan worden besloten indien vanuit de buurt verzoeken bij de gemeente binnenkomen. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van

³ VenM (grotendeels gefinancierd door de regio) is een non-profit bureau op het gebied van vervoermanagement voor bedrijven, instellingen en bedrijvengebieden in Midden Nederland.

de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen. Eventuele invoering hiervan zal vervolgens conform de systematiek (tarieven en tijden) in de overige delen van Zeist plaats vinden.

Mocht de wetgeving zodanig gewijzigd worden dat ook de inkomsten uit boetes op Mulder-feiten naar de gemeente gaan, dan kan ook een blauwe zone in aanmerking komen. Wanneer deze wijziging zal plaatsvinden is onbekend.

4.7 De stationsgebieden Driebergen Zeist en Den Dolder

Voor de stations wordt uitgegaan van het bereikbaarheidsmodel. Nadruk ligt op het optimaliseren van de P+R functie, met als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische functies in en buiten Zeist voor de werknemers, bezoekers en bewoners.

Driebergen Zeist

Driebergen-Zeist is ook voor de NS een belangrijk P+R station. In totaal zijn er rond het station ca. 375 parkeerplaatsen, waarvan ca. 230 op het P&R terrein, ca. 100 op de voorterreinen en ca. 40 op de “illegaal”gebruikte groenstrook langs de Kwekerijweg. Dit aantal blijkt gezien de parkeerdruk en chaotische parkeersituatie nu al onvoldoende te zijn.

Uitbreiding van de huidige parkeercapaciteit bij Driebergen-Zeist tot de geprognosticeerde - behoefte van 850 plaatsen is gewenst. In de huidige situatie bedraagt de behoefte circa 750 plaatsen. De NS komt als volgt tot deze aantallen :

Huidig :

Per dag stappen 4547 reizigers in op Driebergen-Zeist (Db) (meetjaar: 2001). Daarvan heeft 55% Db als herkomst: 2500. In Db wil 26% met de auto naar het station komen: 625; met een oneigenlijk gebruik van 4% betekent dan een behoefte van 650. Er moet echter ook rekening worden gehouden met reizigers die eigenlijk vanaf Db willen vertrekken (sneltrain-station), maar dat vanwege de parkeersituatie nu elders doen (Veenendaal, Maarn, Bunnik). Bij uitbreiding van de capaciteit zullen die ook weer voor Db willen kiezen.

2010 :

Er van uitgaande dat het treingebruik de komende gemiddeld met 2% per jaar zal groeien en bovendien het aandeel auto in het vortransport ook zal steigen resulteert in de hogere cijfers voor 2010 :

Instappers: 5328, Productie: 2930, pct auto: 28% , parkeerbehoefte: 820, oneigenlijk gebruik: 4% : Totaal: 853

De cijfers zijn prognoses, die met de nodige voorbehouden moeten worden gehanteerd.

De huidige situatie bij de NS is echter dat er onvoldoende financiële middelen zijn voor uitbreidingen/nieuwe investeringen. Een parkeeroplossing zal bij voorkeur geïntegreerd moeten worden wordt met kantoorontwikkeling

Op korte termijn zou de optie van parkeerregulering in beperkte mate een oplossing kunnen bieden. Doordat het P+R terrein versnipperd is, is invoering van doelgroepenparkeren (dwz. alléén voor NS-reizigers) overigens problematisch. Daarnaast zou - een parkeerdek een binnen 1 a 2 jaar te realiseren oplossing kunnen bieden.

Verder zijn goede voor- en natransport faciliteiten zijn van belang. De huidige fietsenstallingsfaciliteiten zijn onvoldoende. De NS is van mening dat het initiatief voor betere voorzieningen van de gemeenten zal moeten komen. De NS wil gaarne aan een oplossing meewerken en hiervoor ook ruimte op haar terrein beschikbaar stellen. De gemeente Zeist zal in overleg met de gemeente Driebergen en de NS gaan bekijken welke mogelijkheden er zijn om de fietsfaciliteiten bij dit station te verbeteren.

Wat het aansluitend OV betreft ligt de verantwoordelijkheid bij de BRU (Bestuur Regio Utrecht). De gemeente Zeist wil middels bijvoorbeeld een citybus een betere aansluiting van de wijken op station Driebergen-Zeist gerealiseerd zien. Zij zal hiertoe in overleg treden met het BRU.

Den Dolder

Dit is geen als zodanig benoemd P+R station, maar dit wordt wel als zodanig gebruikt. Voor station Den-Dolder wordt uitgegaan van een uitbreiding van de parkeercapaciteit met als doel optimalisering van de P&R-functie. Ook hier zijn optimale voor- en natransport faciliteiten van belang.

De fietsvoorzieningen zullen moeten worden verbeterd.

4.8 De buitengebieden, sportcomplexen en evenementen

Het milieumodel voor de buitengebieden, sportcomplexen en evenementen

Het behoud en waar mogelijk verbeteren van het milieu staat hier centraal.

Het parkeren in de buitengebieden, bij de sportcomplexen en rondom evenementen dient zoveel mogelijk op de centrale openbare parkeerlocaties, of op eigen terrein plaats te vinden. Bij evenementen, zowel structureel als incidenteel, zal bij de vergunningaanvraag een draaiboek moeten worden ingediend waarin aangegeven

wordt op welke wijze het bezoekersverkeer en parkeren zal worden afgewikkeld en hoe de bezoekers worden geïnformeerd over vervoer- en parkeermogelijkheden.

Algemeen geldt dat het verboden is om te parkeren op de rijbaan van een voorrangsweg buiten de bebouwde kom. Dat wil dus zeggen dat er alleen geparkeerd mag worden in de berm. Wel mag er geparkeerd worden op de rijbaan van een gewone weg buiten de bebouwde kom. Uitgangspunt van het nieuwe parkeerbeleid is dat parkeren in de berm en 'wild parkeren' maximaal zal worden tegengegaan. Daar waar nodig zal daarom parkeerregulering in de vorm van permanente of tijdelijke parkeerverboden (bijv. bij evenementen) worden ingevoerd.

Bekeken zal worden of station Driebergen-Zeist als entreepunt voor het nationaal park Heuvelrug kan dienen. D.w.z. als overstappunt van de trein/auto op de (huur-) fiets. Dit betekent overigens wel dat het aantal parkeerplaatsen fors moet worden uitgebreid. Naast P&R parkeren op werkdagen moeten dan ook extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de entreefunctie

5 Normering en maatregelen

5.1 Parkeernormen gemeente Zeist

Het uitgangspunt bij de parkeernormering is dat voorzien wordt in de parkeerbehoefte van de verschillende te onderscheiden functies. Hierbij wordt uitgegaan van de nieuwe parkeerkencijfers van het CROW.⁴

Deze kencijfers zijn bedoeld als hulpmiddel bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen. De kencijfers betreffen de actuele parkeerbehoefte van de verschillende typen functies in het centrum, de schil- en rest bebouwde kom. Zij zijn gebaseerd op recente parkeergegevens.

De CROW parkeerkencijfers zijn onderscheiden naar gemeenten van diverse grootte. Zeist baseert haar normen op de kencijfers voor matig stedelijk gebieden. In de cijfers wordt verder een bandbreedte aangegeven dwz een boven- en ondergrens. De Zeister parkeernormen gaan uit van de bovengrens (zie ook bijlage 2). De parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan, dat niet mag worden overschreden.

De parkeernormen gelden voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingprojecten, alsmede functieveranderingen. De parkeernormen gelden niet voor bestaande situaties. Voor bestaande plannen zal een overgangssituatie gelden, dwz dat per geval zal worden bekeken of en zo ja in welke mate een aanpassing aan de nieuwe normen (nog) mogelijk is.

5.1.1 Wonen

Het aantal parkeerplaatsen per woning is afhankelijk van het type woonmilieu (centrum, schil en rest), het soort woning en de prijs. Bij dure woningen ligt de parkeerbehoefte in het algemeen hoger dan bij goedkopere woningen. Dit hangt nauw samen met het toenemend autobezit bij hogere inkomensklassen. In de

⁴ Het CROW is het nationale kenniscentrum voor verkeer-, vervoer en infrastructuur, Het Rijk, provincies, gemeenten, aannemersorganisaties, adviesbureaus, openbaarvervoerorganisaties en onderwijsinstellingen werken hierin samen vanuit hun gemeenschappelijke belangen bij ontwerp, aanleg en beheer van wegen en verkeers- en vervoersvoorzieningen.

onderstaande tabel zijn de gemeentelijke parkeernormen betreffende wonen gepresenteerd.

Tabel 8 Parkeernormen bij woning

hoofd functie	functie	eenheid	centrum	schil	rest	aandeel bezoekers	opmerkingen
WONEN	woning duur	woning	1,7	1,8	2,1	0,3 pp per woning	
	woning midden	woning	1,5	1,7	1,9	0,3 pp per woning	
	woning goedkoop	woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp per woning	
	serviceflat/aanleunwoning	woning	0,6	0,6	0,6	0,3 pp per woning	zelfstandige woning met beperkte voorzieningen
	kamer verhuur	kamer	0,6	0,6	0,6	0,2 pp per	

Het aandeel bezoekers is inbegrepen in de parkeernorm

Uitgangspunt bij het hanteren van de parkeernormen is dat het aantal parkeerplaatsen overeenstemt met de (verwachte) parkeerbehoefte. Bij nieuwbouwprojecten (uitleg) dient er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein gerealiseerd te worden, voor zowel bewoners als bezoekers. Hetzelfde geldt voor nieuwbouwprojecten in bestaande wijken (inbreiding). In het verleden zijn, gebaseerd op het toen bestaande autobezit, krappere parkeernormen gehanteerd. De bovenstaande tabel geeft ook aan welke parkeernormen in de toekomst gehanteerd zullen worden bij dergelijke projecten.

Het is de taak van de projectontwikkelaar om aan de geldende parkeernormen te voldoen. Echter, in bijzondere gevallen -met name in het stedelijk kerngebied en de schil- kan het voorkomen dat er onvoldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit kan te maken hebben met het ontbreken van voldoende fysieke ruimte in, onder of rond de bebouwing of het niet kunnen realiseren van een goede ontsluiting. Wanneer er binnen een project niet genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan de gemeente besluiten een vrijstelling te verlenen voor de bouw van deze parkeerplaatsen. Aan deze vrijstelling worden wel twee voorwaarden gesteld. Allereerst dienen in de directe omgeving voldoende vrije parkeermogelijkheden aanwezig te zijn om de overloop op te vangen. Hiernaast is er een financiële voorwaarde, in de vorm van een storting aan het Parkeerfonds per niet gerealiseerde parkeerplaats. De opzet van dit parkeerfonds inclusief de hoogte van de storting en de wijze waarop de gelden zullen worden aangewend zal nader worden uitgewerkt.

Voor de bestaande woongebieden wordt uitgegaan van de huidige capaciteit situatie. Zoals reeds in hoofdstuk 2 naar voren is gekomen is de capaciteit in het grootste deel van de gemeente toereikend. In de centrumschil – dat niet ingericht is op het huidige autobezit – is de capaciteit beperkt. Deze kan op sommige punten middels herinrichting iets vergroot worden. Dit zal echter slechts op lange termijn beperkt resultaat opleveren. Het zal namelijk gecombineerd moeten worden met reguliere reconstructie of onderhoudswerkzaamheden in de straat.

De belangrijkste ‘winst’ kan hier worden behaald door een aanpassing van het vergunningensysteem (hier zal verderop op worden ingegaan).

5.1.2 Werken

Bij de functie werken worden de volgende typen functies onderscheiden n.l.

Kantoren:

- met baliefunctie, (commerciële) dienstverlening
- zonder baliefunctie

Bedrijven:

- Arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)
- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)
- Arbeidsextensieve/bezoekersintensieve bedrijven (showroom)
- Bedrijfsverzamelgebouw

Tabel 9 Parkeernormen bij kantoren en bedrijven

hoofd functie	functie	eenheid	centrum	schil	rest	aandeel bezoekers	opmerkingen
WERKEN	(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m2 bvo	2,3	2,8	3,3	20%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,7	1,9	2	5%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,6	0,7	0,9	5%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	100 m2 bvo	1,7	2,2	2,8	5%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	arbeidsextensieve/bezoekersintensieve bedrijven (showroom)	100 m2 bvo	1,2	1,4	1,8	35%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	bedrijfsverzamelgebouw	100 m2	1,7	1,7	1,7	10%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2

Het aandeel bezoekers is inbegrepen in de parkeernorm

Bij nieuwbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen moet worden voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen voor werkers en bezoekers, conform bovenstaande normen.

Bij reeds gevestigde bedrijven/kantoren zijn is het aanleggen van extra parkeerplekken op eigen terrein veelal geen optie. Ook als de ruimte/mogelijkheid er wel is kan de gemeente achteraf de aanleg van extra parkeerplaatsen niet afdwingen.

Wel kunnen bestaande bedrijven, zoals eerder aangegeven, gestimuleerd worden aan vervoermanagement te doen om daarmee parkeeroverlast in de omliggende woonwijken te voorkomen.

Zij kunnen medewerkers stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van alternatieve vervoerwijzen, of parkeren op afstand (zoals het busje van RABO facet). Nieuwe bedrijven kunnen verplicht worden tot het opstellen en uitvoeren van een vervoersplan, bestaande bedrijven kunnen hiertoe worden gestimuleerd.

Parkeerregulering is het meest effectieve middel om parkeeroverlast door werknemers in de directe omgeving tegen te gaan.

Zoals eerder vermeld kan hiertoe worden besloten indien vanuit de buurt verzoeken bij de gemeente binnenkomen. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen. Eventuele invoering hiervan zal vervolgens conform de systematiek (tarieven en tijden) in de overige delen van Zeist plaats vinden.

5.1.3 Winkelen

Een winkelgebied is bijna per definitie een gemengd gebied. Veelal zijn er boven en rondom winkels woningen gevestigd en vaak ook bedrijven en kantoren. Dit maakt de mogelijkheden voor parkeren veelzijdig en complex. In tegenstelling tot woon- en werkgebieden, gaat het bij de winkelfuncties in vrijwel alle gevallen om parkeren op openbaar terrein (straat/garage).

De gemeente Zeist zal de volgende normen hanteren voor het benodigde parkeeraanbod bij winkelfuncties.

Tabel 10 Parkeernormen voor winkels

hoofdfunctie	functie	eenheid	centrum	schil	rest	aandeel bezoekers	opmerkingen
WINKELLEN	binnenstedenhoofdwinkelgebied	100 m2 bvo	3,8	-	-	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	stadsdeelcentra	100 m2 bvo	-	-	-	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo	4	4	4	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	-	7,5	8	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	(week)markt	100 m2 bvo	4	4	4	85%	1 m' = 6 m2 (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)

Het aandeel bezoekers is inbegrepen in de parkeernorm

Gezien de parkeerdruk in het stedelijk kerngebied kan geconcludeerd worden dat de huidige capaciteit hier in zijn totaliteit nu nog voldoende is, ook op de zaterdag en vrijdagavond. Er nog enige ruimte voor een toename van het winkelbezoek, binnen de bestaande capaciteit. Afhankelijk van de toekomstige ontwikkeling van het stedelijk kerngebied kan er behoefte ontstaan aan nieuwe gebouwde parkeervoorzieningen langs de rand van het stedelijk kerngebied.

Er zal een onderzoek worden uitgevoerd naar geschikte locaties. Eventuele uitbreiding zal weliswaar pas op langere termijn noodzakelijk zijn, maar er zijn al wel in een eerder stadium eventuele reserveringen noodzakelijk.

Bij die mogelijke ontwikkelingen in het stedelijk kerngebied kan gedacht worden aan bijvoorbeeld intensivering grondgebruik, afname straatparkeren, of wijziging van de verkeerscirculatie.

Bij de groei van het aantal winkels rondom de Paduaweg / Dolderseweg is er weliswaar rekening gehouden met de toename van de parkeerbehoefte, maar vanwege bouwwerkzaamheden is er tijdelijk een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan. Met de uitbreiding van de capaciteit rond de Albert Heijn zal dit verholpen worden. Ook rondom het winkelcentrum Kerckebosch is er een tekort ontstaan aan beschikbare parkeerplaatsen.

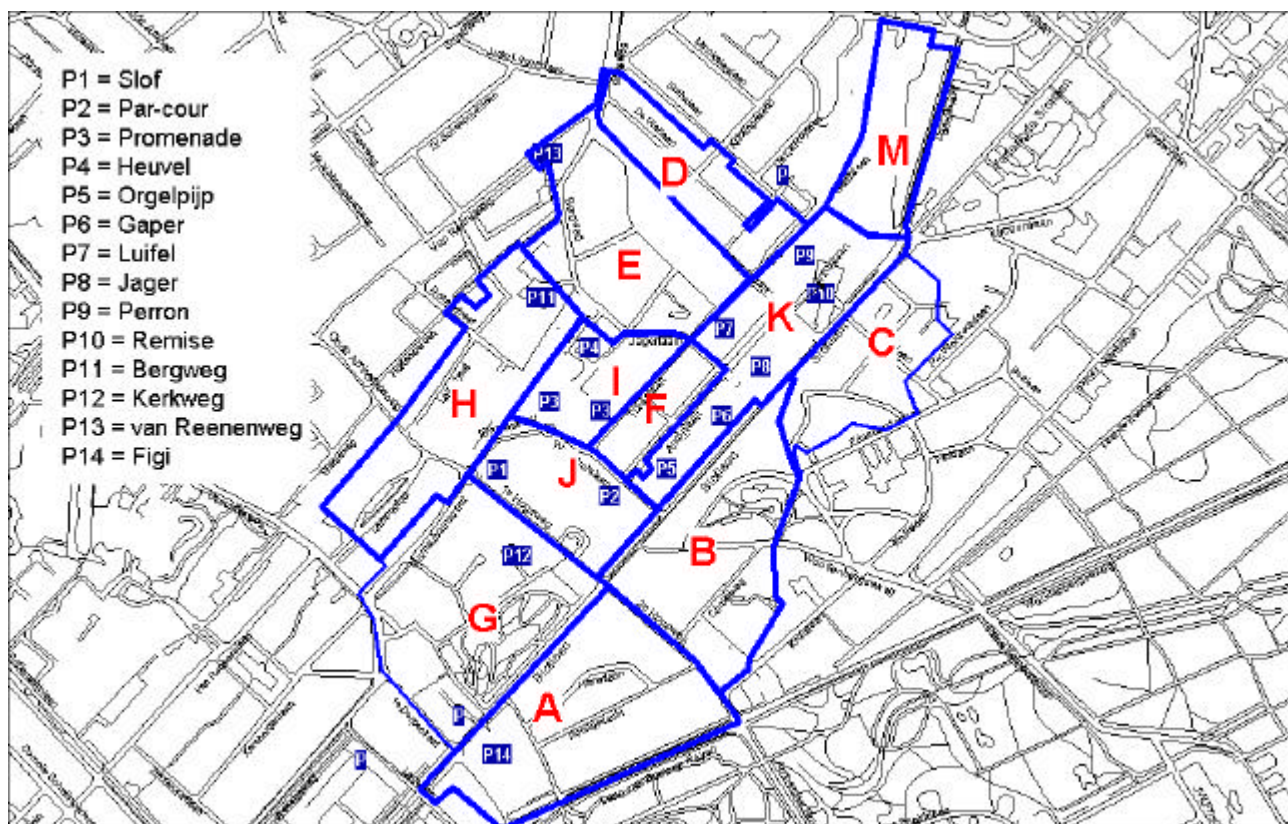
5.2 Parkeergebieden en -zonerings

In 1984 is betaald parkeren in het stedelijk kerngebied ingevoerd. In de daarop volgende jaren zijn er enkele garages bijgekomen. De gemeente heeft hierna op diverse plaatsen in de aanliggende wijken parkeerregulering ingevoerd. Dit betrof betaald parkeren met een vergunninghoudersysteem. Er zijn echter ook nog steeds grote aantallen vrije parkeerplaatsen in de aanliggende wijken. De getalsmatige verhouding tussen de soorten parkeerplaatsen verschilt per wijk. Over alle wijken beschouwd is het overgrote deel van de parkeerplaatsen op straat nog gratis parkeren.

Het systeem van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren zal op één aanpassing na gehandhaafd blijven. In de vorige paragrafen is reeds ingegaan op het structurele tekort aan parkeerplaatsen in de H-buurt. De oneven kant van Voorheuvel valt momenteel binnen dit vergunningsgebied. Om de druk op de Bloemenbuurt te ontlasten zal Voorheuvel niet meer in gebied H vallen en afhankelijk van de beschikbare capaciteit in principe naar gebied I gaan (bij de wijziging van de parkeerverordening zal worden vastgesteld of dit gebied I dan wel bijvoorbeeld 1 van de garages in gebied K moet worden).

De tijdstippen waarop betaald parkeren in het stedelijk kerngebied van kracht is, zal vooralsnog niet veranderen. Betaald parkeren zal gelden van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur en op alle koopzondagen van 12.00 tot 17.00 uur. Op vrijdagavond en op extra koopavonden loopt het betaald parkeren tot 21.00 uur. In de volgende figuur zijn de parkeergebieden weergegeven.

Figuur 2 Vergunninggebieden in Zeist.



Algemeen is het streven om een parkeerdruk van maximaal 90% aan te houden. Indien de parkeerdruk boven deze waarde komt (bijv. rond kantoor- en bedrijvenlocaties) en andere maatregelen (bijvoorbeeld vervoermanagement) geen effect hebben, kan de gemeente besluiten na klachten en in samenspraak met de betrokkenen- tot invoering van parkeerregulering.

De huidige sluitingstijd van de drie garages in het centrum met achteraf betalen (Slof, Parcour, Remise) is 19:00 uur. Na dit tijdstip kunnen automobilisten weliswaar altijd de garage verlaten, maar er moet dan eerst gebeld worden met iemand die vervolgens de garage open komt doen. Dit is een belangrijke drempel voor het gebruik door bezoekers die voor sluitingstijd komen en pas na 19.00u wensen te vertrekken. Om dit bezwaar weg te nemen zullen de toegangsdeuren voorzien worden van een magneetslot, welke met de parkeerkaart geopend kan worden.

Opgemerkt moet worden dat na 18.00 uur op straat geen betaald parkeerregime meer geldt en er dan in het algemeen voldoende vrije plaatsen op straat zijn, waardoor er geen noodzaak lijkt om bij aankomst na 19.00 uur nog naar binnen te rijden.

Het is noodzakelijk dat er op korte termijn diverse parkeergarages een substantiële kwaliteitsverbetering ondergaan. Het vormt immers een niet onbelangrijk onderdeel van het stedelijk kerngebied. De kwaliteitsverbetering levert dan ook niet alleen een bijdrage aan de verbetering van het parkeerproduct zelf, maar ook aan de kwaliteit van het kerngebied als geheel.

De gemeente heeft hiertoe intern al een onderzoek naar uit laten voeren en een kostenbegroting op laten stellen. Hierbij gaat het onder andere om de verlichting en schilderwerk. Het verbeteren van deze punten zal bovendien het gevoel van sociale onveiligheid in en rondom de parkeergarages verminderen. In hoofdstuk 8 zal nader worden ingegaan op de kosten van het verbeteringsplan.

5.3 De parkeersituaties- en mogelijkheden

5.3.1 Het stedelijke kerngebied

Uitgangspunt is om in het stedelijk kerngebied automobilisten zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen te laten parkeren. Hiervoor is het nodig om de tarieven van het straatparkeren nauwkeurig af te stemmen met die in de garages. Om het gebruik van de parkeergarages te maximaliseren en het straatparkeren te ontmoedigen zullen de parkeertarieven op straat hoger zijn dan de tarieven in de parkeergarages. Mogelijk dat er op langere termijn nieuwe garages langs de rand van het kerngebied gewenst zijn. Er zal een apart locatieonderzoek naar worden uitgevoerd.

5.3.2 De centrumschil

Voor de centrumschil staat het creëren van een aantrekkelijk en veilig leef- en verblijfsklimaat centraal. Om het beeld van deze wijken niet te verslechteren, zullen hier geen nieuwe uitwegvergunningen meer worden verstrekt. Dit gaat niet alleen ten koste van het groen (wat in deze buurten toch al beperkt is), maar levert per saldo voor de capaciteit eerder verlies dan winst op. Immers een uitwegvergunning gaat veelal ten koste van een plaats op straat, een plaats die voorheen ook door anderen kon worden gebruikt c.q. onderdeel uitmaakte van de openbare parkeergelegenheid.

Uitgangspunt voor het bepalen van het aantal per vergunninggebied te verstrekken bewonersvergunningen in de centrumschil, is dat de parkeerdruk onder de 90% blijft. In eerste instantie zal daarom uitgegaan worden van maximaal 90% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Visite kan dan (uitzonderingen, bijvoorbeeld verjaardagen daargelaten) vrijwel altijd parkeren, hetzelfde geldt voor degenen met een vergunning. Bewoners kunnen aanspraak maken op maximaal 1 vergunning per adres. Een 2^e vergunning per adres wordt alleen verstrekt zolang dit niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk boven de 90%. Aanvragen van bewoners die ook een uitwegvergunning hebben zullen beschouwd worden als een aanvraag voor een 2^e vergunning. Deze systematiek zal voor alle vergunninggebieden in de centrumschil gaan gelden.

Mocht de parkeerdruk in de avonduren hier aanleiding toe geven, dan zal de periode waarin betaald parkeren geldt mogelijk worden uitgebreid naar de avonduren.

5.3.3 De overige woonwijken

Indien mogelijk door nabij gelegen alternatieve parkeermogelijkheden op loopafstand (en afhankelijk van de financiën) kan in samenspraak met de belanghebbenden worden overgegaan tot het creëren van autoluwe straten. Parkeren zal zoveel mogelijk op eigen terrein plaats moeten vinden. Dit geldt in elk geval voor inbreidings-/ nieuwbouwprojecten. Bewoners met een eigen inrit of garage kunnen niet verplicht worden hun auto ook daar, in plaats van op de openbare weg te parkeren. Bekeken zal echter worden op welke wijze zij - in straten met een hoge parkeerdruk - gestimuleerd kunnen worden dit wel te doen.

Als algemeen uitgangspunt zal gelden dat binnen de bebouwde kom parkeren in de bermen in principe niet is toegestaan. Afhankelijk van de locatie zal worden uitgewerkt waar aanvullende bebording of afscheidingen (hekjes/paaltjes) gewenst zijn. Op plaatsen waar parkeren in de bermen wel zal worden toegestaan bijvoorbeeld in verband met de verkeersveiligheid zullen in de berm door middel van verharding duidelijke parkeervakken worden gecreëerd. Hierbij zijn het groenstructuurplan en de kosten van belang.

5.3.4 Markt

Een apart aandachtspunt vormt de markt. Deze vormt een belangrijke element van het stedelijk kerngebied. De markt wordt gehouden op donderdag en zaterdag. Zomers trekt deze veel bezoekers uit de regio; 's winters is het merendeel van de bezoekers afkomstig uit Zeist zelf.

Het opbouwen (van 6.00u-8.00u) en het afbreken (van 16.30-18.00u) vindt plaats volgend een vast, door de marktmeester opgesteld, aan- en afrijschema. Voor 9 vrachtauto's geldt een aanrijroute via de Bloemenbuurt (Voorheuvel). Na het uitladen worden men geacht te parkeren aan de Van Rhenenweg met als alternatief de Zinzendorflaan.

Het parkeren door de marktkooplieden is een probleem. De garages zijn niet toegankelijk voor de vracht-/bestelauto's. Het parkeerterrein aan de van Rhenenweg is klein. Men staat nu vaak met de achterkant tegen het hek langs de begraafplaats. Een mogelijk alternatief voor de Van Rhenenweg zou het parkeerterrein aan de van Zinzendorflaan zijn. Deze laatste locatie is echter vrij ver weg en gedurende de tijd dat de marktkoopman/-vrouw de auto aan het wegzetten of ophalen is staat de kraam onbeheerd. Er zal een structurele oplossing worden gezocht als de toekomstplannen voor de markt wat betreft de locatie bekend zijn.

Voor de markt, maar dit geldt ook voor de rest van het stedelijk kerngebied zijn goede fietsvoorzieningen van belang. Verder kunnen ultrakort parkeerplaatsen langs de markt voor het inladen van boodschappen een goede service zijn voor de bezoekers aan de markt.

5.4 Parkeren voor specifieke doelgroepen

5.4.1 Scholen

Op dit moment is de situatie rondom diverse scholen problematisch. Ouders brengen hun kinderen veelal met de auto en vanwege het beperkt aantal parkeerplaatsen stopt men op de rijbaan of parkeert op de stoep. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor kinderen die de weg over willen steken. De gemeente streeft naar het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen.

Het verbeteren van de veiligheid is echter allereerst de verantwoordelijkheid van de ouders en de scholen. Door zelf de discipline op te brengen om niet fout te parkeren kunnen al veel problemen opgelost worden. Hiernaast vormt het meer gebruik

maken van de fiets een goed alternatief. Niet alleen voor de leerlingen, maar ook voor de ouders.

De mogelijkheden van de gemeente betreffende fysieke maatregelen verschillen per school. In nauw overleg met de direct betrokkenen moeten oplossingen op maat genomen worden. Gedacht kan worden aan de aanleg van drempels en paaltjes op de stoep en/of parkeer- en/of stopverboden direct voor de ingang, waar zich de grootste problemen voordoen.

Ook de aanleg van een speciale 'kiss&ride' strook is afhankelijk van de situatie mogelijk. Dit zijn stroken speciaal bestemd voor het afzetten en oppikken van kinderen. Er mag hier echter niet geparkeerd worden. De bedoeling is echt de kinderen te laten uitstappen, en door te rijden. Dan kan de volgende ouder zijn kinderen laten uitstappen. Bij de eventuele aanleg van een 'kiss & ride' strook zal de locatie zorgvuldig gekozen worden. De plaatsen zullen, indien fysiek mogelijk, zoveel mogelijk langs de doorgaande route komen te liggen. Hiernaast moet er door de schoolleiding op worden toegezien dat de plaatsen niet gebruikt worden door het eigen personeel.

Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is situatie afhankelijk en zal daarom per locatie bekeken worden. Het CROW gaat uit van de volgende norm:

Aantal leerlingen X % leerlingen met auto X reductie factor parkeerduur X reductiefactor aantal kinderen per auto. In de onderstaande tabel is per groep de door het CROW gehanteerde kengetallen gepresenteerd.

Tabel 11 Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Kiss & Ride	Percentage kinderen dat gebracht wordt met de auto.	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
groepen 1 t/m 3:	0,6	0,5	0,75
groepen 4 t/m 8:	0,4	0,25	0,85
kinderdagverblijf	0,8	0,25	0,75

Aandachtspunt is de parkeersituatie rond scholen voor speciaal onderwijs (bijvoorbeeld rond Christophorus), waar sprake is van veel halen en brengen met busjes.

5.4.2 Invalidenparkeerplaatsen

Het aantal parkeervoorzieningen voor invaliden in het stedelijk kerngebied en de centrumschil zal zonodig worden uitgebreid. Waar nodig zal de kwaliteit worden verbeterd. Dit betreft bijvoorbeeld de mr. de Klerkstraat, de Rozenstraat en rondom winkelcentrum Kerckebosch. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen algemene en individuele parkeerplaatsen.

Algemene invalidenparkeerplaatsen

In gebieden zonder parkeerregelingen mogen personen met een handicap, net als anderen, overal parkeren. Indien er echter vaak een tekort aan parkeergelegenheid is, kan ervoor gekozen worden om een aantal plaatsen aan te wijzen als algemene gehandicaptenplaatsen.

De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bestemd voor voertuigen van alle personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart. Hiervoor is een medische verklaring noodzakelijk. Voor het verkrijgen van de gehandicaptenparkeerkaart dient de aanvrager, met hulpmiddelen, maximaal 100 meter te kunnen lopen.

Voor algemene invalidenparkeerplaatsen geldt dat er in geval van *nieuwe wegontwerpen* waar mogelijk een breedte van maximaal 2,7 meter en een lengte van maximaal 7 meter wordt gehanteerd. Er kunnen vele redenen zijn om toch af te wijken van deze maten, zoals bijvoorbeeld ruimtegebrek of esthetiek. Bij het benoemen van een *bestaande parkeerplaats tot een algemene invalidenparkeerplaats* worden uitzonderingen daargelaten *geen aanpassingen in de maatvoering* aangebracht.

Individuele invalidenparkeerplaatsen

Ook is het mogelijk dat er één of meerdere plaatsen op kenteken worden aangewezen. Deze zijn veelal gesitueerd bij de woning. Het belangrijkste uitgangspunt voor het verkrijgen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats bij de woning is dat de gehandicapte maximaal 100 meter kan lopen. Indien de gehandicapte in het gereguleerd gebied woont worden voor de gehandicaptenparkeerplaats bij de aanvrager dezelfde kosten in rekening gebracht als voor een normale parkeervergunning. Door deze maatregel blijft de uniformiteit gewaarborgd.

Vanwege het regelmatige *aanbrengen en opheffen van invalidenparkeerplaatsen* (door verhuizing/tijdelijke invaliditeit of overlijden) wordt in principe *geen wijziging in maatvoering* ten opzichte van de bestaande parkeerplaats aangebracht. Dit heeft ook te maken met de kosten hiervan (aanpassing bestrating), die niet zijn opgenomen in de uitgifte van de invalidenparkeerplaats. Uiteraard kan bekeken

worden of de meest gunstige parkeerplaats in de directe omgeving kan worden uitgekozen (naast de woning, of naast een trottoir bij haaks parkeren). Slechts in uitzonderingsgevallen (waarbij de invaliditeit dit absoluut noodzakelijk maakt) kan de parkeerplaats breder of langer worden gemaakt. Ook bij het maken van *nieuwe wegontwerpen* worden voor de invalidenparkeerplaatsen de *reguliere maten voor parkeerplaatsen* gehanteerd.

Parkeren betaald parkeren gebied

Middels de invalidenkaart mag men parkeren op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en op plaatsen waar een parkeerverbod geldt.

Er mag in het betaald parkeren gebied niet gratis geparkeerd worden.

Voor korte bezoeken bijvoorbeeld aan de winkel kan dit voor invaliden een probleem zijn. Het naar de parkeermeter moeten en weer terug vormt voor een deel van hen een drempel.

Voorgesteld wordt derhalve invaliden van de gemeente Zeist de mogelijkheid te bieden van een parkeervergunning waarmee in de betaald parkeren gebieden kan worden geparkeerd, zonder dat men naar de meter of automaat hoeft. Parkeren voor invaliden wordt overigens niet gratis.

5.4.3 Laden en lossen

Afhankelijk van de functies die binnen een wijk aanwezig zijn, heeft een wijk te maken met goederenvervoer. Dit betekent dat chauffeurs nabij een winkel moeten kunnen lossen. Hiervoor dient gezorgd te worden voor adequate laad- en losgelegenheden bij de vestigingen. De ervaring leert dat zodra de loopafstand tot de winkel te groot is chauffeurs fout gaan parkeren.

Om de overlast van laden en lossen te beperken in het stedelijk kerngebied van Zeist op maandag tot en met zaterdag een venstertijd van 06.00 tot 11.00 uur. Venstertijden zijn tijden waarbinnen winkels bevoorraad mogen worden. Deze venstertijden zullen blijven gelden.

Binnen de gemeente zijn er diverse locaties waar, op korte termijn, een oplossing gevonden moet worden voor problemen betreffende laden en lossen. Hierbij gaat het enerzijds om de aanleg van goede laad- en loshavens op diverse locaties in de gemeente – Voorheuvel, Paduaweg en Dolderseweg - als om het maken van afspraken tussen bedrijven onderling. Zo zou bijvoorbeeld de Gall & Gall aan de Meester de Klerkstraat gebruik kunnen maken van het terrein van de V&D.

Het Vrijheidsplein is goed voorbeeld voor wat betreft succesvolle samenwerking tussen winkeliers. Sinds de verbouwing van de supermarkt zo'n twee jaar geleden is men hier bezig met het optimaliseren van de parkeersituatie. Met als achterliggend doel het reduceren van de overlast voor bezoekers en omwonenden zijn er hier onderlinge afspraken gemaakt over waar

en wanneer laden en lossen plaats mag vinden. Verder is de afspraak gemaakt dat de medewerkers van de winkels iets verder weg parkeren, zodat de dicht bij de winkels gelegen parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bezoekers. Het resultaat is voldoende parkeerruimte voor de bezoekers van het winkelcentrum en geen overlast voor de omwonenden.

Op locaties waar geen laad- en losgelegenheden in de vorm van laad- en loshavens kunnen worden aangelegd, zullen andere voorzieningen worden getroffen. Dit kan bijvoorbeeld middels een parkeerverbod op een deel van de rijbaan met een vergunning voor het goederenvervoer om daar te mogen laden en lossen.

5.4.4 Parkeren van vrachtauto's

Het parkeren van grote voertuigen -vrachtwagens en aanhangers- leidt tot overlast in de woonwijken. Daarom is in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) vastgelegd dat het in de avonduren en 's nachts verboden is hier grote voertuigen te parkeren. Omdat er niet op gehandhaafd wordt gebeurt dit toch. De handhaving hierop zal verscherpt worden.

Er zullen locaties worden aangewezen voor het 's avonds en 's nachts parkeren van grote voertuigen. Gedacht kan o.a. worden aan de bedrijventerreinen. Vervolgens zal bij de toegangswegen naar de bebouwde kom moeten worden aangegeven dat 's avonds en 's nachts parkeren van vrachtauto's alleen toegestaan is op de daarvoor aangewezen locaties.

5.4.5 Sport en recreatie

Voor zowel sportcomplexen als natuurgebieden staat het behoud van het milieu centraal. Parkeren rondom beide gebieden vindt daarom enkel plaats op centrale openbare P-locaties, of op eigen terrein. De CROW richtlijnen dienen hierbij als leidraad. De bereikbaarheid en veiligheid van het parkeerterrein en de ligging ten opzichte van de ingang vormen belangrijke aandachtspunten.

De gemeente wenst het parkeren in de bermen zoveel mogelijk terug te dringen. Buiten de bebouwde kom is het echter verboden om te parkeren op de rijbaan van een voorrangsweg. Er mag hier alleen geparkeerd worden in de berm. Dit houdt in dat waar nodig parkeer- of stopverboden zullen worden ingesteld, dan wel fysieke maatregelen zullen worden genomen om parkeren in de bermen te voorkomen..

De sportverenigingen waar nu regelmatig sprake is van parkeeroverlast (o.a. Schaerweide en Shot) zullen worden benaderd om te zoeken naar de mogelijkheden de overlast terug te dringen, bijvoorbeeld stimuleren fietsgebruik en samenrijden

(Bob jij of Bob ik) en evt. parkeer- en stopverboden. Tevens zal strikter worden gehandhaafd door parkeercontroleurs en politie.

5.4.6 Evenementen

In Zeist worden jaarlijks diverse grotere en kleinere evenementen georganiseerd in het centrum, rond het Slot en in de Wulperhorst. Afhankelijk van het soort evenement kan hierdoor tijdelijk de parkeerdruk toenemen. Tot op heden is hiervoor geen opvangmogelijkheid. Bovendien ontbreken goede fysieke afscheidingen, waardoor er tijdens de evenementen in de berm en op het gras wordt geparkeerd. Dit schaadt niet alleen het monumentale karakter van het Slot, maar ook de natuur (boomwortels) wordt hierdoor aangetast.

Het behoud en waar mogelijk verbeteren van het milieu vormt een belangrijk uitgangspunt van dit parkeerbeleidsplan. De gemeente wenst daarom rondom evenementen het parkeren in de bermen zoveel mogelijk tegen te gaan. Afhankelijk van de noodzaak zal gekozen worden voor het plaatsen van fysieke belemmeringen in de vorm van paaltjes of hekjes, of parkeerregulering in de vorm van permanente of tijdelijke parkeerverboden. Bij evenementen (zowel structureel als incidenteel) dient de organisator als bijlage bij de vergunningaanvraag een draaiboek op te stellen, waarin aangegeven wordt op welke wijze het bezoekersverkeer en parkeren zal worden afgewikkeld en de wijze waarop de bezoekers tijdig geïnformeerd zullen worden over de vervoer- en parkeermogelijkheden rondom het evenement.

Tenslotte zal -om het aanbod rondom evenementen beter op te kunnen vangen- voorlopig gebruik worden gemaakt van de parkeerlocatie op het Zinzendorfterrein. In overleg met de organisatie van het evenement kan dit gekoppeld worden aan een pendeldienst tussen het parkeerterrein en het evenement.

5.5 Parkeerrouting- en parkeerverwijzingen

De gemeente Zeist heeft nu een statisch parkeerverwijzingssysteem. Het zit logisch in elkaar. Vanuit de invalsroutes (Utrecht, Bosch en Duin, Amersfoort, Woudenberg, Doorn, Driebergen, Bunnik) worden de automobilisten opgevangen in de P-Route verwijzing. Vervolgens worden dichterbij en in het stedelijk kerngebied naast de P-route verwijzing ook de namen van garages vermeld.

Belangrijkst bezwaar is dat de namen/locaties van de garages niet terug te vinden zijn op kaarten. Van belang is derhalve om op korte termijn de parkeerinformatie – middels o.a. website en langs de stadsrand - te verbeteren zodat bezoekers kunnen vinden welke garages waar liggen. Een parkeerverwijzingssysteem is er immers vooral voor bezoekers die minder bekend zijn in de gemeente.

Een verbeterpunt op korte termijn is verder dat de P-bebording te onopvallend is t.o.v. andere gemeentelijke bebording. Upgrading van de P-bebording is dan ook gewenst.

Op termijn is een dynamische P-verwijzing met voorraadvermelding gewenst. Dit zal gefaseerd worden ingevoerd. Daarbij zal worden uitgegaan van het volgende:

- Bekend is dat er in Zeist op drukke dagen relatief veel rondrijgedrag en een ongelijke verdeling van de parkeerdruk is 'men rijdt toch eerst naar de meest centrale parkeerlocaties' om daar te constateren dat deze vol zijn.
- Uit onderzoek is bekend o.a. Rotterdam en Den Haag, dat een parkeerverwijssysteme vooral een functie heeft voor de incidentele bezoekers (bezoek minder dan 1 keer per maand) en verder dat de overige automobilisten in het algemeen al vooraf hun locatie hebben bepaald.

Daarom lijken allereerst panelen met voorraad vermelding per garage langs de invalsroutes gewenst. Vervolgens/gelijktijdig is bij de garages zelf voorraadvermelding en doorverwijzing naar de eerstvolgende garage met voldoende plaatsen gewenst. Doel van het dynamische parkeersysteem is, naast een service voor de bezoekers:

- voorkomen dat automobilisten naar 'volle garages rijden' (o.a. door voorraadvermelding langs de stadsrand)
- voorkomen van rondrijgedrag of wachtrijen (door voorraadvermelding bij de garages en doorverwijzing naar de eerstvolgende garage met vrije plaatsen)

5.6 Communicatie

Van belang is informatie over de locatie en bereikbaarheid van de garages en andere parkeermogelijkheden, openbaar vervoer, fiets en informatie over de real time parkeerkaart. Op de website van de gemeente is al actuele info over betaald parkeren en vergunningen opgenomen. De informatievoorziening over het parkeren zal worden uitgebreid. Op de website zal een speciale parkeer/bereikbaarheids-pagina worden toegevoegd. Verder zal er een parkeer/ bereikbaarheidsbrochure worden gemaakt. Ook zal op de infopanelen langs invalswegen informatie over de parkeergarages (o.a. namen) worden toegevoegd.

5.7 Fietsen

De fiets is en blijft een gezonde, goedkope, milieuvriendelijke en snelle vervoerwijze vooral op afstanden tot 7 kilometer. Veel Zeistenaren gebruiken de fiets dan ook om een bezoek aan het centrum te brengen, dan wel om mee naar het werk te reizen. In de tellingen ten behoeve van de parkeermonitor heeft ook een

telling van het aantal geparkeerde fietsen plaatsgevonden in het stedelijk kerngebied.

De resultaten van de gehouden tellingen zijn:

In totaal bevinden zich in 2002 in het winkelgebied en de directe omgeving circa 2.350 fietsenklemmen, - beugels en dergelijke. De concentraties van het fiets parkeren zijn: Op werkdagen staan er in het winkelgebied rond 15.00 uur meer dan 1.200 fietsen en bromfietsen geparkeerd, waarvan 700 in klemmen en circa 550 daarbuiten. Op de koopavond gaat het om circa 950 fietsen/bromfietsen en op de zaterdag om circa 800 fietsen/bromfietsen. Op de zaterdag (rond 15.00 uur) staan er circa 1.450 fietsen waarvan 800 in klemmen en circa 650 daarbuiten.

Concentraties bevinden zich rond Belcour (V&D), Heuvel (supermarkten) en het begin van de Slotlaan (Hema) en op de zaterdag naast deze locaties een spreiding over een groter gebied (groter deel van de Slotlaan, gedeelte Steynlaan). Ook rond de kruising Steynlaan/Slotlaan (nieuwe supermarkt) is er in 2002 een concentratie van fietsparkeren ontstaan, zowel op de werkdagen als op de zaterdag.

Conclusies:

Wat voor het gewone parkeren geldt, geldt ook voor het fietsparkeren n.l. dat de totale capaciteit aan fietsklemmen/-beugels in het gebied voldoende is n.l. 2.350 klemmen op maximaal 1.450 fiets-/bromfietsen op de zaterdag. Gezien het relatief grote aantal niet in de stallingen geplaatste fietsen, sluit de spreiding van het aanbod aan stallingsvoorzieningen kennelijk niet goed aan op spreiding van de vraag. Oftewel op bepaalde plekken een overaanbod en op andere plekken een tekort.

Om het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen beter aan te laten sluiten op de vraag zal er op basis van de tellingen en een locatieonderzoek een kort fiets parkeerplan worden opgesteld.

6 Betaald parkeren

Tijdens de samspraakbijeenkomsten is er veel aandacht geschonken aan de handhaving op straat. In het bijzonder betrof dit de kwaliteit en de eenduidigheid van de handhaving. Hiernaast werd gepleit voor intensivering van de fiscale handhaving en de controle op Mulder-feiten in de woonwijken. Uitgangspunt van het gemeentelijk handhavingsbeleid zal zijn: strikt en duidelijk.

6.1 De parkeerhandhaving

6.1.1 Openbare ruimte

De handhaving van de parkeerregels voor de gebieden waar momenteel betaald parkeren of belanghebbenden parkeren is ingevoerd, is in eerste instantie in handen van de gemeentelijke parkeercontroleurs, ondergebracht bij de PG Ruimte, afdeling Handhaving. De parkeercontroleurs van de gemeente controleren echter niet op het foutparkeren buiten het gefiscaliseerde gebied. Hier verzorgt tot op heden de politie de handhaving. Voor de controle op zogehete Mulder-feiten moeten de controleurs beschikken over een BOA-status. In de zomer van 2003 hebben enkele parkeercontroleurs deze status gekregen, hetgeen betekent dat zij nu ook bevoegd zijn om overtredingen betreffende Mulder-feiten (foutparkeren) te sanctioneren. Het is de wens van de gemeente om de eigen controleurs in de toekomst ook meer in te zetten in de niet gefiscaliseerde gebieden.

Uitgangspunt bij de handhaving is een strikt, duidelijk en uniform schrijfbeleid betreffende fiscaal parkeren en foutparkeren. Dit moet een bijdrage leveren aan het wegnemen van het gevoel van willekeur bij bewoners en bezoekers.

Duidelijke bebording en belijning is essentieel bij het voeren van een uniform schrijfbeleid. Op het moment dat onduidelijk is waar wel en waar niet geparkeerd mag worden ontstaat altijd een mate van willekeur. Dus als er bijvoorbeeld slechts aan één kant van de straat niet geparkeerd mag worden dient dit duidelijk aangegeven te worden middels bebording en belijning.

Bij de handhaving hanteert men een methode gebaseerd op spreiding in tijd en ruimte. Dit verkleint de voorspelbaarheid van de controleurs en heeft naar verwachting een positief effect op de betalingsgraad.

Voorlopig gaan de opbrengsten van boetes betreffende foutparkeren nog naar het Rijk. Met de introductie van de Bestuurlijke Boete gaan de opbrengsten echter naar de gemeente. Hierdoor kan de gemeente wellicht kostendekkend extra BOA -controleurs in het niet fiscale gebied inzetten.

6.1.2 Eigen terrein

Een apart aandachtspunt vormt overlast door zogenaamd ‘overloop’-parkeren op eigen terrein. Dat wil zeggen het parkeren op vrij toegankelijke parkeerplaatsen op eigen terrein door parkeerders voor wie deze plaatsen niet bestemd zijn. Hiervan is o.a. sprake bij het Broeder-en Zusterplein en enkele woningbouwcomplexen. Het voorkomen hiervan bijvoorbeeld door afsluiting is een verantwoordelijkheid van de eigenaar/beheerder zelf.

6.2 Doelgroepen

6.2.1 Bewoners

Op dit moment zijn er voor het centrum en de centrumschil ongeveer 1,750 vergunningen uitgegeven. Voor bewoners geldt nu dat per adres maximaal 2 vergunningen worden verstrekt. In sommige vergunninggebieden is, vooral veroorzaakt door het hoge 2^e autobezit en beperkte fysiek ruimte, de parkeerdruk zeer hoog. De gemeente kiest er voor in eerste instantie het gebruik van haar bestaande parkeerareaal te optimaliseren en integraal te managen voordat geïnvesteerd wordt in nieuwe parkeervoorzieningen.

Het huidige systeem van bewonersvergunningen zal daarom worden aangepast. Daarbij zullen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Het verstrekken van bewonersvergunningen in de centraal gelegen garages zal zoveel mogelijk worden beperkt. Op zaterdag en de vrijdag worden deze optimaal gebruikt door bezoekers.
- Per vergunninggebied zal een maximaal aantal te verstrekken bewonersvergunningen worden bepaald. Uitgangspunt voor het bepalen van het aantal per vergunninggebied te verstrekken bewonersvergunningen, is maximaal 90% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De gemeente kan dit aantal verhogen als de praktijk laat zien dat de bezettingsgraad structureel onder de 90% blijft.
- Indien er in een vergunninggebied nog ruimte aanwezig is, kan afhankelijk van de restcapaciteit, een 2^e vergunning per woning worden afgegeven.
- Indien er in het vergunninggebied zelf onvoldoende capaciteit is, kan men in aanmerking komen voor een vergunning in één van de garages.

Welke garage zal bepaald worden door de gemeente en afhankelijk zijn van de beschikbare (rest-)capaciteit op de piekmomenten.

- Aanvragen van bewoners die ook een uitwegvergunning hebben zullen beschouwd worden als een aanvraag voor een 2^e vergunning.
- Uitgangspunt is dat bewoners zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen parkeren. Bewoners van het stedelijk kerngebied die op minder dan 300 meter hemelsbreed van een parkeergarage wonen komen daarom in principe alleen in aanmerking voor een door de gemeente te bepalen garage.
- Voor een straatvergunning in het stedelijk kerngebied (deze wordt alleen versterkt als er geen geschikte garage op redelijke afstand is) zal een hoger tarief gelden dan voor een garagevergunning.
- Bij de uitwerking van de parkeerverordening zal rekening worden gehouden met de specifieke situatie van de woonstraat 1^e Hogewegplein.

6.2.2 Werknemers / bedrijven

Voor het stedelijk kerngebied en de schil samen zijn nu circa 615 bedrijfs- en werknemersvergunningen afgegeven, waarvan 287 aan bedrijven en 328 aan werknemers. Circa de helft daarvan betreft vergunningen die in alle gebieden geldig zijn. De gemeente Zeist hanteert momenteel een norm van maximaal 20 parkeervergunningen per adres. De kosten van een bedrijfsmatige vergunning bedragen hetzelfde als de kosten voor een parkeervergunning voor een woning. Het huidige systeem van werknemersvergunningen zal worden gewijzigd.

Uitgangspunten van de vergunningensystematiek zullen o.a. zijn:

- Er worden speciale bedrijfsvergunningen ingevoerd, welke zichtbaar anders zijn dan de bewonersvergunningen.
- Voor het stedelijk kerngebied en de schil worden maximaal twee vergunningen voor bedrijfsauto's en één parkeervergunning per 5 werknemers verleend, met een maximum van 15 vergunningen per vestiging. De plaatsen op eigen terrein worden op het maximale aantal te verstrekken vergunningen in mindering gebracht
- Bedrijven kunnen, indien er geen garage is op minder dan 500 meter hemelsbreed, aanspraak maken op maximaal één straatvergunning. Overige vergunningen zijn alleen geldig in een van de parkeergarages.
- Voor bedrijfsbestelauto's (die niet in de garages kunnen) zal gelden dat zij in aanmerking komen voor een straatvergunning.
- Het is niet mogelijk voor kantoren en bedrijven om vaste plaatsen in openbare parkeergarages te reserveren
- De tarieven voor bedrijfsvergunningen komen overeen met de kosten van vergunningen voor bewoners.

- Bij de uitwerking van de parkeerverordening zal overwogen worden de bedrijfsvergunningen alleen geldig te laten zijn op maandag tot en met vrijdag, met daarbij voor winkels een geldigheid van ma t/m zaterdag + koopzondagen. In de parkeerverordening zullen controleerbare regels m.b.t. de afmetingen worden opgenomen. Uitgangspunt zal zijn dat voertuigen die te groot zijn voor de insteekvakken niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.
- Er zullen parkeervergunningen blijven die geldig zijn voor alle vergunninggebieden. Deze zijn noodzakelijk voor zorg- en service verlenende instanties en bedrijven, die voor de uitvoering van hun werk noodzakelijkerwijs gebruik moeten maken van de auto. Bij de uitwerking van de parkeerverordening zullen de voorwaarden waaronder deze vergunningen worden verstrekt nader worden uitgewerkt, bijvoorbeeld alleen geldig bij uitoefening van werkzaamheden en afhankelijk van de aard van de werkzaamheden niet in de weekeinden en op koopavonden..

6.2.3 Bezoekers

De categorie bezoekers bestaat uit 2 categorieën n.l. bezoekers aan de economische en sociaal-/recreatieve functies in Zeist en sociaal bezoek (visite).

Bezoekers van economische en sociaal-/recreatieve functies

Voor het stedelijk kerngebied wordt uitgegaan van het principe van leefbaarheid en bereikbaarheid. Dat wil zeggen dat ook de bereikbaarheid van de economische functies voor bezoekers en leveranciers moet worden gegarandeerd.

Ten aanzien van de bezoekers zullen de volgende uitgangspunten gelden:

- In het centrum hebben de bereikbaarheid voor winkel-, zakelijke- en sociaal-recreatieve bezoekers een gelijke prioriteit als van de bewoners en hun visite.
- Door het toe te passen tarieven- en vergunningensysteem zal het gebruik van de garages maximaal worden gestimuleerd met o.a. als doel het creëren van een rustig/aantrekkelijk straatbeeld en een situatie waarbij de plaatsen op straat maximaal beschikbaar zijn voor bezoekers.
- Op enkele nader te bepalen plaatsen nabij winkels worden betaalde 'ultrakort'-parkeerplaatsen aangelegd voor kort bezoek en/of het inladen van boodschappen en grote aankopen (TV, wasmachines etc.). Hier kan voor een korte periode –bijvoorbeeld maximaal 15 minuten- tegen gereduceerd tarief geparkeerd worden. Voor de overige plaatsen

op straat geldt het normale parkeertarief, dat overigens substantieel hoger is dan in de parkeergarages.

- Om overloop tegen te gaan liggen de parkeertarieven in het stedelijk kerngebied lager dan in de schil.
- Bij incidentele topdrukke kan zowel geparkeerd worden op het parkeerterrein bij de Zinzendorflaan (onder voorbehoud van nieuwe ontwikkelingen op deze locatie) vanwaar men eventueel met een pendel naar het centrum kan worden gebracht, als op de P+R locatie bij station Driebergen-Zeist.

Visite van bewoners.

Het parkeerregime voor visite van bewoners zal grotendeels onveranderd blijven. Ze vallen in hetzelfde regime als de bezoekers van voorzieningen en moeten dus gebruik maken van de parkeerplaatsen op straat / garages tegen het daarvoor geldende tarief. De enige verandering betreft de invoering van een speciale bezoekerskaart. Bewoners in het betaald parkeren- en vergunningengebied zullen deze kaarten kunnen aanschaffen voor hun visite. Deze kaart zal als indicatie circa 50 procent goedkoper zijn dan het geldende parkeertarief bij de automaat. De hoogte van het tarief zal overigens worden vastgelegd in de parkeerverordening, deze kan jaarlijks worden bijgesteld.

Visite heeft dan geen argument minder of op andere tijden te komen, bewoners hoeven zich niet bezwaard te voelen. Er zal hiervoor een speciale bezoekerskaart (naar verwachting volgens het principe van de kraskaart) worden ontwikkeld en geïntroduceerd.

6.3 Betaalsystematieken

6.3.1 Parkeervergunningen

Binnen de gemeente Zeist gelden er twee soorten parkeervergunningen en één soort ontheffing. Het soort vergunning dat wordt afgegeven is afhankelijk van de aanvrager en van het gebied.

- *Vrijstelling van betaalplicht aan de automaat* - Deze vergunning, beter bekend als de parkeervergunning, houdt in dat een automobilist een vrijstelling kan 'kopen' bij de gemeente. Hiermee mag gedurende een bepaalde periode geparkeerd worden op alle of een gedeelte van de betaald parkeerplaatsen binnen de gemeente.
- *Belanghebbendenvergunning* - Deze soort vergunning wordt binnen Zeist afgegeven voor bepaalde wijken. Bewoners en werknemers in het bezit van deze vergunning mogen parkeren in de gebieden die gereserveerd zijn voor belanghebbendenvergunningen. Voor de

bezoekers bestaat enkel de mogelijkheid om een dagkaart te kopen. De kosten die belanghebbenden moeten betalen zijn een vorm van parkeerbelasting.

- *Ontheffing op parkeerverbod* – Met deze ontheffing, die valt onder de legesverordening, mag geparkeerd worden op plaatsen waar normaal gesproken niet geparkeerd mag worden. Hulpdiensten en overige groepen –zoals Nutsvoorzieningen en invaliden kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing

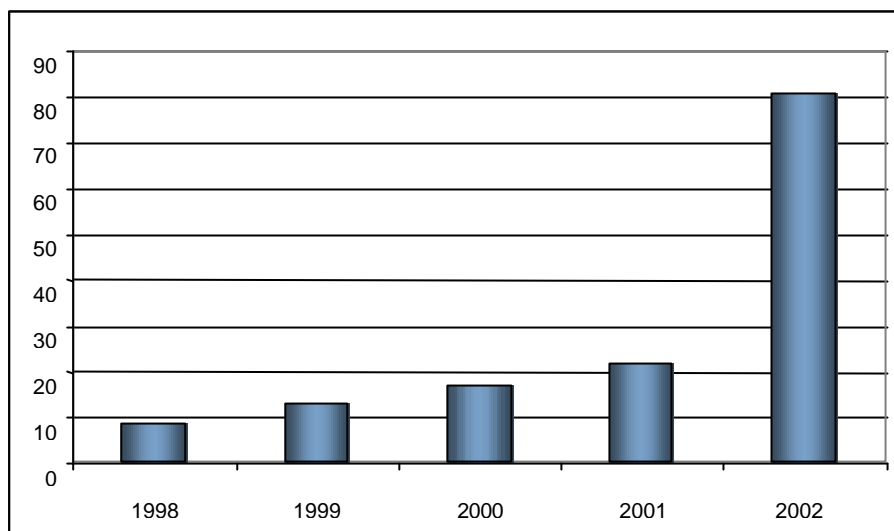
De bovenstaande drie soorten zullen ook de komende jaren van kracht blijven. Op technisch gebied zijn er een aantal ontwikkelingen die het gebruik van de traditionele papieren vergunning in de toekomst wellicht overbodig maken. Voordat dit echter in Zeist geïntroduceerd zal worden, moet eerst elders de effectiviteit van dergelijke vernieuwingen duidelijk zijn.

In stadsdeel Amsterdam Oud Zuid wordt in 2004 gestart met het verstrekken van vergunningen in de vorm van transponders. De traditionele vergunningen op de ruiten komen hiermee te vervallen. Voor zowel het stadsdeel als de parkeerdienst PCH vormt dit een goede pilot om de effecten te zien op het gebied van kostenbesparing, fraudegevoeligheid en effectiviteit van de handhaving.

6.3.2 Parkeerautomaten

Binnen de gemeente Zeist kan op drie manieren betaald worden bij parkeerautomaten: contant, middels de Chipknip of met de real-time parkeerkaart. In het algemeen worden de meeste betalingen nog steeds gedaan met contant geld. Het gebruik van de chipknip zal echter steeds normaler worden. Uit de onderstaande grafiek wordt bijvoorbeeld duidelijk dat in Nederland het aantal Chipknip betalingen –na een trage start- in 2002 explosief is gestegen.

Figuur 3 Aantal betalingen met de Chipknip per jaar in Nederland (in miljoenen).



Bron: Interpay

Voor de gemeente hebben Chipknip betalingen twee grote voordelen. Het voorkomt allereerst fraude en diefstal van parkeergeld en het innen en verwerken van parkeeropbrengsten is goedkoper. Ervaringen in onder andere Nijmegen leren echter dat het gebruik van de Chipknip alleen, nog niet maatschappelijk geaccepteerd is. Als de acceptatie van de chipknip (vrijwel) volledig is kan overwogen worden gefaseerd over te gaan op chip-only betalen.

Bij automaten die geschikt zijn voor de Chipknip kan hiernaast ook betaald worden met de speciale 'real-time parkeerkaart'. Het principe van deze kaart is dat bezoekers niet vooraf, maar achteraf betalen voor de werkelijk tijd die ze geparkeerd hebben. Dit voorkomt dat mensen constant in de gaten moeten houden hoelang hun parkeerkaartje nog geldig is, dan wel te veel betalen. Aangezien het gebruik van real-time parkeerkaart nog minimaal is, is de gemeente eind 2003 begonnen met het vergroten van de bekendheid onder bewoners en bezoeker. De communicatie hierover wordt verbeterd en het aantal distributiepunten uitgebreid.

Tenslotte wordt in steeds meer gemeenten GSM parkeren – als nieuwe vorm van achteraf betalen - ingevoerd. Hiermee kan een parkeerder zijn parkeergeld betalen middels zijn mobiele telefoon. Dit gebeurt door het bellen van een landelijk nummer. Hiermee activeert hij/zij een virtuele parkeermeter. Bij vertrek wordt middels een telefoontje de meter stopgezet. De automobilist betaalt vervolgens via een periodieke afrekening. De gemeente ontvangt op haar beurt het parkeergeld van de provider.

De gemeente Zeist zal waar het gaat om de introductie van deze nieuwe vorm van achteraf betalen een volgend beleid hanteren. Dat wil zeggen tot introductie overgaan nadat dit recent in de grote steden ingevoerde systeem zich heeft bewezen en de voor- en nadelen, wat betreft investering, handhaving en administratie voldoende duidelijk zijn. Naar verwachting zal dit rond 2006/2007 het geval zijn.

6.3.3 Parkeergarages

Momenteel beschikken vier garages in het centrum (Parcour, Remise, Slof en Figi) over de mogelijkheid om achteraf te betalen met contant geld of de Chipknip. Bij de overige parkeergarages dient -net als bij straatparkeren- vooraf betaald te worden. Achteraf betalen kan middels de real-time parkeerkaart. Daarnaast zal op termijn de introductie van GSM parkeren naar verwachting een nieuwe mogelijkheid van achteraf betalen betekenen.

Achteraf betalen kan ook in de overige garages worden ingevoerd. Dit betekent alleen wel een investering in de toegangs- en betaalapparatuur. De kosten voor serviceverlening en toezicht zullen toenemen. Ook betekent dit dat er btw over de parkeerinkomsten moet worden afgedragen.

Handhaving daarentegen kan komen te vervallen en naar verwachting levert het ook een bijdrage aan de verhoging van de sociale veiligheid. Invoering van achteraf betalen middels toegangsapparatuur in die garages die ook voor het bezoekersparkeren van belang zijn, zal als optie worden meegenomen. De gemeente is voorstander van achteraf betalen in de garages, mits financieel haalbaar. De consequenties zullen daarom eerst nader worden onderzocht.

6.3.4 Verblijfsheffing⁵

Op langere termijn zal er mogelijk een ontwikkeling plaatsvinden richting verblijfsheffing of cordonheffing. In het buitenland zijn er al diverse voorbeelden van verblijfsheffing. Bekend is de recente invoering van een dergelijk systeem rond Londen, het gaat hier overigens om cordonheffing. In Nederland zijn er nog geen vormen van verblijfsheffing of entreeheffing operationeel.

Cordonheffing houdt in dat men na passeren van een cordon (bijvoorbeeld rond het centrum) al dan niet elektronisch moet betalen. Toepassing van verblijfsheffing

er is o.a. gebruik gemaakt van studie ⁵ Novem/Goudappel, Bereikbare groei van steden, Deventer, april 2001, Henk Tromp, Barbara Jerusalem, Goudappel Coffeng

houdt in dat er gebieden (bijvoorbeeld het stedelijk kerngebied en de schil) worden aangewezen, waarvoor geldt dat zowel het verblijf, het gebruik van de wegen als de parkeerplaatsen in dat gebied worden belast. Plaats en tijd kunnen hierbij differentiëren. Elektronische tolheffing is hierbij geïntegreerd met een systeem van betaald parkeren.

Een verblijfsheffing heeft voordelen ten opzichte van een op zichzelf staande systeem als cordonheffing. Een cordonheffing zorgt ervoor dat elke automobilist die de stad in gaat, extra moet betalen. Bij een verblijfsheffing is toegang tot de stad en betaald parkeren geïntegreerd. Dit betekent dat er voor de automobilist die nu gebruikmaakt van een betaalde parkeerplaats of die een parkeervergunning heeft, niets verandert. Mogelijk is deze zelfs goedkoper uit. Er verandert wel iets voor de forens, die nu nog gebruik maakt van parkeerplaatsen bij het werkterrein of die de schil van de binnenstad belast. Deze moet gaan betalen of hij moet gebruik gaan maken van transferia en pendellijnen. Doordat de parkeerdruk in het binnen het aangewezen stedelijk gebied afneemt, ontstaat vervolgens ruimte voor verdichting en/of een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Daarmee zou een dergelijk systeem vier voordelen kunnen bieden ten opzichte van het traditionele parkeer- en vergunningenbeleid:

- Doorgaand verkeer dat gebruikmaakt van het aangewezen gebied (bijvoorbeeld de binnenstad) betaalt voor het belasten van dat gebied;
- Parkeren voor forensen (die werken in de binnenring en hun auto kwijt kunnen bij kantoren en bedrijven of in de schil rond de binnenstad) is niet meer gratis mogelijk;
- De automobilist betaalt nooit te veel (of te weinig);
- Het systeem biedt betaalgemak voor de automobilist.

Voorlopig lijkt invoering van een dergelijk systeem in Nederland nog ver weg. De reden is niet zozeer de techniek als wel de nog te nemen hobbels op het gebied van o.a. organisatie, kosten, politieke haalbaarheid, juridische en privacy aspecten, afstemming tussen gemeenten en draagvlak. Op termijn zal dit aan gemeenten tal van mogelijkheden kunnen bieden de mobiliteit optimaal te sturen en te managen o.a. in relatie tot de gewenste ontwikkeling van het stedelijk kerngebied.

7 Financiën en gewenste investeringen

Het huidige parkeerbeleid is budgetneutraal en zal dat in de toekomst moeten blijven. Dit betekent dat de inkomsten zullen moeten stijgen, dan wel dat het huidige kostenniveau zal moeten dalen om de afschrijving op de gewenste investeringen in een verbetering van het parkeerproduct te kunnen financieren. Bij de huidige tarieven is sprake van een kostendekkende situatie. De opbrengsten m.b.t. het parkeren bedroegen in 2003 circa 2,7 miljoen euro; de kosten circa 2,4 miljoen euro (dit laatste is exclusief de kosten voor heffing en inning). Het grootste deel van de opbrengsten is afkomstig uit meter inkomsten. Het grootste deel van de kosten betreffen de parkeergarages (kapitaallasten en onderhoud).

Aan de inkomstenkant zijn de belangrijkste elementen:

- betalingsgraad
- omvang bezoekersparkeren (meterinkomsten)
- ontwikkeling automaat- / metertarieven
- vergunningtarieven

betalingsgraad

De betalingsgraad bij de 'vooraf' betaalplaatsen wordt direct beïnvloed door de intensiteit van de handhaving. Eerder is gesteld dat een van de uitgangspunten van het parkeerbeleid is striktere en intensievere handhaving. Het effect daarvan wordt begroot op een structurele verhoging van de betalingsgraad met 10% ten gevolge van intensievere handhaving.

omvang bezoekersparkeren

Dit is aan de inkomstenkant met name relevant als het gaat om de omvang van het bezoekersparkeren in aantal en parkeerduur. In de begroting zal worden uitgegaan van een toename van het aantal door bezoekers geparkeerde uren met 1% per jaar.

ontwikkeling meter/automatentarieven

Dit is uiteraard een belangrijke variabele. Voor de bezoekers (=meter/automaten) tarieven zullen de volgende uitgangspunten gelden:

- Op straat gelden twee tariefgebieden, n.l. schil en centrum, waarbij het tarief in de schil hoger ligt dan in het centrum.
- Het straattarief wordt substantieel hoger dan het garagetarief.

De hoogte van de tarieven zal jaarlijks worden vastgesteld.

vergunningtarieven

Wat betreft de vergunningen wordt in de begroting uitgegaan van het huidige prijsniveau. De tarieven zullen jaarlijks opnieuw worden vastgesteld.

Een verhoging van de betalingsgraad met 10% en de straattarieven zou een toename van de parkeer opbrengsten met circa 3 à 400.000 euro betekenen.

Dit geeft tevens de ruimte/beperkingen aan voor nieuwe investeringen. In tabel 12 wordt een overzicht van gewenste investeringen weergegeven. Hierin zullen nader keuzes moeten worden gemaakt:

Tabel 12 overzicht gewenste investeringen

	investering	aantal jaar afschrijving	jaarlijkse kosten (bij investeringen : rente (6%) + afschrijving 1e jr)
Uitbreiding handhaving met 2 BOA's	€100.000	nvt	€100.000
Uitbreiding afd. Heffing/invordering	pm	nvt	pm
Uitbreiding meldingstijd storings zaterdag tot 14.00u	pm	nvt	pm
Parkeermonitor (1 maal per 2 jaar)	€30.000	2	€15.000
Aanpassing parkeerverordening (uitwerking vergunningensysteem bewoners/ bedrijven/ invaliden, tarieven, bezoekerskaart / invalidenkaart)	€10.000	nvt	€10.000
Aanpassen parkeerverwijsborden	€35.000	5	€9.100
Infopanelen invalsroutes	€35.000	5	€9.100
Info op de Website	€10.000	nvt	€10.000
Bereikbaarheidsfolder	€20.000	nvt	€20.000
Upgrading garages :			
Promenade	€131.845	25	€13.185
Heuvel	€157.181	25	€15.718
Slof	€125.236	25	€12.524
Par-cour	€27.626	25	€2.763
Orgelpijp	€35.738	25	€3.574
Gaper	€99.927	25	€9.993
Jager	€76.141	25	€7.614
Remise	€10.345	25	€1.035
Perron	€1.317	25	€132
Luifel	€167.368	25	€16.737
installaties parkeergarages voor toegang na 19.00u (Parcour, Slof, Remise)	€30.000	10	€4.800
installaties garages voor achteraf betalen (7 garages) ; nader onderzoek noodzakelijk	pm	10	pm
Dynamische parkeerverwijzing			
panelen met voorraadvermelding stadsrand	pm	pm	pm
panelen met voorraadvermelding bij de garages + doorverwijzing	pm	pm	pm
Fiets faciliteiten Den Dolder	pm	pm	pm
Fiets faciliteiten Driebergen-Zeist	pm	pm	pm
Parkeerdek Driebergen-Zeist	pm	pm	pm
Aanpassing Zinzendorfterrein	pm	pm	pm
Totaal :	€1.102.724		€261.272

8 Plan van aanpak

In onderstaand tabel is een overzicht gegeven van de uitvoering van de in dit plan genoemde maatregelen en acties en de geplande uitvoeringstermijn.

Tabel 13 plan van aanpak

Onderdeel	jaar	investering	rente (6%) + afschrijving 1e jr
Uitbreiding distributiepunten RTP-kaarten	2004 (loopt)	pm	pm
Aanpassing toegang parkeergarages achterafbetalen na 19.00u	2004 (loopt)	€30.000	€ 4.800
Aanpassing parkeerverordening (uitwerking vergunningensysteem bewoners/ bedrijven/ invaliden, tarieven, bezoekerskaart / invalidenkaart)	2004	€10.000	€ 10.000
Onderzoek consequenties achteraf betalen in enkele of alle garages	2004	pm	pm
Info parkeren en bereikbaarheid op de Website	2004	€10.000	€ 10.000
Aanpassing bouwverordening aan nieuwe parkeernormen	2004/2005		
Invoering nieuwe vergunningensysteem	2004/2005		
Aanpak specifieke benoemde knelpunten	2004/2005		
evt. invoering achteraf betalen in enkele of alle garages	1	pm	pm
Ontwikkelen standaard format voor draaiboek bij evenementen (als bijlage bij vergunningaanvraag)	2004/2005		
Uitbreiding handhaving met 2 BOA's	2004/2005	€ 100.000	€100.000
Bereikbaarheidsfolder	2005	€20.000	€ 20.000
Aanpassing infopanelen invalsroutes	2005	€35.000	€ 9.100
Aanwijzen locaties voor avond-/nachtstalling Vrachtauto's	2004/2005		
Overleg gehandicaptenorganisaties mbt parkeervoorzieningen	2004/2005		
Overleg bedrijventerrein Odijkerweg mbt evt. parkeerregulering	2004/2005		
Overleg sportverenigingen (o.a. Schaerweide en Shot) mbt structurele oplossing parkeerprobleem	2004/2005		
Benaderen bedrijven/kantoren Utrechtse weg e.o. die parkeeroverlast veroorzaken	2004/2006		
Fietsparkeerplan	2004/2006	pm	pm
Parkeermonitor	2005/2006	€30.000	€ 15.000
Fiets faciliteiten Den Dolder	2005/2006	pm	pm
Fiets faciliteiten Driebergen-Zeist	2005/2006	pm	pm
Stop-/parkeerverboden/evt afscheidingen ter voorkoming berm parkeren	2005/2015	pm	pm
Benaderen scholen waar sprake is van onveilige/ongewenste haal-brengsituaties+ in overleg maatwerkoplossingen	2004/2007		
Aanpassen parkeerverwijsborden	2005/2006	€35.000	€ 9.100
Upgrading garages	2005/2007	€ 832.724	€ 83.272
locatie-onderzoek P-garages rand stedelijk kerngebied	2005/2007		
<i>Dynamische parkeerverwijzing :</i>			
panelen met voorraadvermelding stadsrand	2008/2009	pm	pm
panelen met voorraadvermelding bij de garages + doorverwijzing Parkeerbeleidsnota Zeist, 03 mei 2006	2008/2009	pm	pm
Overleg Driebergen/NS over fiets+ parkeeroplossing	lopend		
Parkeeroplossing Driebergen-Zeist	2010 ev.	pm	pm
totaal		€ 1.102.724	€ 261.272

Bijlage : Overzicht schriftelijk en mondeling ingebrachte knelpunten

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Algemeen	Centrum	Evenementen	extra opvang gewenst	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Centrum	Handhaving	stringenter, maar ook klantvriendelijker	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Centrum	parkeerverwijzing	onduidelijk	Parkeerbeleidsplan
Bewoners	Centrum	Invaliden	extra invaliden parkeerplaatsen (Mr. de Klerkstraat)	Onderhoud&Uitvoering (O&U)
Bewoners	Centrum	sociaal bezoek	speciale parkeerkaarten voor sociaal bezoek	Parkeerbeleidsplan
Dhr. W.Th. Bos	Centrum	Parkeerdruk	hoge parkeerdruk Broeder- en Zusterplein door langparkeerders	Parkeerbeleidsplan
Ly,HD,KB,BD,HH	Centrum	Betaald parkeren	Het centrum ondervindt veel concurrentie van steden in de omgeving (tarieven)	Parkeerbeleidsplan
W. Muller	Centrum	Bezorgdend verkeer	Beperkingen Slotlaan en Steynlaan ivm verkeersveiligheid	nvt
W. Muller	Centrum	Eenrichtingsverkeer	De parallelweg van de Antonlaan eenrichting van de Jagerlaan naar de Middenlaan	Verkeersoverleg / stadsvisie
W. Muller	Centrum	Handhaving	Betere handhaving 30-km zone	Politie
W. Muller	Centrum	Markt	De wekelijkse markt verplaatsen naar het huidige busstation	Stadsvisie
W.G. van Dijk	Centrum	Veiligheid	Verkeersveiligheid Dorpsstraat	Reconstructie loopt
W.G. van Dijk	Centrum	Vergunningen	Geen vergunning te krijgen / hoge parkeerdruk overdag	Parkeerbeleidsplan
Winkeliers	Centrum	achteraf betalen	zou beloofd zijn / klantvriendelijk	Bestaat reeds
Winkeliers	Centrum	Garages	kwaliteit onvoldoende (verlichting)	Onderhoud&Uitvoering
Winkeliers	Centrum	Garages	sluitingstijd 19:00 uur te vroeg	O&U : Bij proef bleek nauwelijks belangstelling
Winkeliers	Centrum	laden en lossen	specifieke problemen, bijv. Mr. de Klerkstraat (Gall en Gall)	Parkeerbeleidsplan
Winkeliers	Centrum	Tarief	te hoog in vergelijking met omliggende gemeenten	Parkeerbeleidsplan
Winkeliers	Centrum	winkelend publiek	extra plaatsen voor inlade boodschappen	Parkeerbeleidsplan
Bew. Zeist-Noord	Centrum	Capaciteit	onvoldoende parkeergelegenheden voor fietsters in Centrum	Parkeerbeleidsplan / Fietsplan
Algemeen	Centrum Schil	Foutparkeren	Dahliastraat: parkeren op stoepen levert problemen voor ouderen op	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Centrum Schil	Handhaving	strigenter controle op foutparkeren (bochten, inritten)	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Centrum Schil	Overloop centrum	Bloemenbuurt, Wilhelminabuurt, omgeving Kersbergenlaan, Lommerlust, Huydecoperweg	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Centrum Schil	Vrachtauto's	Hortensialaan: overlast leswagens	Handhaving obv APV/ Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Centrum Schil	Vrachtauto's	Woudenbergseweg: problemen ivm slechte bewegwijzering	Parkeerbeleidsplan / Stadsvisie
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Capaciteit	Einde Rozenstraat nabij Voorheuvel geen parkeergelegenheid, auto's keren, vinden geen parkeerplek; onduidelijke en verkeersonveilige situatie	Verkeersoverleg : evt. Extra bebording
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Capaciteit	Er zijn te weinig parkeerplaatsen in het H-gebied	Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Capaciteit	Er zijn te weinig parkeerplaatsen: in de gehele buurt,	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Capaciteit	Het gebrek aan parkeerruimte zal toenemen als er nieuwbouw in de buurt komt	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Foutparkeren	Bewoners en bezoekers staan op andere plaatsen waar niet mag worden geparkeerd en waar dit een verkeersgevaarlijke situatie oplevert	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Foutparkeren	Bewoners en bezoekers staan op stoepen geparkeerd en dit levert een verkeersgevaarlijke situatie op: bijv. bij Lidl	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Foutparkeren	Dubbel Parkeren ivm. Bedrijven en Winkels in de buurt en in het centrum	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Foutparkeren	Men mag niet op de rondjes parkeren, maar doet dit toch: parkeerovertreding	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Foutparkeren	Op Oude Arnhemseweg zijn verschillende NP parkeerplaatsen waarop toch wordt geparkeerd	Verkeersoverleg : evt. Extra bebording
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Handhaving	Structurele aanpak parkeergedrag	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Inrichting	meer capaciteit mogelijk na herprofilering	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Invaliden	Dichterbij de Voorheuvel zouden enkele plaatsen aangelegd kunnen worden	Verkeersoverleg / parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Laden en lossen	Er zijn geen laad- en losplaatsen in de buurt op een enkele uitzondering na	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Laden en lossen	Laden en lossen verstopt de straat/ de buurt (straten te smal)	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Laden en lossen	Vrachtwagens zijn de groot voor de parkeerplaats, Hek van de Begraafplaats wordt kapot gereden door de marktkooplui,	Parkeerbeleidsplan-markt / Stadsvisie
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeerdruk	Donderdag parkeerdruk vanwege de markt door winkelend publiek en parkeren door Marktkooplui	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeerdruk	Men parkeert regelmatig erg ruim hetgeen ten koste gaat van het aantal beschikbare parkeerplaatsen	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeerdruk	Parkeerdruk vanwege de combinatie van activiteiten overdag, 's avonds en weekend	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Scholen	Ouders parkeren op stoepen, blokkeren de Leliestraat, Hortensialaan en Rozenstraat	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Scholen	Toekomstige stremming van de doorstroming als men even op de weg parkeert om de kinderen naar het Kinderdagverblijf te brengen	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Veiligheid	Marktkooplui, bijv. Moulijn, parkeren over de Van Reenenweg nabij de Lidl: verkeersonveilige situatie	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Vergunningen	De kosten zijn te hoog voor wat men krijgt	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Vergunningen	Door uitgifte uitwegvergunningen vermindert het aantal parkeerplaatsen	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Vergunningen	Leefbaarheid/fraaiheid van de buurt gaat achteruit door uitgifte uitwegvergunningen: het enige groen in de wijk zit in de voortuinen van de buurtbewoners, (muv tuin RK Kerk)	Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Vergunningen	oorzaak grote parkeerdruk Bloemenbuurt	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Vergunningen	verschillende parkeersoorten in de wijk leidt tot grote verwarring bij bezoekers	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	(Vracht)auto's parkeren op de stoep waardoor verkeersonveilige situaties optreden	Handhaving / Parkeerbeleidsplan-markt
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Door eventuele nieuwbouw zullen de verkeersintensiteiten toenemen, leefbaarheid, veiligheid nog verder achteruit	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Fietser op Oude Arnhemseweg voelt zich opgejaagd	Verkeersoverleg
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Geen bord hoek Rozenstraat-Tulpstraat richting Voorheuveld: "doodlopende weg, m.u.v. bestemmingsverkeer"	Verkeersoverleg : evt. Extra bebording
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Geen doorstroming van het verkeer als men even op de straat parkeert om "rustig"boodschappen doet bij bijv. Kaja, de bakker,	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Geen doorstroming van het verkeer als men even rustig de straat blokkeert om de schoolkinderen uit te laten stappen	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Geen doorstroming van het verkeer als men even rustig de straat blokkeert om de winkels wil bevoorraden	Voorlichting/Handhaving/parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Grote vrachtwagens door de wijk	Parkeerbeleidsplan-markt
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Hoek Voorheuveld/O.Arnhemseweg nabij Duetz oogt alsof O.Arnhemseweg 50 km.is; auto's rijden "per ongeluk"de wijk in.	Verkeersoverleg
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	In Bloemenbuurt nagenoeg alleen eenrichtingsverkeerswegen; men rijdt tegen de richting in	Verkeersoverleg
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Men blokkeert op de van Reenenweg(ged.O.Arnhemseweg-Rozenstraat) het fietspad zodat fietsers de weg op moeten	Handhaving
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Men rijdt met te hoge snelheid door de wijk, 30km	Verkeersoverleg / handhaving
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Omgeving hoek Van Reenenweg/Bergweg heeft twee gevaarlijke situaties: uitrit parkeergarage nieuwbouw op de hoek en de hoek zelf omdat hier vele wegen elkaar kruisen	Verkeersoverleg
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Onduidelijke verkeersborden	Verkeersoverleg
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Onduidelijke weggedeelten: waar mag men fietsen, wandelen, rijden??	Verkeersoverleg
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Rijdend op de Oude Arnhemseweg moet men verkeer van rechts voorrang verlenen, dat is niet duidelijk door én door te hard rijden én door uitstalling artikelen door Kaja én door parkerende autos aan de rechterkant	Verkeersoverleg/voorlichting

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Verkeersafwikkeling Steniaweg is niet meer conform afspraak Verkeerscirculatieplan. Doelstelling was het verkeer zo snel mogelijk de wijk uit geleiden, dat is nu niet meer aan de orde.	Verkeersoverleg/GVVP
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Wijk is 30 km zone muv klein gedeelte O.Arnhemseweg, werkt onduidelijkheid in de hand	Verkeersoverleg
Dhr. Kalis	Centrum Schil	Vergunningen	Grote parkeerdruk door groei auto's bewoners en bedrijven	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kalis	Centrum Schil	Vergunningen	Onduidelijkheid bezoekers parkeren alleen met dagkaart	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kalis	Centrum Schil	Vrachtauto's	Geparkeerde vrachtauto's schaden kwaliteit openbare ruimte	Handhaving+Parkeerbeleidsplan
Jenaplanschool	Centrum Schil	Oplossing	Stimuleren van de ouders om hun kinderen niet per auto naar school te brengen en te halen.	Voorlichting
Jenaplanschool	Centrum Schil	Oplossing	verbiedt zwaar verkeer tussen 8-9.00 uur en tussen 15.15-16.00 uur te laden, te lossen of gebruik te maken van de Steijnlaan..	Parkeerbeleidsplan
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Capaciteit	Geen aanleg van extra parkeerhavens of andere aantasting van het GROEN	Parkeerbeleidsplan
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Foutparkeren	Brandweer- en vuilniswagens en ambulances kunnen er nauwelijks door	Handhaving
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Foutparkeren	Onoverzichtelijke bochten door volparkeren van de hoeken	Handhaving en voorlichting
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Oplossing	Gele stoepranden in bochten en uitritten	Verkeersoverleg
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Oplossing	Strikt eenzijdig parkeren	Verkeersoverleg+parkeerbeleidsplan
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Oplossing	Strikte controle parkeerwachters ook op het parkeren van politiebeambten zelf	Handhaving
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Het te hard doorrijden van de Van Lyndenlaan naar Kersbergenplein	Handhaving
Bew. Kersbergen	Centrum Schil	Verkeersprobleem	Kruispunt H. van Lyndenlaan-Kersbergenlaan, Rensesslaan-kersbergeplein, Van Renesselaan	Verkeersoverleg
Algemeen	Zeist-West	Capaciteit	Capaciteit onder druk ivm inbreiding en parkeernormen	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-West	Overloop bedrijven	Kantoren Utrechtsteweg geven overlast in de Kroostweg en Nieuweroordweg	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-West	Vrachtauto's	Het parkeren in de woonwijken wordt als onwenselijk gezien, een terrein voor vrachtauto's is gewenst	Parkeerbeleidsplan+handhaving
Algemeen	Zeist-West	Vrachtauto's	Brugakker: grote vrachtauto's parkeren in straat, hetgeen gevaarlijkse situaties oplevert	Parkeerbeleidsplan+handhaving
Algemeen	Zeist-West	Scholen	Het halen en brengen van kinderen met de auto levert gevaarlijke situaties op	Voorlichting+parkeerbeleidsplan
Bew. Zeist-West	Zeist-West	Capaciteit	capaciteit onder druk ivm 2de auto bezit	Parkeerbeleidsplan
Bew. Zeist-West	Zeist-West	Capaciteit	Parkeervoorzieningen voor fietsters onvoldoende	GVVP/Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Dhr. Tieman	Zeist-West	Verkeersprobleem	Ontsluiting van het Kerkelijk Centrum voor auto's dient niet meer via het binnenplein te geschieden	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Verkeersprobleem	Ontsluiting van het Holle Bloc en het Medisch Centrum dient voor auto's niet meer via het binnenplein te geschieden	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Laden en lossen	De aanvoer van goederen naar het winkelcentrum dient niet meer via de woonstraten te geschieden.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Laden en lossen	Daarom dient het parkeerterrein naast Albert Heijn een aansluiting te verkrijgen aan de naastliggende Griftlaan.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Laden en lossen	Tussen het kruispunt bij Edah en de laadstraat achter de winkels dient de weg afgesloten te worden voor autoverkeer.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Laden en lossen	De brug van het parkeerterrein bij Albert Heijn naar Nijenheim dient afgesloten te worden voor dit auto-verkeer.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Scholen	Een ontsluitingsweg voor 't Hollebloc gelegen tussen de Griffel en het winkelcentrum is onacceptabel. (sluiproute scholen)	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Verkeersprobleem	Bij de nieuwe uitgang van het Kerkelijk Centrum dient een oplossing voor het komen en gaan van bruids- en rouwstoeten te komen;	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Verkeersprobleem	Het parkeerterrein naast de Grote Koppel dient ontsloten te worden via verkeersdrempels.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Inrichting	De parkeerterreinen dienen het huidige open karakter te behouden. De beplanting met bomen dient gehandhaafd te worden.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Capaciteit	Indien al nodig (hetgeen wij betwijfelen) dient een aan te leggen ondergrondse parkeergarage uitsluitend voor bewoners te zijn en afgesloten;	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Dhr. Tieman	Zeist-West	Betaald parkeren	Het huidige vrij parkeren op de parkeerterreinen rond het wijkwinkelcentrum dient gehandhaafd te blijven.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp/parkeerbeleidsplan
Dhr. Tieman	Zeist-West	Foutparkeren	De parkeervoorzieningen bij Sam Sam en de Weteringlaan dienen van paaltjes te worden voorzien om foutparkeren in de berm te tegen te gaan.	Verkeersoverleg/herstructurering de Clomp
Bew. Nieuweroord	Zeist-West	Verkeersprobleem	Voorkomen van parkeren in woonstraten door het uitverwijzen voor bedrijven via de Utrechtseweg	Verkeersoverleg/parkeerbeleidsplan
Bew. Nieuweroord	Zeist-West	Capaciteit	het realiseren van voldoende parkeergelegenheid bij de bedrijven op de Utrechtseweg	Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Bew. Nieuweroord	Zeist-West	Scholen	Beleid ter voorkoming van verkeershinderlijke en verkeersonveilige situaties door onoverzichtelijk parkeren van auto's	Parkeerbeleidsplan
Bew. Nieuweroord	Zeist-West	Capaciteit	Bij nieuwbouwvoldoende parkeergelegenheid realiseren, zodat overloop naar straten met bestaande bebouwing wordt voorkomen	Parkeerbeleidsplan
Bew. Nieuweroord	Zeist-West	Inrichting	Voorkomen dat in smalle straten aan twee zijden wordt geparkeerd middels parkeerverbod of fysieke maatregelen.	Parkeerbeleidsplan
Bew. Nieuweroord	Zeist-West	Inrichting	In gebieden met verhoogde beeldkwaliteit zoveel mogelijk zichtbaar parkeren voorkomen; "geen straat vol blik'.	Parkeerbeleidsplan
Dhr. J. Raangs	Zeist-West	Capaciteit	Te weinig plaatsen Ziekenhuis Professor Lorentzlaan	Is al opgelost door ziekenhuis
Dhr. J. Raangs	Zeist-West	Foutparkeren	Mensen bij terrein vlak bij de inritten van het Ziekenhuis	Handhaving
Dhr. J. Raangs	Zeist-West	Capaciteit	In veel nieuwbouw wijken te weinig capaciteit. Norm van 1 plaats per huis, maar men heeft veelal twee auto's	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noord	Capaciteit	Overlast overloop bedrijven bij Warande en Vollenghove	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noord	Capaciteit	Te weinig plaatsen ivm lage parkeernorm: De Parmenties, Componistenbuurt, Componistenbuurt	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noord	Handhaving	Onvoldoende handhaving Mulder-feiten Pedagogebuurt, Warande, Jan Ligthartplein	Handhaving/parkeerbeleidsplan
Bel. Vollenhove	Zeist-Noord	Handhaving	Werknemers misbruiken de blauwe zone rondom het winkelcentrum, door de parkeerschijf steeds te verzetten.	Handhaving / verkeersoverleg
Algemeen	Zeist-Noord	Invaliden	Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor invaliden.	Akkoord
Algemeen	Zeist-Noord	Scholen	Het halen en brengen van kinderen met de auto levert gevaarlijke situaties op	Voorlichting / parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noord	Vrachtauto's	Het parkeren in de woonwijken wordt als onwenselijk gezien, een terrein voor vrachtauto's is gewenst	Handhaving/parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noordoost	Betaald parkeren	Overloop Dalweg vanuit parkeerterrein Gandhilaan (betaald)	Parkeerbeleidsplan, evt. Structureren
Algemeen	Zeist-Noordoost	Capaciteit	Het Vrijheidsplein wordt regelmatig door touringcarbedrijven gebruikt als pick-up point voor dagtours.	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noordoost	Capaciteit	Rondom autogarages kan het soms erg druk zijn met geparkeerde auto's	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noordoost	handhaving	stringente handhaving is essentieel	Handhaving
Algemeen	Zeist-Noordoost	Inrichting	De lengte van de parkeerplaatsen klopt niet waardoor de achterkanten van auto's voor uitritten kunnen komen te staan.	CROW normen / parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Algemeen	Zeist-Noordoost	Leefbaarheid	wonen, werken en winkelen moet van elkaar gescheiden moeten worden (functie scheiding) tbv de leefbaarheid.	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Zeist-Noordoost	Vrachtauto's	Vrachtwagens over de Daweg worden als hinderlijk ervaren	GVVP
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Capaciteit	Op de Molenweg, Arnhemse Bovenweg en nabij het WNF ondervindt men doordeweeks hinder van bedrijven	Parkeerbeleidsplan
WC Kerckebosch	Ly,HD,KB,BD,HH	Capaciteit	De aanwezige parkeerplaatsen liggen er al zo'n 30 jaar en zijn niet toereikend, daarom nu chaotisch	Parkeerbeleidsplan
Lyceumkwartier	Ly,HD,KB,BD,HH	Capaciteit	De capaciteit rond het ziekenhuis was een probleem. Nu beter.	Ter kennisgeving
Pr. Margrietlaan	Ly,HD,KB,BD,HH	Capaciteit	Op Prinses Margrietlaan is geen rekening gehouden met de groei van het autobezit, Het gevolg is dat men op de trottoirs en in de groenstroken parkeert	Parkeerbeleidsplan
Pr. Marijkelaan	Ly,HD,KB,BD,HH	Capaciteit	Hier parkeert men voor de vuilnisbakken, hetgeen er toe leidt dat deze soms niet meer geleegd worden.	Verkeersoverleg
Scharweide	Ly,HD,KB,BD,HH	Capaciteit	De parkeercapaciteit is onvoldoende waardoor op de Krakelingenweg wordt geparkeerd	Parkeerbeleidsplan + GVVP
Zakelijk Zeist	Ly,HD,KB,BD,HH	Evenementen	Het beleid tav evenementen moet versoepeld worden.	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Handhaving	een duidelijke beleid tav de handhaving is gewenst	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Inrichting	een duidelijke beleid tav bermparkeren is gewenst	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Inrichting	Parkeren door bewoners op de eigen inrit zou verplicht moeten worden gesteld.	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Laden en lossen	Bij foutparkeren voor de uitrit van AH kan er niet worden gelost	Handhaving
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Laden en lossen	Grote vrachtwagens bij de Albert Heijn geven op dit moment af en toe problemen	In behandeling
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Laden en lossen	Op de Duinweg en Baarnseweg ontstaan er onveilige situaties met betrekking tot laden en lossen.	Verkeersoverleg
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Parkeersituatie	In het gehele gebied wordt het parkeren op de openbare weg als rommelig en hinderlijk beschouwd.	Parkeerbeleidsplan
Scharweide	Ly,HD,KB,BD,HH	Parkeersituatie	Krakelingenweg: niet duidelijk is of er in de berm of op straat moet worden geparkeerd.	Voorlichting / Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Parkeerverwijzing	Op de Dribergseweg is er geen verwijzing naar het winkelcentrum.	Berbording / parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Parkeerverwijzing	Rondom het Zeisterbos en Hertenkamp zijn er geen verwijzingen naar de parkeermogelijkheden.	Berbording / parkeerbeleidsplan
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Scholen	Het halen en brengen van kinderen met de auto levert gevaarlijke situaties op	Voorlichting

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Verkeersprobleem	Parkeren op de Korte poot van de Bergweg is acceptabel om de snelheid van het autoverkeer af te remmen.	GVVP / 30 km zone
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Verkeersprobleem	Parkeren op de Korte poot van de Bergweg wordt als verkeersonveilig gezien voor de (brm)fietsers	GVVP / 30 km zone
Algemeen	Ly,HD,KB,BD,HH	Vrachtauto's	Het parkeren in de woonwijken wordt als onwenselijk gezien	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Aus&Den-Dolder	Handhaving	Er moet een duidelijk, consequent en stringent beleid komen	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Aus&Den-Dolder	Inrichting	De parkeerhavens (net als de straten) te smal. Bij aanleg kijken hoe rendement (schuin/haaks/langs) geoptimaliseerd kan worden.	VKA / zal worden gedaan
Algemeen	Aus&Den-Dolder	Scholen	De parkeersituatie rond de speelweide en de scholen is een belangrijk aandachtspunt.	Voorlichting / parkeerbeleidsplan
Algemeen	Aus&Den-Dolder	Vrachtauto's	Het parkeren in de woonwijken wordt als onwenselijk gezien	Parkeerbeleidsplan
Austerlitz	Aus&Den-Dolder	Capaciteit	De norm van 1,2 parkeerplaatsen per woning voldoet niet meer. Gevolg: te weinig parkeergelegenheid.	Parkeerbeleidsplan
Den Dolder	Aus&Den-Dolder	Capaciteit	Bij DOSC kan het op zaterdag erg druk zijn, hetgeen soms leidt overlast voor de omwonenden	Parkeerbeleidsplan-evenementen
Den Dolder	Aus&Den-Dolder	Handhaving	het parkeer- en handhavingsbeleid kenmerkt zich door willekeur (bermen en handhaving)	Parkeerbeleidsplan
Den Dolder	Aus&Den-Dolder	Laden en lossen	De bevoorrading van winkels met grote vrachtwagens is niet geregeld. De straten zijn veelal te smal, waardoor er regelmatig opstoppingen ontstaan	Parkeerbeleidsplan
Den Dolder	Aus&Den-Dolder	Parkeersituatie	Op de Hezer Engweg worden auto's opengebrouwen. Bewoners parkeren liever elders	Handhaving
Den Dolder	Aus&Den-Dolder	Parkeersituatie	Parkeren Overtoom (Paduaweg / Tolhuislaan): gewoon / met twee wielen op de stoep. Een onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Den Dolder	Aus&Den-Dolder	Parkeerverwijzing	Er is geen verwijzing naar het P&R-terrein bij station Den Dolder.	Verkeersoverleg
Mevr. Bottema	Aus&Den-Dolder	Capaciteit	capaciteit niet berekend op huidige autobezit	Parkeerbeleidsplan
Mevr. Bottema	Aus&Den-Dolder	Capaciteit	Paltzerweg: Voldoende parkeerruimte, wordt alleen niet gebruikt.	Parkeerbeleidsplan / verwijzing
Mevr. Bottema	Aus&Den-Dolder	Foutparkeren	Paduahof: er wordt vaak fout geparkeerd. Geeft regelmatig problemen met thuiskomen en vertrekken voor bewoners	Handhaving
Mevr. Bottema	Aus&Den-Dolder	Verkeersprobleem	Als aan twee zijden geparkeerd wordt, kan er geen verkeer meer door.	Verkeersoverleg / parkeerbeleidsplan
Mevr. Bottema	Aus&Den-Dolder	Verkeersprobleem	chaotisch door de bouw van het nieuwe winkelcentrum Vershof.	tijdelijke situatie
Dhr. Bosman	Aus&Den-Dolder	Capaciteit	Bewoners krijgen toestemming om de auto in de voortuin te plaatsen. De oprit gaat ten koste van een openbare parkeerplaats.	VKA / parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Capaciteit	Bij de winkels bij de Paduaweg/-Dolderseweg is er een tekort aan parkeerplaatsen (groei winkels)	Parkeerbeleidsplan
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Inrichting	inrichting: de gemiddelde omvang van de auto's in Den Dolder is groter dan het landelijk gemiddelde	VKA -> uitg.punt normen CROW
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Oplossing	Afspraken m.b.t. laden en lossen op de Paduaweg en Dolderseweg	Parkeerbeleidsplan
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Oplossing	Een blauwe zone in het gebied rondom het NS-station	Parkeerbeleidsplan
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Oplossing	Een eigen parkeergarage voor Albert Heijn	Parkeerbeleidsplan+particulier initiatief
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Oplossing	Extra parkeerplaatsen voor winkelbezoekers en werknemers.	Parkeerbeleidsplan
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Oplossing	Geen tijdslimiet voor de parkeerplaats bij het NS-Station	is er niet
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Oplossing	Verbreding van de toegang naar het parkeerterrein van Albert Heijn	GVVP + herinrichting
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Parkeersituatie	P+R reizigers, maar ook dagrecreanten parkeren regelmatig gedurende de gehele dag, bij het winkelcentrum	Parkeerbeleidsplan
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Verkeersprobleem	De route naar de Albert Heijn via het spoor levert regelmatig verkeersonveilige situaties op.	herinrichting loopt
WC Den-Dolder	Aus&Den-Dolder	Verkeersprobleem	De toegang naar het parkeerterrein van Albert Heijn is te smal	herinrichting loopt
Algemeen	Bedrijventerreinen	Oplossing	bedrijven meer stimuleren middels vervoersmanagement het gebruik van openbaar vervoer en de fiets te stimuleren.	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	Bedrijventerreinen	Oplossing	werknemers kunnen verderop parkeren om ruimte vrij te houden voor bezoekers	Parkeerbeleidsplan / afspraken werkgevers-werknemers
De Utrechtseweg	Bedrijventerreinen	Capaciteit	Bedrijven veroorzaken verkeers- en parkeeroverlast voor de omliggende woonbuurten.	Parkeerbeleidsplan
De Utrechtseweg	Bedrijventerreinen	Oplossing	ontsluiting van de kantoren vanaf de Utrechtse weg	niet mogelijk
De Utrechtseweg	Bedrijventerreinen	Oplossing	stimuleren of verplichten om aan vervoermanagement te gaan doen of om de fiets of het OV te gebruiken.	Parkeerbeleidsplan
Dijnselburg	Bedrijventerreinen	Capaciteit	Op de Johannes Postlaan is in de toekomst een tekort te verwachten, vanwege de combinatie van wonen en werken.	Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Dijnselburg	Bedrijventerreinen	Capaciteit	Probleem vier kantoortorens, men probeert altijd voor de deur te parkeren.	Parkeerbeleidsplan / afspraken werkgevers-werknemers
Dijnselburg	Bedrijventerreinen	Oplossing	Oplossing via Parkmanagement	Parkeerbeleidsplan / afspraken werkgevers-werknemers
Het Slot	Bedrijventerreinen	Evenementen	opvang bij evenementen moet verbeteren, bv door gebruik van de P-locatie Zinzendorflaan icm pendel	Parkeerbeleidsplan
Het Slot	Bedrijventerreinen	Inrichting	Er zijn geen goede fysieke beperkingen (lintafzetting blijkt onvoldoende) e men parkeert daarom in de berm	Parkeerbeleidsplan
Het Slot	Bedrijventerreinen	Inrichting	Hoge parkeerdruk rondom het Slot	Parkeerbeleidsplan
Odijkerweg	Bedrijventerreinen	Parkeersituatie	bedrijven aan de Kwekerijweg ondervinden veel overlast ondervinden van parkeren door P&R-reizigers.	Parkeerbeleidsplan
Zeist-West	Bedrijventerreinen	algemeen	Voor de Vogelwijk moet het voorkomen van verkeers- en parkeeroverlast in de woonbuurt een belangrijk aandachtspunt zijn	Herinrichting
Zeist-West	Bedrijventerreinen	Capaciteit	hoge parkeerdruk rondom bedrijfsverzamelgebouw, terwijl elders ruimte is	Parkeerbeleidsplan
Zeist-West	Bedrijventerreinen	Foutparkeren	door onvoldoende capaciteit foutparkeren op het gras en voor de uitritten.	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Zeist-West	Bedrijventerreinen	Laden en lossen	Er zijn geen speciale laad- en losplaatsen, waardoor er midden op straat gelost moet worden; dit wordt overigens niet als een probleem gezien	VKA
Zeist-West	Bedrijventerreinen	Parkeersituatie	Achteraf gelegen parkeergelegenheden worden in verband met sociale onveiligheid niet optimaal benut.	PB / algemene richtlijnen
Panbos	Buitengebieden	Foutparkeren	bij trimlopen wordt in de bermen geparkeerd	Parkeerbeleidsplan
Panbos	Buitengebieden	Foutparkeren	parallelweg: er is sprake van wild parkeren c.q. parkeren in de berm door automobilisten, terwijl elders ruimte is	Parkeerbeleidsplan
Panbos	Buitengebieden	Oplossing	parkeerverbodsborden in combinatie met een goede verwijzing naar de P-locaties	Parkeerbeleidsplan
Panbos	Buitengebieden	Oplossing	een andere startplaats van de trimlopen, bijvoorbeeld bij de golfbaan	VKA / Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Wulperhorst	Buitengebieden	Capaciteit	geen parkeerterruimte - 40 kamerconcerten en enkele tuinconcerten per maand	Parkeerbeleidsplan
Wulperhorst	Buitengebieden	Oplossing	bij evenementen niet parkeren op de Tiendweg en de Koelaan, maar bij het Slot en vervolgens een pendel of lopen.	Parkeerbeleidsplan
Wulperhorst	Buitengebieden	Oplossing	Verstrekken parkeervergunningen	Parkeerbeleidsplan / uitzoeken
Wulperhorst	Buitengebieden	Capaciteit	parkeren in de (kwetsbare) berm in dit gebied moet voorkomen worden.	Parkeerbeleidsplan
Wulperhorst	Buitengebieden	Capaciteit	geen parkeerterruimte - 40 kamerconcerten en enkele tuinconcerten per maand	Parkeerbeleidsplan
Wulperhorst	Buitengebieden	Capaciteit	Als capaciteit onvoldoende is geen uitbreiding, dan wel afbouw van de activiteiten	Parkeerbeleidsplan
Breullaan	Buitengebieden	Foutparkeren	Veel foutparkeren en in de berm	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
Breullaan	Buitengebieden	Handhaving	Geen verharding van de berm, maar betere handhaving	Handhaving / Parkeerbeleidsplan
De Breul	Buitengebieden	Algemeen	speciale aandacht voor de ecologische verbindingzone	Inrichting / Parkeerbeleidsplan
De Breul	Buitengebieden	Capaciteit	vanuit De Breul parkeeroverlast in de aanliggende woonwijk	Parkeerbeleidsplan
De Breul	Buitengebieden	Capaciteit	vrij veel overloopparkeren vanaf de Breul naar de hockeyvelden	Korte termijn : Hekken sluiten+handhaving / Parkeerbeleidsplan
De Breul	Buitengebieden	Oplossing	'het juiste bedrijf op de juiste plaats goed is gehanteerd'.	Parkeerbeleidsplan / vestigingsbeleid
E. Schuler	Buitengebieden	Algemeen	De groene driehoek zou autoluw moeten worden gemaakt	GVVP
E. Schuler	Buitengebieden	Algemeen	eventueel geen uitbreiding of zelfs afbouw van recreatiegelegenheid.	VKA / nvt
E. Schuler	Buitengebieden	Algemeen	Onderzoek naar de huidige parkeerbehoefte vanuit de diverse sportactiviteiten.	Parkeerbeleidsplan
E. Schuler	Buitengebieden	Foutparkeren	Voorkomen moet worden dat recreanten in het gebied in berm en ingangen van wandelpaden gaan parkeren.	Parkeerbeleidsplan
E. Schuler	Buitengebieden	Inrichting	De oude laanbomen en berm moeten beschermd worden door maatregelen die parkeren tegengaan.	Inrichting / Parkeerbeleidsplan
E. Schuler	Buitengebieden	Inrichting	Geen parkeren in ingangen van wandelpaden of op lanen	Handhaving
E. Schuler	Buitengebieden	Parkeersituatie	Parkeren op de ijsbaan/atletiekbaan: niet via het filosofenlaantje, maar kijken of dit anders kan.	RO / Parkeerbeleidsplan
E. Schuler	Buitengebieden	Parkeersituatie	Parkeren op de Zinzendorflaan	Parkeerbeleidsplan
Mevr. W-Bakker	Buitengebieden	Algemeen	De agrarische bedrijven moeten bereikbaar blijven voor consumenten uit Utrecht, De Bilt, Zeist en Bunnik	GVVP
Mevr. W-Bakker	Buitengebieden	Algemeen	De doorgaande route Bunnik ù De Bilt moet zonder hindernissen open blijven	GVVP
Mevr. W-Bakker	Buitengebieden	Algemeen	Het gebied moet bereikbaar blijven voor bedrijven en bewoners zonder obstakels	GVVP
P+R terrein	Buitengebieden	Capaciteit	onvoldoende capaciteit (397 pp) daarom veel fout parkeren en in de berm	Handhaving / parkeerbeleidsplan
P+R terrein	Buitengebieden	Foutparkeren	betere handhaving foutparkeren en berm	Handhaving

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Zeister Bosch	Buitengebieden	Parkeersituatie	Beauforthuis : er wordt door de bezoekers nu aan de overkant tussen de bomen geparkeerd, wordt als potentieel onveilig gezien.	Geen ander oplossing mogelijk
Zeister Bosch	Buitengebieden	Parkeersituatie	Krakelingeweg : Het parkeren bij Shot en Schaerweijde is een bekend probleem	GVVP / parkeerbeleidsplan
Zeister Bosch	Buitengebieden	Parkeersituatie	Prins Bernhardlaan : Regelmatig parkeeroverlast bij activiteiten vanuit de Boswerf	Voorlichting / Parkeerbeleidsplan
Zeister Bosch	Buitengebieden	Parkeersituatie	Restaurant Oud-Londen : De parkeerplaatsen liggen aan de overkant van de weg - verkeersonveilige situaties.	Wordt verbeterd
Zeister Bosch	Buitengebieden	Parkeersituatie	Saestumterreinen: parkeerterrein Noordweg/Sportlaantje wordt regelmatig als opslagterrein gebruikt, waardoor parkeren wordt belemmerd.	afdeling realisatie & beheer
Zeister Bosch	Buitengebieden	Parkeersituatie	Scouting : levert o.a. parkeeroverlast door personenauto's en/of touringcars op	Utr.landschap /handhaving
Zeister Bosch	Buitengebieden	Verkeersprobleem	de Heuvelrug moet zo autoluw mogelijk worden gemaakt - bundelen recreatieverkeer op een punt	VKA / parkeerbeleidsplan
Algemeen	NS-station	Capaciteit	Te weinig plaatsen rondom Station Driebergen-Zeist (375)	Parkeerbeleidsplan
Algemeen	NS-station	Foutparkeren	Er wordt op grote schaal foutgeparkeerd	Handhaving/Parkeerbeleidsplan
Algemeen	NS-station	Oplossing	Stimuleren alternatieve vervoersmiddelen (fiets / OV)	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Hezer Engweg: onduidelijkheid parkeren in vakken en parkeren op trottoir	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Van den Dijssel	Den Dolder	Verkeersprobleem	Onvelige situatie rondom speelweiden in Den-Dolder	Parkeerbeleidsplan
Dhr. De Kloe	Vollenhove	Parkeersituatie	Hoge parkeerdruk in Vollenhove	Parkeerbeleidsplan
Dhr. De Kloe	Vollenhove	Handhaving	Politie treedt niet op tegen foutparkeren in Vollenhove	Handhaving/Parkeerbeleidsplan
Dhr. A . Wilhelm	Den Dolder	Parkeersituatie	Parkeren in voortuinen schaadt visuele kwaliteit omgeving	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Nolten	Vogelwacht	Algemeen	Parkeerbeleid mag niet ten koste gaan van groen (Brink, Kroost, Grift of de Weteringelaan)	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Shuler	Zeist-West	Parkeersituatie	Hoge parkeerdruk door afgestudeerden (in bezit van auto) die er langer blijven wonen	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Van Weelderen	Lyceumkwartier	Parkeersituatie	Ziekenhuis: bij functieverandering ziekenhuis overloop naar woonbuurten ivm capaciteit	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Van Weelderen	Lyceumkwartier	Handhaving	Verlengde Slotlaan: foutparkeren in berm wordt niet gehandhaafd	Handhaving/Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Dhr. Van Dijk	VVE Zamflat	Oplossing	Onveilige situatie rondom scholen kan opgelost worden door Kiss-and-ride strook	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Mangé	De Clomp	Verkeersprobleem	De Clomp: betere ontsluiting noordelijke parkeerterrein via Griftlaan	GVVP
Mevr. de Jager	De Clomp	Herinrichting	De Clomp: fysieke scheiding laden en lossen van regulier verkeer ivm veiligheid	Herinrichting
Dhr. Schuler	Zeist-West	Oplossing	Stimuleren fietsgebruik rondom winkelcentra om parkeerdruk tegen te gaan	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Boonstra	Molenweg	Parkeersituatie	Parkeeroverlast van Sparrenheuvel	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Mangé	De Clomp	Parkeersituatie	Weteringlaan: uitbreiding PGGM zal leiden tot hogere parkeerdruk	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Nolten	Vogelwacht	Parkeersituatie	Parkeerproblemen bij Zeisteroever voor bewoners als gevolg van bedrijfsparkeren	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Schuler	Zeist-West	Oplossing	Verbetering voor- en natransport maakt uitbreiding capaciteit deels onnoodzakelijk	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Van den Dijssel	Den Dolder	Oplossing	DOSC: verbetering bereikbaarheid per fiets door aanleg fietstunnel	Parkeerbeleidsplan
Mevr. Broerse	Den Dolder	Oplossing	Sportvelden: foutparkeren voorkomen door fysieke maatregelen	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Nolten	Vogelwacht	Oplossing	Sportvelden: verleggen ingang terrein t.b.v. bereikbaarheid	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Schuler	Zeist-West	Algemeen	Wulperhorst: natuurgebied i.p.v. evenemententerrein	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Schuler	Zeist-West	Algemeen	Zinzendorfterrein: wordt nu deels gebruikt voor opslag. Dit beperkt de parkeercapaciteit	Parkeerbeleidsplan
Mevr. Wergers	Verzetswijk	Algemeen	Verbetering O.V., w aardoor mensen minder op auto aangewezen zijn	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Parkeren op eigen terrein: meerderheid van bewoners is tegen	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Parkeren op eigen terrein resulteert in minder plaatsen op straat	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Parkeren op eigen terrein schaadt parkachtige aanzien van de buurt	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Parkeren op eigen terrein zou in strijd zijn met Artikel 2.1.5.3 van de gemeentelijke regelgeving	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Directe burens en overburens worden benadeeld in parkeermogelijkheden in directe woonomgeving	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Parkeersituatie	Tolhuislaan: parkeren twee wielen op stoep belemmerd doorstroming	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Kamphuis	Hezer Engweg	Handhaving	Wat op Tolhuislaan toegestaan is, wordt bestraft op de Hezer Engweg	Handhaving/Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Dhr. Minne	ZOF	Algemeen	Mogelijkheden achteraf betalen	Parkeerbeleidsplan
Dhr. Minne	ZOF	Parkeersituatie	Parkeergarages het liefst onbeperkt open i.p.v. tot bijvoorbeeld 23 uur	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Algemeen	het parkeerbeleid moet maatwerk leveren	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Parkeersituatie	Het ontbreekt in de wijk aan voldoende mogelijkheden voor kort parkeren overdag	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Capaciteit	Hoge parkeerdruk leidt tot parkeeroverlast en foutparkeren	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Oplossing	1 vergunning per adres en 2de alleen bij voldoende capaciteit	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Capaciteit	Vrijdag, zaterdag en koopzondagen: hoge parkeerdruk door bewoners en werknemers	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Oplossing	Gelimiteerde verstrekking van vergunningen aan bedrijven	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Algemeen	mogelijk aanschaffen visite kaart voor bewoners Centrum-Schil	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Parkeersituatie	Walkartweg en Kerkweg: te smal voor parkeren vrachtauto's	Parkeerbeleidsplan
B.J. Wiegiers	Walkart	Vergunningen	Vergunning Montaubanstraat loskoppelen Walkartweg ivm overloop in avonduren	Parkeerbeleidsplan
J. Karijopawiro	Gandhilaan	Capaciteit	Gandhilaan: Te weinig capaciteit voor bewoners om auto te parkeren	Parkeerbeleidsplan
J. Karijopawiro	Gandhilaan	Parkeersituatie	Bij onvoldoende capaciteit parkeren in zijstraten, waar niet geparkeerd mag worden	Parkeerbeleidsplan
J. Karijopawiro	Gandhilaan	Vergunningen	Meer vergunningen verstrekt dan dat er plaatsen zijn	Parkeerbeleidsplan
J. Karijopawiro	Gandhilaan	Parkeersituatie	Er wordt hiet NIET geparkeerd door bezoekers van het Centrum	Parkeerbeleidsplan
J. Karijopawiro	Gandhilaan	Oplossing	Schuin parkeren ten koste van groenstrook	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeersituatie	Een parkeerdruk van 80% is niet haalbaar ivm verhouding woningen-parkeerplaatsen	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeersituatie	Groter probleem door: uitwegvergunningen beleid van de gemeente	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeersituatie	Groter probleem door: nieuwe bestemming van "de Driest"	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeersituatie	Groter probleem door: verdwijnen plaatsen (3) door niet nakomen afspraken KDV	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeersituatie	Groter probleem door: nieuwe bestemming RK kerk, welke veel publiek trekt	Parkeerbeleidsplan

Naam	Buurt	Soort probleem	Omschrijving	Opmerking / Actie
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Oplossing	Het uitritvergunningenbeleid moet stopgezet worden!	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Inrichting	Aangegeven is welke plekken geschikt zijn voor oplossingen (hoek Rozenstraat, van Essenterrein)	Herinrichting
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Automaten	parkeermeters zoals in Utrecht op de Oude Gracht, waarbij de vergunninghouders in het gebied daar ook kunnen parkeren	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Handhaving	Handhaving moet regelmatig en op tijden dat het zin heeft	Handhaving/Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Bewegwijzering	centrum: betere bewegwijzering om in het centrum in te komen, buiten woonwijken om	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Parkeersituatie	Sociaal-veiligere parkeergarages	Parkeerbeleidsplan
Beo-buurtcommissie	Centrum Schil	Laden en lossen	Voorheuveld open voor laad- en losverkeer	Parkeerbeleidsplan
Dhr. P. Berculo	Kamer van Koophandel	Algemeen	Parkeerplaatsen worden niet alleen gebruikt om te parkeren, maar ook door bouw- en installatieverkeer. Een regeling voor dit soort activiteiten en de daarbij behorende auto's moet meegenomen worden in het parkeerbeleid.	Parkeerbeleidsplan
Dhr. P. Berculo	Kamer van Koophandel	Algemeen	Relatie parkeertarieven Zeist en omliggende omgeving	Parkeerbeleidsplan
Dhr. T. van Zijl	1e Hogewegplein	Algemeen	Huidige situatie werkt prima!	Parkeerbeleidsplan
Dhr. T. van Zijl	1e Hogewegplein	Algemeen	Voor piekmomenten (weekend) moet een oplossing gezocht worden	Parkeerbeleidsplan
Dhr. T. van Zijl	1e Hogewegplein	Algemeen	Parkeren in garages levert geen winst op gezien de afstand voor bezoekers	Parkeerbeleidsplan
Dhr. T. van Zijl	1e Hogewegplein	Algemeen	1e Hogewegplein: woonfunctie, door meer parkeerplekken overlast en onveilige situaties	Parkeerbeleidsplan

Bijlage : Parkeernormen Zeist

hoofdfunctie	functie	eenheid	centrum	schil	rest	aandeel bezoekers	opmerkingen
WONEN	woning duur	woning	1,7	1,8	2,1	0,3 pp per woning	
	woning midden	woning	1,5	1,7	1,9	0,3 pp per woning	
	woning goedkoop	woning	1,3	1,5	1,7	0,3 pp per woning	
	serviceflat/aanleunwoning	woning	0,6	0,6	0,6	0,3 pp per woning	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
	kamer verhuur	kamer	0,6	0,6	0,6	0,2 pp per woning	
WINKELEN	binnensteden/hoofdwinkelgebieden	100 m2 bvo	3,8	-	-	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	stadsdeelcentra	100 m2 bvo	-	-	-	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo	4	4	4	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	-	7,5	8	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	(week)markt	100 m2 bvo	4	4	4	85%	1 m' = 6 m2 (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
WERKEN	(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m2 bvo	2,3	2,8	3,3	20%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,7	1,9	2	5%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,6	0,7	0,9	5%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	100 m2 bvo	1,7	2,2	2,8	5%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	arbeidsextensieve/bezoekers intensieve bedrijven (showroom)	100 m2 bvo	1,2	1,4	1,8	35%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
	bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,7	1,7	1,7	10%	1 arbeidsplaats = 25 -35 m2 bvo
RECREATIE	café/bar/discotheek/cafetaria	100 m2 bvo	6	6	7	90%	
	restaurant	100 m2 bvo	10	10	14	80%	
	museum/bibliotheek	100 m2 bvo	0,7	0,9	1,2	95%	
	bioscoop/theater/schouwburg	zitplaats	0,3	0,3	0,4		
	sporthal (binnen)	100 m2 bvo	2,2	2,5	3	95%	bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
	sportveld (buiten)	ha. netto terrein	27	27	27	95%	
	dansstudio/sportschool	100 m2 bvo	4	4	4	95%	
	squashbanen	baan	1,5	1,5	1,5	90%	
	tennisbanen	baan	3	3	3	95%	
	golftbaan	hole	-	-	8	95%	
	bowlingbaan/biljartzaal	baan/tafel	2,5	2,5	2,5	95%	
	stadion	zitplaats	0,2	0,2	0,2	99%	
	evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m2 bvo	6	7	8	99%	
	zwembad	100 m² opp. bassin	10	11	12	90%	
	themapark/pretpark	ha. netto terrein	12	12	12	99%	
	overdekte speeltuin/hal	100 m2 bvo	12	12	12	90%	
GEZONHEID SZORG	manege	box	-	-	0,5	90%	
	cultureel centrum/wijkgebouw	100 m2 bvo	3	3	3	90%	
	ziekenhuis	bed	1,7	1,7	1,7		bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
	verpleeg- verzorgingstehuis	wooneenheid	0,7	0,7	0,7	60%	
	arts/maatschap/kruisgebouw/ therapeut	behandelkamer	2	2	2	65%	met minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
ONDERWIJS	WO/HBO – dag	collegezaal	20	20	20		totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen
	MBO (ROC)/WO/HBO – dag	leslokaal	7	7	7		totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen
	voorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, Vbo) – dag	leslokaal	1	1	1		leslokaal = circa 30 zitplaatsen
	avondonderwijs	student	1	1	1		
	basisonderwijs	leslokaal	1	1	1		exclusief Kiss & Ride
OVERIGEN	creche/peuterspeelzaal/kinderdag-verblijf	arbeidsplaats	0,8	0,8	0,8		exclusief Kiss & Ride
	hotel	kamer	1,5	1,5	1,5		
	volkstuin	perceel	-	-	0,3		
	religiegebouwen	100 m2 bvo	0,2	0,2	0,2		1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	begraafplaats/crematorium	gelijktijdige begravenis/ crematie	30	30	30		

Bijlage : Parkeermodellen Zeist

Centrummodel Zeist	
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren bereikbaarheid van de economische functies voor bezoekers en leveranciers en de leefbaarheid voor bewoners
<i>Kernelementen</i>	faciliteren bezoekers, bewoners, visite en werknemers
<i>Prioriteit doelgroepen:</i>	1. Bezoekers, bewoners en hun visite 2. Werknemers
Uitwerking per type parkeervoorziening :	
<i>Straat</i>	plaatsen maximaal beschikbaar houden voor bezoekers parkeren bewoners/visite/werknemers zo veel mogelijk op eigen terrein, in de garages, of overdekte parkeervoorzieningen
	Gebruik OV en fiets voor woon-werkverkeer stimuleren; niet-noodzakelijk autogebruik werknemers ontmoedigen
	parkeerdruk maximaal 90%
	grotendeels handhaving indeling vergunninggebieden straat
	achteraf betalen middels real-time parkeerkaart + op termijn -indien haalbaar - via nieuwe technologie
	hogere tarieven dan in de garages
	strikte en consequente handhaving
	ultra kort parkeerplaatsen voor in- uittladen
	laad- losplaatsen : naar behoefte, venstertijden
	invaliden : aantal plaatsen naar behoefte (in overleg gehandicaptenorganisaties); ontwikkelen soort kraskaart voor kort-parkeren in stedelijk kerngebied
	parkeerverboden alleen indien nodig ter voorkoming stremmingen
	regime geldt : ma t/m za 9u-18u, koopavond tot 21.00u en op koopzondagen 12u-17u
<i>Garages</i>	upgrading garages conform bestaande plan
	invoering achteraf betalen dmv slagbomen mits financieel mogelijk
	geen gereserveerde plaatsen, of nieuwe contingenten voor werknemers/bewoners
	P-garages 24u uitrijden mogelijkheid middels magneetslot
<i>Eigen terrein</i>	indien mogelijk parkeren eigen terrein / inrit
	geen beperkingen; regulering of verhuur door eigenaar toegestaan
	bij nieuwbouw : parkeren eigen terrein conform nieuwe parkerenormen
<i>P-locatie voor opvang</i>	Zinzendorfterrein voor opvang bij incidentele drukte + 2e auto
<i>P+Ride, P+Bike</i>	uitbreiding parkeercapaciteit Driebergen-Zeist + verbetering aansluitend OV en fietsvoorzieningen
Uitwerking per doelgroep :	
<i>Bewoners</i>	in de garages indien op minder dan 300 meter
	alleen straatvergunning indien garage op meer dan 300 meter
	geen gereserveerde garageplaatsen, of contingenten
	uitgangspunt 1 vergunning per adres: 2e alleen indien voldoende capaciteit
<i>Bedrijven / werknemers</i>	in principe parkeren in de garages / eigen terrein; geen gereserveerde plaatsen
	max. 2 vergunningen voor bedrijfsauto's + 1 vergunning per 5 werknemers met grens van 15
	tarief gelijk aan bewonersvergunning
<i>Visite</i>	bewoners kunnen tegen oerreduceerd tarief speciale P-kaarten voor visite aanschaffen
<i>winkel-, zakelijke- en, recreatieve bezoekers</i>	ultrakortparkeerplaatsen (straat)
	gewone' plaatsen straat : hoger tarief dan in garages
	garageplaatsen : tarief lager dan straat
	P+R : Driebergen-Zeist + goede fiets/OV voorzieningen
	Bij incidentele drukte : Zinzendorfterrein + pendel
Overig :	
<i>P-verwijzing</i>	Op termijn dynamische parkeerverwijzing via logische route + voorraadvermelding bij stadsrand en bij de
<i>Voorlichting</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsrand
	heldere informatie parkeerautomaten
	maximaal stimuleren bezoek centrum Zeist door aangeven goed reis- en parkeermogelijkheden
<i>Betaalwijze</i>	garages achteraf (Slof, Parcour, Remise) : contant/chipknip/bin
	garages vooraf : conform straat, evt. Invoeren achteraf betaalininstallaties
	straat : vooraf (contant+chipknip) of achteraf mbv real time parkeerkaart: op termijn nieuwe techniek

Leefbaarheidsmodel Centrum Schil	
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren woonfunctie, leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de bewoners
<i>Kernelementen</i>	faciliteren bewoners en visite; bevorderen verkeersveiligheid ; tegengaan niet bestemmingsparkeren
<i>prioriteit m.b.t. doelgroepen :</i>	1. bewoners en hun visite 2. bezoekers aan winkels, bedrijven en instellingen 3. werknemers
<i>Parkeerregulering</i>	Indien hiervoor vanuit de buurt verzoeken bij de gemeente binnenkomen en de parkeersituatie hier aanleiding toe geeft. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.
A = (Vergunninggebieden A, B, C, D, H, M) ; B = overig Centrum Schil	
Uitwerking per type parkeervoorziening :	
<i>Straat A</i>	parkeren door werknemers/bezoekers maximaal ontmoedigen ; tegengaan overloop
<i>A+B</i>	keuze : voldoende plaatsen voor bewoners en visite vlak bij de woning of aan de rand van woonbebouwing ivm veiligheid en leefbaarheid
<i>A</i>	parkeerdruk maximaal 90%
<i>A</i>	indien nodig wijziging indeling vergunninggebieden (bijv. Voorheuveld van het H-gebied naar het Centrum)
<i>A</i>	alleen vergunningen voor bewoners/werknemers gebied zelf
<i>A</i>	parkeernormering voor bedrijven
<i>A</i>	1 type parkeerautomaten /-regime (ook betalen per tijdseenheid)
<i>A</i>	metertarieven progressief en hoger dan in centrum
<i>A</i>	regime geldt : ma t/m za 9u-18u en op koopzondagen; uitbreiding naar de avonden indien parkeerdruk hier aanleiding toe geeft
<i>A+B</i>	laad-/losplaatsen: alleen indien nodig voor doorstroming (afh. breedte weg); venstertijden
<i>A+B</i>	invalidenplaatsen : naar behoefte
<i>A</i>	strikte en consequente handhaving
<i>A+B</i>	handhaving P-verbod vrachtauto's (conform APV)
<i>A+B</i>	parkeerverboden indien nodig ter voorkoming verkeersveilige situaties + doorstroming
<i>Garages</i>	nvt : alleen Fijl (particuliere garage in verg. gebied C)
<i>Eigen terrein A+E</i>	Bestaand : Parkeren eigen terrein/uitweg indien aanwezig
<i>A+B</i>	geen beperkingen; regulering of verhuur door eigenaar toegestaan
<i>A+B</i>	bij nieuwbouw : parkeren eigen terrein, bij voorkeur ondergronds ivm aanzien ; conform normen CROW
Uitwerking per doelgroep :	
<i>Bewoners A</i>	uitg.punt : 1 bewonersvergunning per adres/vestiging; 2e vergunning alleen indien voldoende capaciteit; bij onvoldoende capaciteit aanbieder alternatief in 1 van de garages
<i>A</i>	laag tarief
<i>Bedrijven / werknemers</i>	indien mogelijk parkeren eigen terrein
<i>A+B</i>	
<i>A</i>	maximaal 2 vergunningen voor bedrijfsauto's, 1 vergunning per 5 werknemers met maximum van 15 per
<i>A+B</i>	tegengaan stalling bedrijfsauto's op straat; in overleg met bedrijven evt. zoeken naar alternatieve oplossingen voor avondstalling
<i>Visite A</i>	bewoners kunnen tegen gereduceerd tarief speciale P-kaarten voor visite aanschaffen
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers A</i>	geen speciale plaatsen
<i>A</i>	tarief hoger dan in centrum
<i>A+B</i>	P+R : Driebergen-Zeist + goede fiets/OV voorzieningen
Overig :	
<i>Parkeren markt</i>	structurele oplossing zodra definitieve locatie markt bekend is, overwegen vrijhouden locatie Rheeneweg voor parkeren marktkooplieden op marktdagen
<i>Parkeren scholen A+B</i>	strikte handhaving + overleg/voorlichting
<i>A+B</i>	voor enkele locaties uitwerken maatwerkoplossingen
<i>Laden/lossen A+E</i>	indien nodig/moogelijk laad-/losplaatsen in combinatie met venstertijden
<i>P-verwijzing A+B</i>	parkeerverwijzing zoveel mogelijk buiten de woonbuurten om
<i>Voorlichting A+B</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsrand
<i>A</i>	heldere informatie automaten
<i>A+B</i>	maximaal stimuleren gebruik OV/fiets/P+R
<i>Betaalwijze A</i>	vooraf of achteraf mbv real time parkeerkaart

Leefbaarheidsmodel Woonwijken	
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de bewoners en behoud openbaar groen
<i>Kernelementen</i>	faciliteren bewoners en visite; bevorderen verkeersveiligheid ; tegengaan niet-bestemmingsparkeren
<i>prioriteit m.b.t. doelgroepen :</i>	1. bewoners en hun visite 2. bezoekers aan winkels, bedrijven en instellingen 3. werknemers
<i>Parkeerregulering</i>	Indien hiervoor vanuit de buurt verzoeken bij de gemeente binnenkomen en de parkeersituatie hier aanleiding toe geeft. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.
Uitwerking per type parkeervoorziening :	
<i>Straat</i>	streven parkeerdruk woonstraten maximaal 90%
	tegengaan parkeren door werknemers / bezoekers bestaande bedrijven door vervoermangement en parkeren bedrijven op eigen terrein
	bij nieuwe kantoorvestiging/ontwikkeling : toepassing nieuwe parkeernorm + vervoerplan + afwikkelen bezoekers- en werknemersparkeren eigen terrein
	keuze : voldoende plaatsen voor bewoners en visite vlak bij de woning of geconcentreerd op P-locaties ivm veiligheid en leefbaarheid
	bij inbreidingsprojecten voorkomen toename parkeerdruk woonstraten tot boven de 90%; hanteren nieuwe parkeernormen
	laad-losplaatsen : naar behoefte
	artsenplaatsen : naar behoefte
	invalidenplaatsen : naar behoefte
	strikte en consequente handhaving wet mulder mn inritten+verkeersonveilige situaties
	handhaving parkeerverbod vrachtauto's woonstraten avond en nacht + aanwijzen centrale locaties voor vrachtautoparkeren
	parkeerverboden indien nodig ter voorkoming verkeersonveilige situaties + doorstroming. Waar nodig aanvullen met fysieke maatregelen.
	eenduidige parkeersituatie : uitg.punt : verbod parkeren in de berm. Indien noodzakelijk bijv. Ivm verkeersveiligheid: parkeren in de berm en creëren duidelijke parkeervakken
	dimensionering parkeervakken conform CROW normen
<i>Garages</i>	nvt
<i>Eigen terrein</i>	indien mogelijk parkeren eigen terrein/inrit
	geen beperkingen: regulering of verhuur door eigenaar toegestaan
	bij nieuwbouw/inbreiding : parkeren eigen terrein, bij voorkeur ondergronds ivm aanzien ; conform normen parkeernormen Zeist
Uitwerking per doelgroep :	
<i>Bewoners</i>	indien mogelijk parkeren eigen inrit/bewonersgarage, anders omgeving woning
<i>Bedrijven / werknemers</i>	bestaande bedrijven : indien mogelijk parkeren eigen terrein; indien niet mogelijk : parkeren openbare weg indien parkeersituatie dit toelaat; anders overleg bedrijf nieuwe bedrijven : parkeren eigen terrein
	tegengaan stallen bedrijfsauto's op de openbare weg; in overleg met bedrijven evt. zoeken naar alternatieve oplossingen voor avond-/weekendstalling
<i>Visite</i>	parkeren omgeving woning
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers</i>	in principe parkeren eigen terrein betreffende vestiging
Overig :	
<i>Parkeren scholen</i>	stricte handhaving + overleg/voorlichting / eventueel aanleg "kiss-and-ride" stroken
<i>Laden/lossen</i>	tegengaan laden/lossen op de weg door laad-/ losplaatsen
<i>P-verwijzing</i>	parkeerwijzing zoveel mogelijk buiten de woonbuurten om
	zoveel mogelijk voorkomen aan-/afvoer goederen (aanrijroutes naar bedrijven) door woonstraten
<i>Voorlichting</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsrand

Bereikbaarheidsmodel Wijkwinkelcentra	
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren bereikbaarheid van de economische functies voor werknemers, bezoekers en leveranciers
<i>Kernelementen</i>	faciliteren bezoekers en werknemers
<i>Prioriteit m.b.t. doelgroepen :</i>	1. bezoekers aan winkels, bedrijven en instellingen 2. werknemers 3. omwonenden en hun visite
<i>Parkeerregulering</i>	Indien hiervoor vanuit de bedrijven/bewoners verzoeken bij de gemeente binnenkomen en de parkeersituatie hier aanleiding toe geeft. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.
Uitwerking per type parkeervoorziening :	
<i>Straat / parkeerterrein</i>	streven parkeerdruk maximaal 90% bij herstructureringsprojecten voorkomen toename parkeerdruk tot boven de 90%; hanteren nieuwe parkeernormen Zeist evt. afspraken winkeliers over P-locaties voor werknemers en voor bezoekers laad-losplaatsen : naar behoefte invalidenplaatsen : naar behoefte fietsvoorzieningen : naar behoefte strikte handhaving met name bij belemmering laden/lossen parkeerverboden indien nodig ter voorkoming verkeersonveilige situaties + doorstroming dimensionering parkeervakken conform Zeister parkeernormen
<i>Garages</i>	bij nieuwbouw/ inbreiding/herstructurering : parkeren indien haalbaar ondergronds ivm aanzien / efficient ruimtegebruik ; conform parkeernormen Zeist
<i>Eigen terrein</i>	indien mogelijk parkeren eigen terrein
Uitwerking per doelgroep :	
<i>Bewoners</i>	indien mogelijk parkeren bewonersgarage, anders omgeving woning
<i>Bedrijven / werknemers</i>	evt. afspraken winkeliers over P-locatie werknemers en bezoekers
<i>Visite</i>	parkeren omgeving woning
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers</i>	voorzien in parkeerbehoefte conform parkeernormen Zeist
Overig :	
<i>Laden/lossen</i>	aanleg laad / losplaatsen in overleg betrokkenen
<i>P-routes</i>	P-verwijzing via snelste route
<i>Bevoorrading</i>	zoveel min mogelijk door woonstraten. overzichtelijk en verkeersveilig
<i>Voorlichting</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsrand

	Bereikbaarheidsmodel bedrijvengebieden
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren bereikbaarheid van de economische functies voor werknemers, bezoekers en leveranciers
<i>Kernelementen</i>	faciliteren bezoekers en werknemers
<i>primaire doelgroepen</i>	1. bezoekers aan winkels, bedrijven en instellingen 2. werknemers
<i>Parkeerregulering</i>	Indien hiervoor vanuit de bedrijven verzoeken bij de gemeente binnenkomen en de parkeersituatie hier aanleiding toe geeft. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.
Uitwerking per type parkeervoorziening :	
<i>Eigen terrein</i>	uitgangspunt : parkeren bezoekers/werknemers eigen terrein
	bij nieuwbouw / nieuwe vestiging voldoende plaatsen bezoekers- en werknemersparkeren eigen terrein, conform parkeernormen Zeist
	regulering of verhuur door eigenaar toegestaan
	nvt
<i>Straat (op bedrijventerrein)</i>	bij ongelijke verdeling parkeerdruk op het terrein evt. afspraken bedrijven over P-locatie werknemers en bezoekers
	laad-losplaatsen : naar behoefte
	invalidenplaatsen : naar behoefte
	fietsvoorzieningen : naar behoefte
	handhaving wet mulder mn inritten+verkeersonveilige situaties
	parkeerverboden indien nodig ter voorkoming verkeersonveilige situaties + tbv doorstroming
	dimensionering parkeervakken conform CROW normen
<i>P-locatie voor opvang</i>	evt. aanwijzen extra parkeerlocatie voor opvang werknemersparkeren
<i>P+Ride, P+Bike</i>	uitbreiding parkeercapaciteit Driebergen-Zeist + verbetering aansluitend OV en fietsvoorzieningen
Uitwerking per doelgroep :	
<i>Bewoners</i>	nvt
<i>Bedrijven / werknemers</i>	parkeren eigen terrein of openbare weg bedrijventerrein
	evt. afspraken bedrijven over P-locatie werknemers en bezoekers
<i>Visite</i>	nvt
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers</i>	parkeren eigen terrein of openbare weg bedrijventerrein
Overig :	
<i>verwijzing/aanrijroutes</i>	Indien mogelijk geen aan-/afvoer goederen (aanrijroutes naar bedrijven) door woonstraten
<i>Voorlichting</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsrand
<i>bedrijfsvervoerplan</i>	vrijwillig, ter verbetering bereikbaarheid
<i>locatiebeleid</i>	nvt
<i>laden/lossen</i>	aanleg laad/losplaatsen in overleg betrokkenen

	Bereikbaarheidsmodel kantorengebieden
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren bereikbaarheid van de kantoren voor werknemers, bezoekers en leveranciers en voorkomen parkeeroverlast aanliggende woonbuurten
<i>Kernelementen</i>	faciliteren bezoekers en werknemers
<i>primaire doelgroepen</i>	1. bezoekers aan de kantoren 2. werknemers
<i>Parkeerregulering</i>	Indien hiervoor vanuit de aanliggende woonbuurten verzoeken bij de gemeente binnenkomen en de parkeersituatie hier aanleiding toe geeft. Een eventueel besluit tot invoering is een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar zal in samenspraak met de belanghebbenden worden genomen.
<i>Uitwerking per type parkeervoorziening :</i>	
<i>Eigen terrein</i>	uitgangspunt : parkeren bezoekers/werknemers eigen terrein
	bij nieuwbouw / nieuwe vestiging voldoende plaatsen bezoekers- en werknemersparkeren eigen terrein, conform parkeernormen Zeist
	regulering of verhuur door eigenaar toegestaan
<i>Straat (op bedrijventerrein)</i>	bij overlast aanliggende woonbuurten : stimuleren vervoermanagement+ et. afspraken alternatieve P-locatie werknemers
	laad-losplaatsen : naar behoefte
	invalidenplaatsen : naar behoefte
	fietsvoorzieningen : naar behoefte
	handhaving wet mulder mn inritten+verkeersonveilige situaties
	parkeerverboden indien nodig ter voorkoming verkeersonveilige situaties + tbv doorstroming
	dimensionering parkeervakken conform CROW normen
<i>Straat (woonbuurten)</i>	indien onvoldoende capaciteit eigen terrein parkeren werknemers in woonstraten
<i>P-locatie voor opvang</i>	evt. aanwijzen extra parkeerlocatie voor opvang werknemersparkeren
<i>P+Ride, P+Bike</i>	uitbreiding parkeercapaciteit Driebergen-Zeist + verbetering aansluitend OV en fietsvoorzieningen
<i>Uitwerking per doelgroep :</i>	
<i>Bewoners</i>	nvt
<i>Bedrijven / werknemers</i>	parkeren eigen terrein of openbare weg bedrijventerrein
	evt. afspraken bedrijven over P-locatie werknemers en bezoekers
<i>Visite</i>	nvt
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers</i>	parkeren eigen terrein of openbare weg bedrijventerrein
<i>Overig :</i>	
<i>verwijzing/aanrijroutes</i>	Indien mogelijk geen aan-/afvoer goederen (aanrijroutes naar bedrijven) door woonstraten
<i>Voorlichting</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsrand
<i>bedrijfsvervoerplan</i>	bestaande kantoren stimuleren tot vervoermanagement, nieuwe kantoren verplicht
<i>locatiebeleid</i>	nvt
<i>laden/lossen</i>	aanleg laad/losplaatsen in overleg betrokkenen

Bereikbaarheidsmodel Stationsgebieden Driebergen/Zeist en Den Dolder	
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	optimaliseren bereikbaarheid van de economische functies in en buiten Zeist voor werknemers en bezoekers
	optimaliseren bereikbaarheid van de functies buiten Zeist
<i>Kernelementen</i>	faciliteren inkomend en uitgaand bezoekers en werknemersverkeer
<i>Prioriteit m.b.t. doelgroepen :</i>	Geen prioritering inkomende werknemers, centrumbezoekers en recreanten, zakelijke bezoekers, bewoners en visite, evenementen bezoekers
<i>Parkeerregulering</i>	i.o. met Railinfra en BRU ter voorkoming oneigenlijk gebruik
Uitwerking (Driebergen Zeist = DZ, Den Dolder = DD)	
<i>P+R voorziening DZ</i>	uitbreiding parkeercapaciteit van 375 plaatsen tot 850 plaatsen
<i>DZ</i>	op kortere termijn : indien haalbaar extra parkeerdek op bestaande locatie
<i>DZ</i>	op korte termijn evt invoeren doelgroepenparkeren ter voorkoming oneigenlijk gebruik
<i>DZ</i>	op lange termijn : gebouwde parkeervoorziening, liefst geïntegreerd met kantoorontwikkeling
<i>DZ+DD</i>	handhaving wet mulder
<i>DZ+DD</i>	invalidenplaatsen : naar behoefte
<i>DZ+DD</i>	dimensionering parkeervakken conform CROW normen
<i>voor- natransport voorzieningen</i>	verbetering aansluitend OV (bijv. Citypendel)
<i>DZ+DD</i>	aanvullend collectief vraagafhankelijk vervoer (deeltaxi)
<i>DZ+DD</i>	verbetering fietsvoorzieningen (stalling+huur)
<i>DZ</i>	huurautovoorziening
Uitwerking per doelgroep :	
<i>bewoners</i>	stimuleren gebruik P+R-terrein voor in- uitgaande verplaatsingen (DZ)
<i>bedrijven / werknemers</i>	stimuleren gebruik P+R-terrein voor in- uitgaande verplaatsingen (DZ)
<i>visite</i>	stimuleren gebruik P+R-terrein voor in- uitgaande verplaatsingen (DZ)
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers</i>	stimuleren gebruik P+R-terrein voor in- uitgaande verplaatsingen (DZ)
Overig :	
<i>recreatievoorzieningen (DZ)</i>	fietsverhuur + info tbv bezoekers nationaal park Heuvelrug
<i>extra opvang bij evenementen (DZ)</i>	gebruik cq promoten P+R terrein bij evenementen Zeist
<i>verwijzing/aanrijroutes (DZ+DD)</i>	snelste route
<i>Voorlichting (DZ+DD)</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen

Milieumodel Buitengebieden. Sportcomplexen en Evenementen	
Beleid :	
<i>Doelstelling</i>	behoud en verbetering natuur- en milieu
<i>Kernelementen</i>	stimuleren openbaar vervoer en fiets gebruik; beperken autogebruik, concentreren parkeren op terreinen
<i>Prioriteit m.b.t. doelgroepen :</i>	1. Bewoners en visite 2. bezoekers/recreanten 3. Werknemers
<i>Parkeerregulering</i>	parkeerregulering (parkeer-/stopverboden) indien noodzakelijk om 'wild' parkeren tegen te gaan. Eventueel fysieke maatregelen
Uitwerking per type functie :	
<i>sport- en sociaalrecreatieve functies</i>	uitgangspunt : parkeren bezoekers/werknemers sociaal recreatieve functies en sportvoorzieningen op eigen terrein
	bij nieuwe vestiging/sportvoorziening voldoende plaatsen bezoekers- en werknemersparkeren op eigen terrein, conform parkeernormen Zeist
	regulering of verhuur door eigenaar toegestaan
	goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen
	handhaving wet mulder mn bermparkeren
	parkeerverboden indien nodig ter voorkoming bermparkeren
	dimensionering parkeervakken conform CROW normen
<i>buitenrecreatie</i>	geconcentreerd parkeren op de daarvoor ingerichte P-locaties
<i>evenementen (o.a het Slot, Boswerf, Centrum)</i>	Verplicht opstellen vervoerplan/draaiboek structurele/incidentele evnemenen
	maximaal tegengaan bermparkeren
	maximaal stimuleren gebruik OV/fiets/P+R en parkeren op afstand (evt.Zinzendorfflaan)
<i>recreatietransferium</i>	station Driebergen Zeist als 'toegangspoort' naar Utrechtse heuvelrug
<i>P+Ride, P+Bike</i>	uitbreiding parkeercapaciteit Driebergen-Zeist + verbetering aansluitend OV en fietsvoorzieningen
Uitwerking per doelgroep :	
<i>Bewoners</i>	parkeren eigen terrein
<i>Bedrijven / werknemers</i>	Parkeren eigen terrein + maximaal stimuleren gebruik andere vervoerwijzen (OV/fiets)
<i>Visite</i>	parkeren eigen terrein
<i>winkel-, zakelijke- en recreatieve bezoekers</i>	parkeren eigen terrein of op centrale parkeerterreinen + maximaal stimuleren gebruik fiets/OV
Overig :	
<i>verwijzing/aanrijroutes</i>	goede aanduiding P-locaties buitengebied
<i>Voorlichting</i>	goede reis- en parkeerinformatie via brochure / website / infopanelen stadsranc
	maximaal stimuleren gebruik OV/fiets

Bijlage : Technologische ontwikkelingen parkeren⁶

1. Inleiding

ICT oplossingen dragen voor zowel de parkeerder als de beheerder bij tot een verbetering en een vereenvoudiging van zowel het gebruik als het beheer van het areaal. Op langere termijn kan de automobilist via een navigatiesysteem worden geleid naar de meest geschikte parkeerplaats, waarna automatisch de geparkeerde tijd wordt geregistreerd en het parkeergeld op maat van de rekening wordt afgeschreven. Thuis, of onderweg heeft deze vooraf al een parkeerplaats gereserveerd.

Deze situatie zal de komende jaren nog geen realiteit zijn. Wel zijn er zijn een aantal actuele ontwikkelingen die de moeite waard zijn en die snel toepasbaar zijn. Hierop zal in deze paragraaf worden ingegaan. De volgende paragraaf zal een beeld schetsen voor de langere termijn.

2. Actuele ontwikkelingen

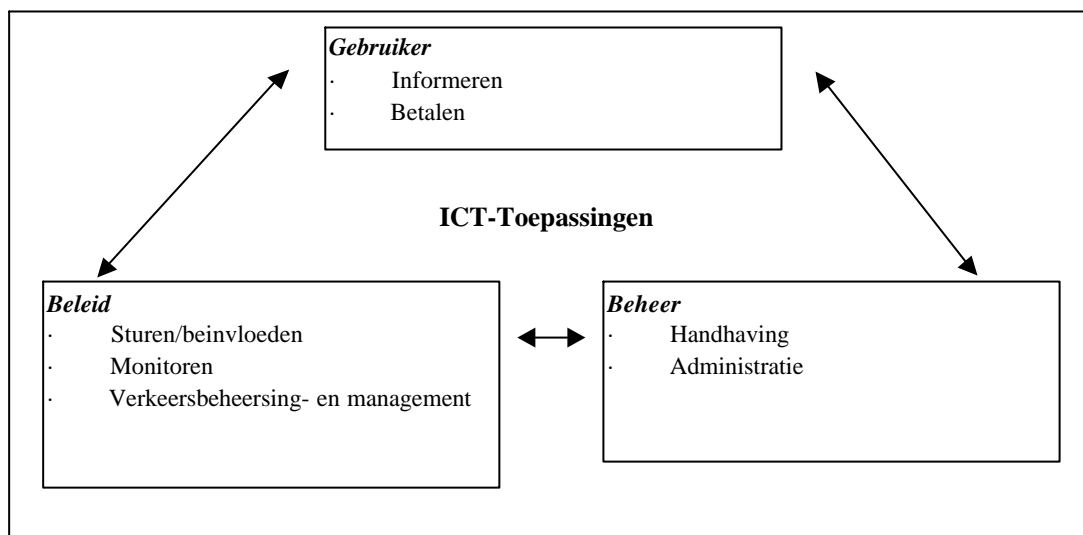
Grofweg wordt ICT bij het straatparkeren toegepast om één van de onderstaande doelen te bereiken.

- Verbeteren van het product voor de klant
- Verbeteren van het parkeerbeleid
- Reductie van kosten

De laatste jaren zijn de mogelijkheden tot ICT toepassingen in de parkeersector sterk toegenomen. Waren deze ontwikkeling in eerste instantie gericht op het administratief beheer, tegenwoordig profiteren ook de weggebruikers van deze ontwikkelingen. De figuur op de volgende pagina geeft een kader voor het inzetten van nieuwe ICT toepassingen voor parkeren.

⁶ gebaseerd op een 2-tal artikelen in de Vexpansie door ECORYS Transport in 2003

Figuur 1: ICT en parkeren



Informeren

ICT toepassingen worden gebruikt om het parkeren voor de automobilist gemakkelijker te maken. De gebruiker kan worden geïnformeerd over parkeermogelijkheden. Parkeer Route Informatie Systemen (PRIS) wijzen hem op straat de weg naar plaatsen op straat of in de parkeergarage waar nog lege plekken zijn. Steeds meer gemeenten beschikken verder bijvoorbeeld over een eigen website die de gebruiker kan raadplegen. Ook op andere websites wordt informatie gegevens over parkeermogelijkheden. De gebruiker kan zelfs via GSM bepaalde parkeerverwijzingen ontvangen.

Belparkeren/GSM parkeren

Met Belparkeren/GSM parkeren wordt het parkeergeld betaald via de mobiele telefoon. Het principe is simpel. De parkeerder parkeert en meldt zich per mobiele telefoon aan. Op dat moment gaat bij de dienstverlener de meter lopen en deze stopt wanneer de parkeerder zich weer met de mobiele telefoon afmeldt. Achteraf krijgt hij van dit bedrijf een rekening voor het parkeergeld. De parkeerder parkeert dus altijd op maat, zodat er geen risico is op een naheffingsaanslag.

Variant hierop is dat geen gebruik wordt gemaakt van de GSM van de parkeerder, maar van een transponder verstrekt door een provider. Het bedrijf dat dergelijke diensten verzorgt draagt vervolgens de inkomsten af aan de gemeente. Voor de gemeente betekent dit minder muntgeld op straat en een klantvriendelijker imago.

Een aantal gemeenten zijn reeds aan het experimenteren hiermee of gaan dit op korte termijn doen.

Inmiddels zijn er meerdere bedrijven die deze vorm van dienstverlening aanbieden. Buiten de voordelen voor de parkeerder kennen ze een belangrijk nadeel dat vooralsnog een wijd verspreid gebruik in de weg staat. Het kost geld. Er zijn algemene kosten die moeten worden betaald. Dit kan gebeuren door de deelnemende gemeente of worden doorberekend aan de parkeerder. Deze laatste heeft in ieder geval de kosten van de telefoontjes voor het aan- en afmelden als hij gaat parkeren en weer wegrijdt. De kosten zijn hoe dan ook hoger dan de kosten voor het parkeren alleen. De verwachting is dan ook dat deze vorm van betalen voorlopig met name aantrekkelijk is voor zakelijk verkeer, maar op termijn voor een breder publiek aantrekkelijk wordt.

Muntloze betaalomgeving/chipknip

Het toepassen van een muntloze betaalomgeving kan zowel een positief effect hebben naar de parkeerder als naar de organisatie. De parkeerder hoeft niet meer te rommelen met muntjes. De organisatie heeft het diefstalrisico tot een absoluut minimum beperkt. Daarnaast kunnen de kosten voor de gemeente nog verder worden teruggedrongen door de afstorting van de chiplezer online te laten plaatsvinden. Het traditionele inningtraject, en het daarmee samenhangende frauderisico en personeelsbehoefte, komt daarmee te vervallen. Dit alles zou een kostenverlagend effect kunnen hebben, waar de parkeerder weer van profiteert.

Real-time parkeren

Een andere ontwikkeling is het real-time parkeren. Dit systeem wordt ook in o.a. Zeist toegepast. In dit systeem betaalt de parkeerder slechts de tijd die hij feitelijk parkeert.

Met een lokale chipkaart betaalt hij vooraf bij de parkeerautomaat. Bij het vertrek stopt hij die chipkaart weer in dezelfde parkeerautomaat en krijgt het niet-verbruikte parkeergeld weer op de chip terug gestort. De lokale parkeerkaarten zijn niet uitwisselbaar en moeten vooraf worden aangeschaft. Het real-time parkeren effect op de wijze waarop het parkeren georganiseerd is. Het is met name geschikt voor afgebakende delen van een groter fiscaal areaal. Het vergt bij de parkeerhandhaving extra aandacht.

Informatie verzamelen

Een aantal ontwikkelingen zijn minder zichtbaar, maar wel belangrijk voor het verbeteren van het beleid en de uitvoering daarvan. Voor een deel zijn het autonome ontwikkelingen, voor een deel volgen zij direct uit de muntloze betaalomgeving of uit het belparkeren. Belangrijke elementen zijn de ontwikkelingen van parkeerautomaten en de toepassing van GIS (Geografische Informatie Systemen) om management informatie en telgegevens sneller en duidelijker te communiceren en presenteren.

Veranderingen in parkeerbeleid in centra en in woonwijken zijn gevoelige onderwerpen. Voorstellen om betaald parkeren in te voeren, tarieven te verhogen of beugelplaatsen te verwijderen zullen nimmer met algemene instemming worden ontvangen. Informatie over de feitelijke situatie is daarom van essentieel belang om beleid te kunnen formuleren. Daarnaast zijn gegevens nodig om de effecten van het beleid te kunnen meten en eventueel bij te sturen.

Traditioneel zijn tellingen een belangrijk middel om beleid te kunnen formuleren of om sturing te kunnen geven aan het beleid. Vaak worden deze tellingen gepresenteerd in lijsten, die onoverzichtelijker worden naarmate het gereguleerde gebied toeneemt. De ontwikkelingen in de ICT sector bieden ook hier nieuwe mogelijkheden. Met behulp van een GIS kunnen de lijsten worden gevisualiseerd en worden vervangen door overzichtelijke kaarten van het betreffende gebied. Daarnaast wordt het eenvoudiger om de effecten van verschillende maatregelen van tevoren door te rekenen en te visualiseren. Dit betekent dat op verschillende geledingen binnen de gemeentelijke organisatie met het GIS kan worden gewerkt. De beleidsafdeling gebruikt het voor het ontwikkelen van nieuw beleid, terwijl de handhaving GIS kan gebruiken om knelpunten op te sporen en meer gericht te gaan handhaven.

Parkeerautomaten

Om inzicht te krijgen in de opbrengsten en de gebruiksgereedheid van automaten kunnen parkeerautomaten online worden gezet. Er bestaan systemen die draadloos werken via de GSM techniek en door Interpay gecertificeerd zijn om chipbetalingen rechtstreeks af te storten bij de bank. Daarnaast kunnen de automaten ook met een kabelnetwerk worden verbonden. Het “gedrag” van automaten is beter te volgen en betere en duidelijkere managementinformatie leidt tot verbetering van parkeerbeleid. Het verzamelen van de gegevens van de automaten kan bij de gemeente zelf worden gedaan, of via een externe partij. Deze kan bijvoorbeeld de gegevens via internet zichtbaar en bestuurbaar maken.

Handhaving en administratie

Handhaving en administratie zijn bij veel gemeenten momenteel een arbeidsintensieve taak en een hoge kostenpost.

Hier zijn twee ontwikkelingen van belang namelijk:

Vervanging vergunningen door transponders

Deze ontwikkelingen die het gebruik van de traditionele papieren vergunning in de toekomst wellicht overbodig maken. In stadsdeel Amsterdam Oud Zuid wordt in 2004 gestart met het verstrekken van vergunningen in de vorm van transponders. De traditionele vergunningen op de ruiten komen hiermee te vervallen. Uitlezen gebeurt op afstand. Voor zowel het stadsdeel als de parkeerdienst PCH vormt dit een goede

pilot om de effecten te zien op het gebied van kostenbesparing, fraudegevoeligheid en effectiviteit van de handhaving.

Toepassing handterminals

Naheffingsaanslagen worden nu in veel gemeenten nog met de hand uitgeschreven. Het gebruik van handterminals kan een substantiële verbetering betekenen. Naast efficiency op straat zal dit eveneens een besparing in het administratieve natraject opleveren. De komende jaren zal dit ook in de gemeente Zeist worden toegepast.

ICT toepassingen zullen ook steeds meer ingezet worden om het parkeren te sturen of te beïnvloeden, bijvoorbeeld door het gebruiken van dynamische parkeerwijzing. In een GIS kunnen alle zaken met een geografische component worden ingebracht. Dat betekent dat naast de tellingen ook de automaatgegevens kunnen worden ingebracht.

Bij een goede automaatadministratie kunnen parkeertellingen in zoverre overbodig worden gemaakt dat deze alleen nog maar worden gebruikt om de werkelijke situatie te ijken met de automaatgegevens.

Effecten ICT ontwikkelingen

Zoals gesteld heeft belparkeren met name voordelen voor de klant. Het draagt niet bij tot het verbeteren van het beleid. In theorie zou het kunnen leiden tot een reductie van de kosten. Dit zal echter alleen het geval zijn wanneer iedereen van deze dienst gebruik maakt. Dit zal naar verwachting nog enkele jaren duren. Een muntloze betaalomgeving heeft zowel voordelen voor parkeerders als voor de gemeente.

Automatenbeheer en GIS toepassingen hebben met name voordelen bij het verbeteren van het beleid. Bij bepaalde toepassingen kunnen ze ook effect hebben op de kosten. Denk hierbij aan zaken als het vroegtijdig signaleren van storingen en het optimaliseren van de handhaving.

3. Een blik in de toekomst

Zaken als chip only-betalen, belparkeren, (statische) GIS-toepassingen en parkeerverwijssystemen, In-car routegeleidingssystemen en dynamische managementinformatiesystemen bij parkeerbedrijven zijn dus nu al realiteit. Duidelijk zal zijn dat deze ontwikkelingen doorgaan en dat ook de parkeer- en mobiliteitswereld zich verder zal ontwikkelen. De techniek zal steeds meer mogelijkheden bieden om de stedelijke consument zo goed mogelijk van dienst te zijn, om parkeren en mobiliteit integraal te organiseren en te managen en het beheer te optimaliseren.

Voor parkeerbeheer zijn locatie en bereikbaarheid van cruciaal belang. Hoe gemakkelijker een parkeergarage of stadsparkeerterrein te vinden en te bereiken is, hoe meer er ook gebruik van gemaakt zal worden.

In deze paragraaf zal de blik worden gericht op de iets verdere toekomst, als allerlei vormen van location based services voor een zeer groot publiek toegankelijk zullen zijn. Onder location based services worden hier alle aangeboden diensten met een geografische component verstaan. Zowel zaken als real time-reisinformatie, parkeermanagementinformatie, informatie- en reserveringsmogelijkheden van parkeerplaatsen, theater of restaurant vallen hieronder.

Real time-informatie

De lokale parkeerorganisatie zal op langere termijn direct en integraal kunnen beschikken over real time-informatie over haar eigen parkeerproduct en instrumentarium. Deze informatie is via intra- of Internet toegankelijk via zowel vaste, als mobiele terminals. Ook het, dan nog slechts beperkte aantal, parkeewachters zal direct op een GIS-kaart kunnen zien waar zich in zijn/haar rayon niet of te weinig betalende parkeerders bevinden of waar er parkeerautomaten defect zijn.

De stedelijke mobiliteitsmanager zal -eveneens via een GIS-applicatie- niet alleen zicht hebben op het parkeren, maar ook op de integrale parkeer- en mobiliteitsituatie in de stad en de regio.

Passend vervoer

De consument zal afhankelijk van het doel en de duur van het bezoek en de persoonlijke voorkeuren, via de op dat moment meest geschikte vervoerwijze naar de bestemming worden geleid. Op de mobiele terminal zal deze on-line op de GIS-kaart zowel globaal als in detail kunnen aflezen waar hij/zij zich bevindt en hoe de reis verder zo optimaal mogelijk vervolgd kan worden. Dat zou ook lopend, per fiets of met het openbaar vervoer kunnen zijn.

Digitaal reserveren

Naast informatie over de beste vervoerwijze, zal de consument indien gewenst ook direct een parkeerplaats op straat of in de garage kunnen reserveren en betalen, dan wel bij gebruik van een P+R locatie een plaats in het aansluitende openbaar vervoer of een deeltaxi kunnen reserveren. Het reserveren van een plaats in het restaurant en het aansluitende theater gaat dan in één moeite door.

Parkeren in het stedelijk gebied zal steeds meer in (automatische) parkeer-voorzieningen gaan plaatsvinden en het gebruik van parkeerterreinen langs de randen van steden met goede verbindingen naar de binnenstad zal substantieel zijn toegenomen. Parkeren op straat zal zeker in binnensteden verder afnemen en vooral voorbehouden zijn aan een beperkt aantal doelgroepen (o.a. kortparkerende winkel- en zakelijke bezoekers en gehandicapten en leveranciers). Lang-parkeren op straat zal weliswaar mogelijk blijven, maar door de hoge prijsstelling op straat en de beschikbaarheid van goede (parkeer-) alternatieven sterk afnemen. Het gebruik van muntgeld zal (vrijwel) geheel verdwijnen.

Organisatie

In technische zin is het realiseren van een dergelijk toekomstbeeld goed mogelijk. Zowel in Nederland als ook daarbuiten zijn er tal van projecten en ontwikkelingen gaande die geleidelijk tot een dergelijk geïntegreerd, multimodaal en realtime informatie-, reserverings- en betalingssysteem met tal van location based services zullen leiden.

De belangrijkste barrières liggen vooral op het organisatorische vlak: o.a. de organisatie van data sharing en uitwisseling en het komen tot Europese standaarden.

Techniek

In technische zin zijn er voor het realiseren van een dergelijk systeem een drietal elementen van belang:

a. snelle mobiele datacommunicatie:

De bestaande mogelijkheden van mobiele datacommunicatie (WAP en SMS) zijn nog veruit onvoldoende om aan de toekomstige behoefte aan mobiele data-uitwisseling te voldoen.

Gebruik van de derde generatie mobiele communicatie n.l. UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) zal echter binnen 10 jaar algemeen zijn en ook de daarop gebaseerde randapparatuur (terminals) zal tegen betaalbare prijzen voor een breed publiek beschikbaar zijn.

Ter vergelijking, met SMS kunnen slechts maximaal 160 karakters worden verzonden en bij gebruik van de WAP-technologie kan slechts een snelheid van 9,6 kilobit per seconde (Kb/s) worden gerealiseerd. De snelheid via een vaste ISDN aansluiting is al meer dan 6 keer zo groot (64 Kb/s).

Met UMTS kunnen straks zeer hoge snelheden worden behaald n.l 115 Kbs bij verplaatsingen met hoge snelheden, 384 Kb/s bij lage snelheden en maar liefst 2 Mb/s bij stilstand, oftewel ongeveer 30 keer zo snel als het huidige vaste ISDN-net en 200 keer zo snel als gebruik van de huidige WAP-technologie.

b. plaatsbepaling:

Een tweede technisch element dat van belang is voor de ontwikkeling van location based services is een zo exact mogelijke plaatsbepaling van zowel de vaste als van de bewegende objecten.

Momenteel zijn daarvoor diverse mogelijkheden zoals het gebruik van GPS (Global Positioning Systeem) het satellietstelsel van de US of GLONASS het satellietstelsel van Rusland. Beide systemen zijn oorspronkelijk opgezet met een militair doel. De zogenaamde 'burgertoepassingen' zijn later gekomen. GPS werkt vooralsnog alleen buitenshuis optimaal. Om de juiste plaats (en hoogte) te kunnen bepalen dient de ontvanger 3 satellieten te detecteren. In stedelijke of beboste gebieden is dit soms een probleem.

Bij gebruik van GPS in combinatie met bakens op het land om de nauwkeurigheid te verbeteren is vooralsnog een maximale nauwkeurigheid van 10 tot 20 meter te realiseren. Voor routenavigatie of tracking en tracing is dit voldoende. Voor toepassing bij straatparkeren op het niveau van de individuele parkeerplaats lijkt dit echter nog te onnauwkeurig. Een ander, juridisch obstakel bij plaatsbepaling is het privacyaspect.

Ook zijn er technieken om plaatsbepaling met behulp van de GSM-techniek te realiseren, waarbij gebruik wordt gemaakt van de ceileigenschappen van een netwerk. De ontvangst door een nieuw netwerk als men naar het buitenland gaat gebeurt bijvoorbeeld m.b.v. deze techniek. De nauwkeurigheid bij gebruik van de huidige GSM-techniek bedraagt maximaal zo'n 75 meter.

Over 10 jaar zullen de mogelijkheden van nauwkeurige plaatsbepaling substantieel zijn verbeterd als het Galileo Global Navigatie Satellieten systeem, (het Europese satellieten-systeem) operationeel is. Galileo is een gezamenlijk initiatief van de Europese commissie en de ESO (Europese ruimtevaartorganisatie). Naar verwachting zal dit systeem in 2008 operationeel zijn. Het systeem dat commercieel zal gaan worden geëxploiteerd zal bestaan uit 27 operationele en 3 reserve satellieten. Een nauwkeurigheid van minimaal 1 meter is dan haalbaar. Verder zal de kans dat geen 3 satellieten kunnen worden gedetecteerd, door het grote aantal satellieten, substantieel afnemen.

Foto 1. Het Galileo Global Navigatie Satellieten systeem

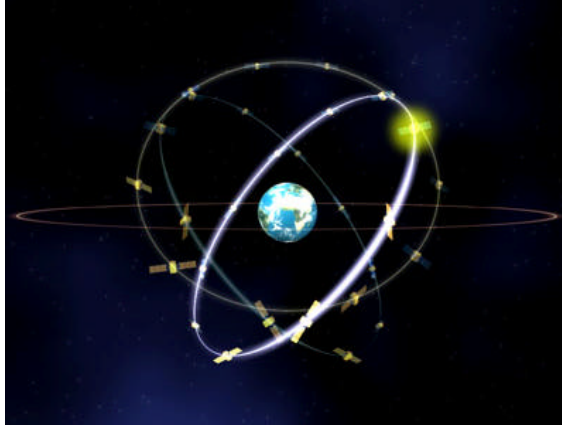


Foto 2. Galileo satellite



c. Data-uitwisseling en geografische informatiesystemen.

Een derde en zeer belangrijk element is de verzameling en uitwisseling van zowel statische, - semi-statische en dynamische data en de integratie in en on- line (real-time)presentatie daarvan middels geografische informatiesystemen.

In organisatorische zin zal hiervoor nog een zeer zwaar traject moeten worden afgelegd. Er zijn immers vele beheerders van data; vele verschillende belangen etc. De techniek zal in deze minder problematisch zijn. In het algemeen geldt dat mobiele diensten via XML worden aangeboden zodat integratie in allerlei andere systemen mogelijk is.

Er zijn nu al diverse voorbeelden van mobiele en Internet toepassingen in de vorm van routeplanners of OV-planners. Een voorbeeld van deze zogeheten Locatortechniek is hieronder weergegeven:



Bron : www.locator.nl

Met name door de huidige lage snelheid van mobiele datacommunicatie zijn dergelijke mobiele toepassingen nu nog niet haalbaar. Zodra echter aan de technische (nauwkeurige plaatsbepaling en hogere snelheid van datacommunicatie) en organisatorische (samenwerking op het gebied van data-uitwisseling en beheer) randvoorwaarden is voldaan zijn er veel mogelijkheden. Zowel op geaggregeerd als op (hoog-) detail niveau is het dan zowel voor parkeerorganisaties als voor parkeerders mogelijk gewenste informatie op te vragen, te reserveren en te betalen.

De mogelijkheden zijn dan legio, niet alleen op het gebied van parkeren, maar op vele terreinen. Om maar enkele voorbeelden te noemen: het lokaliseren van kennissen/bekenden als er 'ergens' in de stad is afgesproken, het lokaliseren door een alarmcentrale van de plaats van het ongeluk, informatie over de dichtstbijzijnde winkel voor een bepaald product, inclusief routeverwijzing/geleiding etc. Veel van deze toepassingen zijn al gerealiseerd in meldkamersystemen en tracking and tracing-applicaties (bv. www.mobitrax.nl).

Specifiek voor parkeren en mobiliteit kan het dan gaan om zaken als;

- real time management informatie, bijvoorbeeld:
 - bezetting parkeergarages / -terreinen, plaatsen op straat
 - betaalgedrag
 - signaleren / lokaliseren van defecte apparaten

- consumenten bijvoorbeeld:
 - real-time informatie over parkeermogelijkheden, inclusief de mogelijkheid voor reservering/ betaling, route-informatie en informatie over de bestemming.

- mobiliteitsmanagement / stadsregie:
real time info over de mobiliteitssituatie inclusief de mogelijkheid om hierin te sturen, omdat direct middels het systeem gecommuniceerd kan worden met de consument.