



Gemeente Zeist

Publiekshal ▪ Het Rond 1, Zeist  
Postbus 513, 3700 AM, Zeist  
Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl

www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist  
www.facebook.com/gemeentezeist

Behandeling Griffie 21-09-2023  
RIB 23.104

Aan de gemeenteraad

<b>Datum</b>	18-09-2023	<b>Ons kenmerk</b>	251894
		<b>Uw kenmerk</b>	
<b>Bijlage(n)</b>		<b>Behandeld door</b>	Meijering, Ramon
<b>Onderwerp</b>	Concept Parkeerbeleidsnota en Concept reactienota participatie	<b>Portefeuillehouder</b>	Wethouder Catsburg

Geachte leden van de raad,

In mei 2021 heeft de u de Mobiliteitsvisie vastgesteld met daarin 5 ambities (21RV019). Na een uitgebreid participatieproces in 2021 hebben wij de ambities uitgewerkt in een Mobiliteitsplan. Dit Mobiliteitsplan heeft u in februari 2022 vastgesteld (22RV003) en werkt de ambities uit in speerpunten en maatregelen. De maatregelen die betrekking hebben op het thema parkeren hebben we inmiddels uitgewerkt in een concept Parkeerbeleidsnota. De nieuwe Parkeerbeleidsnota zal de huidige Parkeerbeleidsnota uit 2004 vervangen.

Een reis met de auto of de fiets begint en eindigt met parkeren. Daarmee is parkeren een essentieel onderdeel van mobiliteit. Met het juiste parkeerbeleid kunnen we de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren en inwoners en bezoekers stimuleren om vaker te kiezen voor duurzame vormen van mobiliteit, zoals OV, fiets of deelauto. Naast de technische kant van parkeren, zoals het beter afstemmen van vraag en aanbod van parkeerplaatsen, draagt deze parkeerbeleidsnota bij aan een veiliger, gezonder, duurzamer en mooier Zeist. Door minder zoekverkeer, minder auto's op straat en meer auto's in de parkeergarages en meer ruimte voor het parkeren van fietsen.

Op donderdagavond 24 augustus was er een informatiebijeenkomst met uw raad. We hebben die avond de belangrijkste maatregelen uit de concept Parkeerbeleidsnota toegelicht. Ook hebben we verteld hoe er vanuit verschillende stakeholders is gereageerd op de voorgenomen maatregelen. Die input hebben we afgelopen voorjaar opgehaald tijdens 7 gesprekken. Zo hebben we de nieuwe parkeernormen met de 2 Zeister woningbouwcorporaties besproken. Voor de nieuwe parkeertarieven voor bezoekers van ons centrum hebben we gesproken met de Ondernemersvereniging Centrum Zeist. De maatregelen die ervoor zorgen dat bewoners met een parkeervergunning sneller een parkeerplaats nabij hun woning kunnen vinden, hebben we met (afgevaardigden van) bewonersverenigingen en enkele individuele inwoners besproken. Het beleid rondom gehandicapten-parkeerplaatsen en de gehandicaptenparkeerkaart hebben we besproken met het



Gehandicapten en Patiënten Platform Zeist (GPPZ) en de ouderenbonden. Tenslotte hebben we een gesprek gevoerd met de Stichting Beter Zeist, Stichting Milieuzorg Zeist & Natuurlijk Zeist-West.

Aan het einde van elk gesprek hebben we de participanten gevraagd om schriftelijk hun mening te geven over de gepresenteerde maatregelen. De meeste participanten hebben hier gehoor aan gegeven. We hebben alle schriftelijke input verzameld in één document, de Reactienota participatie. In die reactienota hebben we op alle input gereageerd. De Reactienota participatie leggen we, samen met de concept Parkeerbeleidsnota, 6 weken ter inzage. Op deze manier kunnen de participanten, maar ook alle andere geïnteresseerden, lezen wat we met de input hebben gedaan. Tijdens deze 6 weken krijgt iedereen die geïnteresseerd is, de gelegenheid om zijn of haar mening te geven over het nieuwe beleid. We voegen nieuwe reacties toe aan de concept Reactienota participatie. Na de ter inzage termijn sturen we de eventueel aangepaste concept Parkeerbeleidsnota en de aangevulde Reactienota participatie naar uw raad en wordt er een ronde tafel ingepland. We verwachten dat de besluitvorming in januari 2024 zal zijn.

U kunt de documenten uiteraard ook inzien. Ze staan op de website van de gemeente:

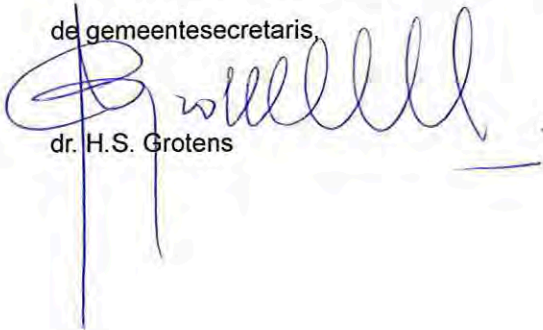
[www.zeist.nl/parkeren/parkeerbeleid](http://www.zeist.nl/parkeren/parkeerbeleid). De presentatie gebruikt tijdens de informatiebijeenkomst op 24 augustus kunt u vinden op het afgesloten gedeelte van het RIS. In de presentatie leest u ook welk effect de nieuwe parkeertarieven hebben op de begroting. Hier komen we later dit jaar uitgebreider op terug in het raadsvoorstel waarmee we de concept Parkeerbeleidsnota en Reactienota participatie aan uw raad voorleggen. Als u vragen heeft over de ter inzage gelegde documenten, of over de presentatie van 24 augustus, dan kunt u contact opnemen met Ramon Meijering, adviseur Parkeren van de afdeling Beheer openbare ruimte ([r.meijering@zeist.nl](mailto:r.meijering@zeist.nl))

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Zeist,

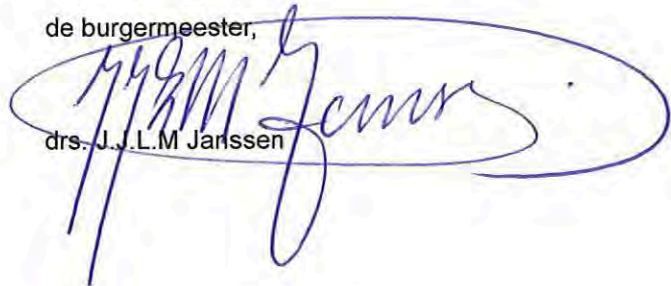
de gemeentesecretaris,

dr. H.S. Grotens



de burgermeester,

drs. J.J.L.M. Janssen





# Parkeerbeleidsnota deel A

## gemeente Zeist 2023-2027

CONCEPT | versie 5



**Empaction**  
Augustus 2023  
CONCEPT



# Inhoudsopgave

# 1 Inleiding

## 1.1 Waarom een nieuwe parkeerbeleidsnota voor Zeist?

In de regio Utrecht worden de komende decennia ruim 100.000 woningen bijgebouwd. Een deel daarvan zal in Zeist gebouwd worden. Door deze groei gaat de vraag naar mobiliteit en parkeren in Zeist en de regio flink toenemen. Als er niets gebeurt, wordt het te druk in Zeist, zullen kernen minder goed bereikbaar worden en komt de gezonde leefomgeving onder druk te staan.

De uitdaging is om de groei van Zeist zodanig in goede banen te leiden dat een leefbare, veilige en bereikbare leefomgeving behouden blijft. In de Mobiliteitsvisie (maart 2021) heeft Zeist vastgelegd hoe mobiliteit hieraan kan bijdragen. Deze visie is vervolgens uitgewerkt in een Mobiliteitsplan (februari 2022), waarin concrete maatregelen en acties benoemd zijn.

Eén van de belangrijkste instrumenten om te sturen op mobiliteit is het parkeerbeleid. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt namelijk met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van mobiliteit. Geparkeerd nemen alle auto's in Zeist maar liefst 65 voetbalvelden in beslag. Ook andere grote opgaven, zoals wonen, energie, klimaat en natuur moeten een plek krijgen in onze gemeente. Elke vierkante meter kan maar één keer benut worden. Het vinden van de juiste balans vraagt dus om scherpe keuzes over hoeveel ruimte voor de auto beschikbaar moet zijn in Zeist.

In de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan is al duidelijk richting gegeven aan hoe de komende jaren met parkeren wordt omgegaan in Zeist. De volgende stap is de vertaling van deze maatregelen, naar een nieuwe parkeerbeleidsnota waarin het gemeentelijk beleid integraal wordt gebundeld.

## 1.2 Ambities en speerpunten van de Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie beschrijft de ambities op het gebied van mobiliteit in Zeist. De visie doet strategische uitspraken: *wat willen we bereiken?* Deze ambities zijn vervolgens uitgewerkt in speerpunten: *hoe gaan we dat doen?* Uitgangspunt is de gelijkwaardigheid van vervoermiddelen. Dat is cruciaal voor de keuzevrijheid bij het reizen van A naar B. De positie van de voetganger, fietser en OV-reiziger wordt net zo belangrijk als die van de auto. Het autogebruik blijft echter ook van belang. Voor veel mensen is het gebruik van de auto nu eenmaal een gegeven.

**Keuzes op het gebied van parkeren: ambities en speerpunten Mobiliteitsplan zijn leidend**



**Veilig, leefbaar en gezond**

Minder zoekverkeer door parkeren en voldoende publieke laadpalen



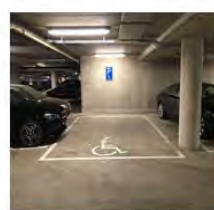
**Slim omgaan met ruimte**

Waar mogelijk minder parkeren op straat en betere benutting van garages en terreinen



**Duurzame mobiliteit**

Meer aandacht en stimulans voor lopen, fietsen, OV, elektrisch vervoer en deelauto's



**Iedereen doet mee**

Toegankelijkheid van mobiliteit voor mensen met een beperking vergroten



**Balans in bereikbaarheid**

Mobiliteitstransitie Zeist

Een volledig overzicht van de ambities en speerpunten die een link hebben met 'parkeren' zijn opgenomen in **bijlage 1**. De ambities en speerpunten uit het Mobiliteitsplan zijn richtinggevend en vormen het kader voor de keuzes om in Zeist 'de juiste parkeerder op de juiste plek' te krijgen. In het Mobiliteitsplan zijn verschillende parkeermaatregelen voorgesteld. In deze parkeerbeleidsnota hebben we deze maatregelen gebundeld en verder uitgewerkt.

### **1.3 Het ontstaan van deze parkeerbeleidsnota**

De basis voor het nieuwe parkeerbeleid is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie (2021) en het Mobiliteitsplan (2022). De keuzes en maatregelen op het gebied van parkeren zijn nu gebundeld en uitgewerkt in deze parkeerbeleidsnota. Deze parkeerbeleidsnota vervangt de parkeernota uit 2004. Voor de inhoudelijke uitwerking is in het voortraject gesproken met verschillende stakeholders: bewoners, ondernemers, het gehandicaptenplatform, ouderenbonden, woningcorporaties en natuur- en milieuorganisaties. Naast deze participatieronde vooraf, heeft het de parkeerbeleidsnota ter inzage gelegen. Een samenvatting van de ingebrachte inspraakreacties en onze reactie en verwerking is terug te lezen in de reactienota die onderdeel wordt van het raadsvoorstel.

### **1.4 Opzet van deze parkeerbeleidsnota**

De parkeerbeleidsnota bestaat uit twee delen: A en B. Het parkeerbeleid van Zeist is hierin gebundeld. De opbouw van dit deel (A) is als volgt. In hoofdstuk 2 staat het parkeren in en rondom het centrumgebied centraal. Hierin werken we de maatregelen uit om de 'juiste parkeerder op de juiste plaats' te krijgen. In hoofdstuk 3 beschrijven we vervolgens hoe we met ons parkeerbeleid de toegankelijkheid voor mensen met een beperking borgen en verder verbeteren. Daarna gaan we in hoofdstuk 4 in op diverse praktische parkeeronderwerpen. Het onderwerp fietsparkeren komt aan de orde in hoofdstuk 5. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de implementatietermijn van de verschillende maatregelen op een rij gezet. In deel B geven we aan hoe met auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen wordt omgegaan. In dit deel leggen wij onze nieuwe parkeernormen vast en stellen wij eisen aan het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij een bouwontwikkeling.



## 2 De juiste parkeerder op de juiste plaats

### 2.1 Huidige parkeersituatie

Parkeren in het centrumgebied van Zeist is gereguleerd (betaald parkeren). Om uitwijkgedrag van parkeerders te voorkomen is in verschillende woongebieden rondom het centrum ook parkeerregulering ingevoerd. Daarmee worden de woonstraten beschermd tegen overlast van bezoekers, ondernemers en werknemers in het centrum die op zoek zijn naar een gratis parkeerplaats. Voor bewoners en bedrijven in het gereguleerde gebied zijn parkeervergunningen en abonnementen beschikbaar om te kunnen parkeren tegen gereduceerd tarief. De huidige aantallen parkeerplaatsen en het aantal uitgegeven vergunningen en abonnementen zijn als volgt:

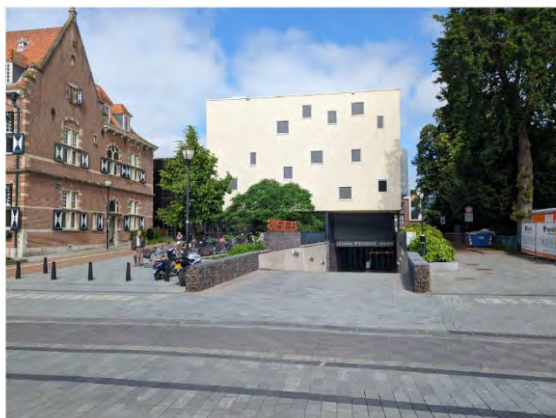
Vorm	# pp	parkeertarief bezoekers	# vergunningen/ abonnementen
Openbare parkeergarages	ca. 1.000	€ 2,00 per 60 min € 5,70 en € 8,60 per dag	ca. 400
Openbare parkeerterreinen	ca. 940	€ 2,00 per 60 min € 8,60 per dag	ca. 485
Centrumstraten met winkelregime	ca. 260	€ 2,00 per 60 min max. p-duur 90 min	ca. 1.200
Woongebieden met dagkaartregime	ca. 1.065	€ 15,00 per dag	
<b>Totaal</b>	<b>ca. 3.265</b>		<b>Ca 2.085</b>

Per saldo zijn er in het centrumgebied van Zeist voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en is het parkeren goed geregeld. Een uitdaging blijft het zo goed en eerlijk mogelijk verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen. De belangrijkste bevindingen en aandachtspunten in de huidige parkeersituatie zijn:

- Bewoners in gereguleerd gebied moeten regelmatig zoeken naar een vrije parkeerplek in de buurt van hun woning. Op basis van parkeeronderzoek en meldingen van inwoners weten we dat er in sommige rayons sprake is van een relatief hoge parkeerdruk (85% en hoger).
- In de parkeergarages en op de parkeerterreinen in het centrumgebied zijn er relatief veel vrije parkeerplaatsen beschikbaar: de gemiddelde bezettingsgraad op de parkeerterreinen ligt rond de 50% en in de parkeergarages zelfs onder de 50%.
- De parkeeractie in 2019 – voor 1 euro, 4 uur lang parkeren in het centrum van Zeist - heeft bewezen dat een aantrekkelijk parkeertarief in de parkeergarages een langer verblijf in het centrum stimuleert.
- Op sommige locaties, vooral net buiten het gereguleerde gebied, is de parkeerdruk hoog door uitwijkgedrag van verschillende doelgroepen die op zoek zijn naar een gratis parkeerplaats. Bewoners die parkeeroverlast ervaren vragen de gemeente om een oplossing.
- Laadpalen in gereguleerd gebied zijn door de relatief kleine rayons momenteel niet optimaal te gebruiken door bezitters van elektrische auto's. Met een vergunning mag nu namelijk alleen worden geparkeerd in het rayon waar iemand woont.
- De parkeergarages en parkeerterreinen sluiten qua lay-out, maatvoering parkeervakken, sfeer en gemak niet meer goed aan bij de hedendaagse eisen over comfort en veiligheid.

**Bijlage 2** bevat meer achtergrondinformatie en details over de huidige parkeersituatie:

- Overzichtskaart van de verschillende parkeerlocaties, parkeercapaciteit en parkeerregimes;
- Rayonindeling parkeervergunningen en aantal uitgegeven vergunningen;
- Parkeerdruk per rayon (meting mei 2022).



## 2.2 Doelgroepen per parkeerlocatie

Vanwege de schaarste aan populaire parkeerplaatsen op piekmomenten is en blijft een vorm van parkeerregulering noodzakelijk. De basis van elk parkeerregime is het bepalen van welke doelgroepen we waar willen hebben staan. Een parkeerregime is nodig als die toekenning en prioritering niet 'vanzelf' goed gaat. De toekenning van doelgroepen aan parkeerplaatsen bepaalt in belangrijke mate het soort regime dat van toepassing kan zijn. De belangen van de verschillende doelgroepen kunnen soms botsen. Daarom leggen we voor de verschillende openbaar toegankelijke parkeerlocaties in en rondom het centrum van Zeist de volgende primaire doelgroepen (in volgorde van prioriteitsstelling) als volgt vast:

### A. Openbare parkeergarages

#### **Gemeentehuis, 1<sup>e</sup> Hogeweg, Emmaplein en Steynlaan**

1. Bezoekers van het centrumgebied
2. Bewoners en bedrijven met een abonnement
3. Bewoners en bedrijven die voor een vergunning in hun eigen rayon op de wachtlijst staan

### B. Openbare parkeerterreinen

#### **Voorheuvel, Markt, Slotlaan 1 t/m 3, Luifel en Perron**

1. Bewoners en bedrijven met een vergunning
2. Bezoekers van het centrumgebied
3. Bewoners en bedrijven die voor een vergunning in hun eigen rayon op de wachtlijst staan

### C. Openbare parkeerterreinen

#### **Utrechtseweg, Bergweg en Kerkweg**

1. Bezoekers van het centrumgebied

**D. Centrumstraten met winkels, horeca en diverse bezoek aantrekkende voorzieningen**  
**Van Reenenweg, Bergweg, Steynlaan, Stationslaan, Slotlaan, Het Rond, Mr. de Klerkstraat, Oude Arnhemseweg, Montaubanstrat 1<sup>e</sup> Hogeweg en 2<sup>e</sup> Hogeweg.**

1. Bezoekers van het centrumgebied met een overwegend kortdurend bezoekdoel (tot circa 30 minuten)

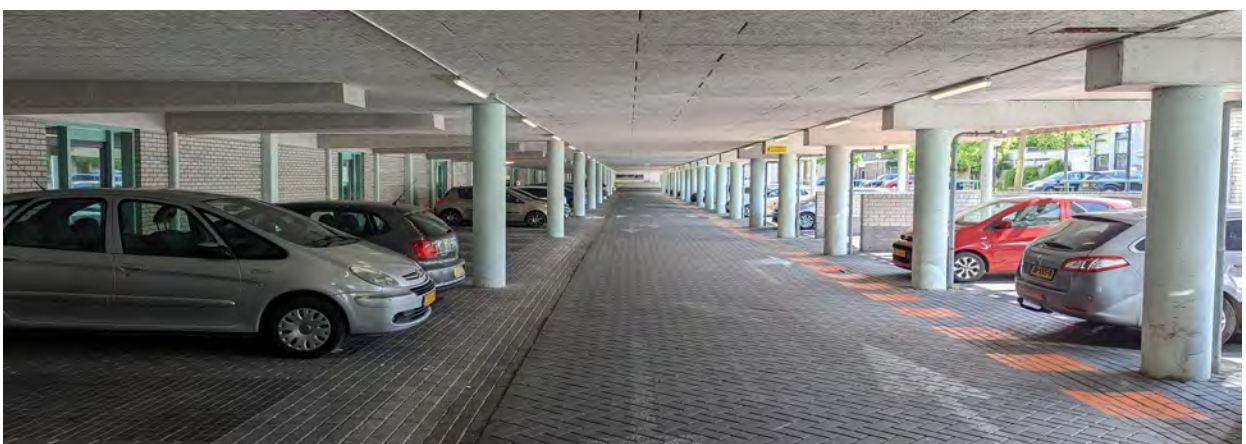
**E. Woonstraten**

1. Bewoners en bedrijven met een vergunning
2. Bezoekers van bewoners (visite)

Het aanwijzen van voorkeurslocaties betekent niet dat andere parkeerders deze parkeerplaatsen niet mogen gebruiken. Het onderscheid in verschillende type parkeerders geeft aan dat wanneer er een te hoge parkeerdruk ontstaat, de belangen van de voorkeurs gebruikersgroep voorop staan. Andere parkeerders kunnen dan gebruik maken van eventuele restcapaciteit. Dit is iets anders dan dat iedereen met dezelfde prioriteit gebruik kan maken van de beschikbare parkeerplaatsen.

**Opmerkingen:**

- De adressen die in aanmerking komen voor een abonnement in een parkeergarage liggen vast in het *Besluit uitgifte parkeervergunningen*. Deze lijst wordt actueel gehouden en aangevuld met nieuwe adressen op het moment dat er voor een bouwplan een omgevingsvergunning wordt verleend waarin de gemeentelijke parkeereis op basis van de nieuwe Nota Parkeernormen 2023 (deel B) in een parkeergarage wordt ingevuld.
- De adressen die in aanmerking komen voor een vergunning op straat liggen vast in het *Besluit uitgifte parkeervergunningen*. Dit besluit wordt jaarlijks door het College vastgesteld.
- Aan zowel bewoners als bedrijven worden maximaal twee parkeervergunningen in de openbare ruimte uitgegeven. Bij de uitgifte wordt getoetst of men over één of meer parkeerplaatsen op eigen terrein beschikt. De definitie van parkeren op eigen terrein (poet) ligt vast in de *Parkeerverordening*. Afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt er één of geen parkeervergunning uitgegeven. De adressenlijst met een overzicht van de aanwezigheid van poet maakt onderdeel uit van het *Besluit uitgifte parkeervergunningen*.



## 2.3 Van ambities en speerpunten naar concrete maatregelen

Hierna beschrijven we de mix van maatregelen die moet zorgen voor een betere balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen in het centrumgebied en de schil daaromheen. De voor deze

maatregelen kader stellende ambities en speerpunten uit het Mobiliteitsplan zijn hieronder schematisch weergegeven.

De uitdaging is om het parkeerregime zo in te vullen dat de autobereikbaarheid van het centrum ondersteunt en tegelijkertijd een bijdrage levert aan de ambities en speerpunten van het Mobiliteitsplan. En niet onbelangrijk: voor de gemeente betaalbaar blijft. De toekenning van doelgroepen aan de verschillende beschikbare parkeerlocaties zoals opgenomen in paragraaf 2.2 vormt hierbij het uitgangspunt.

Ambities	Veilig, leefbaar en gezond	Slim omgaan met ruimte	Duurzame mobiliteit
<b>Speerpunten</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkeren waar mogelijk bij laten dragen aan een veiliger, gezonder en mooier Zeist</li> <li>▪ Minder zoekverkeer door parkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Waar mogelijk minder geparkeerde auto's in het straatbeeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Extra aandacht voor lopen, fietsen en openbaar vervoer</li> <li>▪ Gebruik van elektrisch vervoer en deelauto's stimuleren</li> </ul>
<b>Maatregelen</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rayons vergroten</li> <li>▪ Herijken vergunningplafonds</li> <li>▪ Instellen van een wachtlijst voor vergunningen</li> <li>▪ Uitwijkmogelijkheden voor vergunninghouders bieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tarieven garages aantrekkelijker dan op straat</li> <li>▪ Tarief op straat verhogen: sturen op een parkeerduur van max 30 minuten</li> <li>▪ 2<sup>e</sup> vergunning duurder dan de 1<sup>e</sup> vergunning</li> <li>▪ Minder groot prijsverschil tussen abonnement en vergunning</li> <li>▪ Spelregels voor de uitbreiding van parkeerregulering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Laadpalen in rayons beter beschikbaar maken voor vergunninghouders</li> <li>▪ Positie voetganger, fietser en OV-reiziger wordt net zo belangrijk als die van de auto</li> </ul>

### 2.3.1 Parkeerregulering in het centrumgebied is gefiscaliseerd

Parkeerregulering in het centrumgebied van Zeist is gefiscaliseerd. Fiscale parkeerregulering betekent dat het betalen voor het stallen van een auto in de openbare ruimte als een gemeentelijke belasting geldt. Als geconstateerd wordt dat iemand zonder geldig parkeerrecht parkeert, dan is de boete die daarvoor wordt toegekend formeel een naheffing van niet-betaalde belasting. Deze naheffingsaanslagen komen ten gunste van de gemeentelijke parkeerexploitatie. Als de gemeente geen parkeerbelasting vraagt voor het parkeren van een auto, dan kan er geen naheffing worden gevraagd, maar geldt de overtreding als een Mulderfeit. De inkomsten uit boetes gaan dan naar het Rijk (CJIB). Dit speelt bij vormen van parkeerregulering buiten het fiscale systeem, zoals een blauwe zone en gebieden waar alleen vergunninghouders mogen parkeren.

In het centrumgebied passen we enkel gefiscaliseerd parkeren toe. Op deze manier blijven zowel de kosten als opbrengsten van handhaving in één hand en zijn we in staat om alle verschillende doelgroepen van het centrumgebied optimaal te faciliteren en prioriteren.

**Afhankelijk van iemands situatie betekent de parkeerregulering iets anders. Hierna gaan we in op de maatregelen beschreven die gericht zijn op bewoners, bedrijven en bezoekers in en rondom het centrumgebied.**

### **2.3.2 Parkeren voor bewoners**

Parkeerregulering zorgt ervoor dat de parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bewoners en hun bezoekers (visite). Bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning en bezoek van bewoners wordt gefaciliteerd met de bezoekersregeling. Bezoekers van het centrum kunnen hun auto in de parkeergarages, op de parkeerterreinen of in de centrumstraten parkeren of kiezen voor andere vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer).

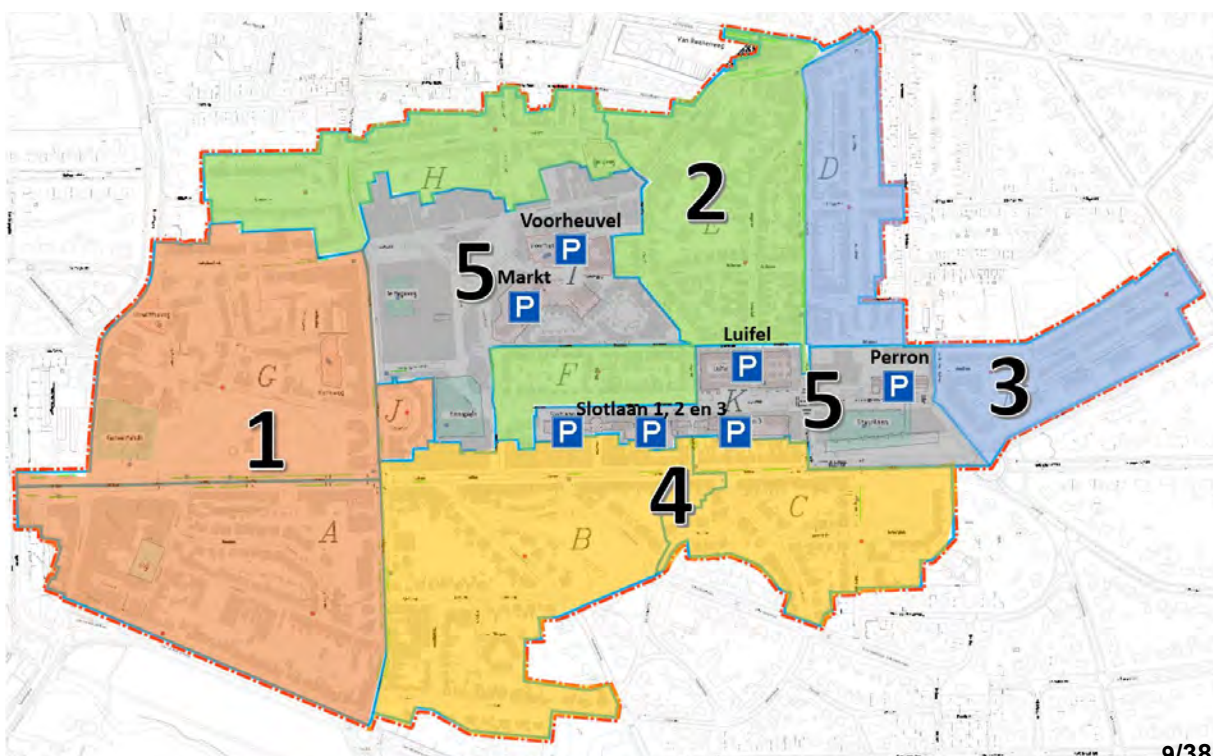
Aan bewoners in gereguleerd gebied worden in de huidige situatie maximaal twee parkeervergunningen uitgegeven. Dit aantal blijft (inclusief de toets op de aanwezigheid van parkeren op eigen terrein) in de nieuwe situatie ongewijzigd.

De volgende mix van maatregelen wordt genomen om het zoekverkeer naar een vrije parkeerplaats te verminderen en de beschikbare parkeercapaciteit voor bewoners beter te benutten:

- Rayons vergroten;
- Standaard uitwijkmogelijkheden voor vergunninghouders en adressen die op de wachtlijst staan;
- Wachtlijst instellen bij het bereiken van een vergunningplafond;
- Aanpassing tarieven;
- 2<sup>e</sup> bewonersvergunningen met tariefprikkel sturen/verleiden naar terreinen en garages;
- Verlengen reguleringstijden.

### **Grotere rayons en standaard uitwijkmogelijkheden voor vergunninghouders**

Het gereguleerd gebied van Zeist is opgedeeld in verschillende rayons. In sommige rayons is er tijdens piekmomenten sprake van een hoge parkeerdruk (85% en meer). Dan ontstaat er regelmatig zoekverkeer naar een vrije parkeerplek. Door de rayons groter te maken en ook een standaard uitwijkmogelijkheid naar de parkeerterreinen te bieden, krijgen bewoners een aanzienlijk groter aantal parkeerplaatsen tot hun beschikking om te parkeren. Met deze optimalisatie bieden we geen plaats 'recht voor de deur', maar zorgen we er wel voor dat er binnen het gereguleerde gebied sneller een vrije parkeerplaats te vinden is door bewoners. Daarnaast komen hierdoor meer laadpunten beschikbaar voor eigenaren van elektrische voertuigen omdat zij met hun vergunning ook gebruik



kunnen gaan maken van laadpunten waar hun vergunning in de huidige situatie met kleinere rayons niet geldig is. In bovenstaande afbeelding is de nieuwe indeling weergegeven. Er zijn vijf rayons, en de vergunninghouders van rayons 1, 2, 3 en 4 mogen in de nieuwe situatie altijd uitwijken naar de parkeerterreinen in rayon 5.

### **Wachtlĳst instellen bij het bereiken van het vergunningplafond**

De uitgifte van parkeervergunningen wordt meer dan in de huidige situatie aanbod gericht. Tot nu toe worden in Zeist, ondanks de vastgelegde vergunningenplafonds, alle vergunningaanvragen voor een 1<sup>e</sup> auto toegekend. Met deze parkeerbeleidsnota kiezen we ervoor om de beschikbare ruimte leidend te laten zijn in het parkeerbeleid. Dat betekent dat niet langer automatisch een 1<sup>e</sup> vergunning wordt afgegeven. Zo kan worden voorkomen dat de parkeerdruk op straat te hoog wordt.

In de rayons waar het plafond voor het aantal uit te geven vergunningen is bereikt wordt een wachtlĳst ingesteld. In afwachting van een vergunning in het eigen rayon kan wel een vergunning op de parkeerterreinen in rayon 5 worden afgenomen of een abonnement in de parkeergarage 1<sup>e</sup> Hogeweg of Steynlaan. Om effectief te kunnen sturen op het aantal maximaal uit te geven vergunningen hanteren we een plafond per deelgebied. De begrenzing van deze deelgebieden komt overeen met de bestaande kleinere rayons. **Bijlage 3** beschrijft de details over het vergunningplafond per deelgebied en de procedure van de wachtlĳst.

### **Aanpassing tarieven**

We passen de vergunning- abonnementstarieven aan. In de nieuwe opzet houden we rekening met het streven om auto's op straat te sturen/verleiden naar terreinen en parkeergarages. Allereerst heffen we het verschil op tussen de vergunningtarieven op straat (rayons 1 t/m 4) en de terreinen (rayon 5). Het hoe en waarom van dit relatief grote tariefverschil is anno 2023 onduidelijk en beleidsmatig niet uit te leggen aan de betrokken doelgroepen. In lijn met de grotere rayons maken we ook het 'tarievenhuis' eenvoudiger en eenduidiger. Tevens hebben we hiervoor een benchmark gedaan (zie **bijlage 4**) om te controleren of we in de pas blijven lopen met de tariefstelling bij andere gemeenten in de regio Utrecht.

Nieuwe tarieven bewoners:

- 1<sup>e</sup> bewonersvergunning op straat en terreinen: € 100 per jaar
- 2<sup>e</sup> bewonersvergunning op terreinen: € 100 per jaar
- 2<sup>e</sup> bewonersvergunning op straat: € 200 per jaar
- Bewonersabonnement in parkeergarage: € 400 per jaar (excl. BTW)

#### **Opmerkingen:**

- Bewoners in de rayons 1 t/m 4 kunnen er in de nieuwe situatie voor kiezen om een 2<sup>e</sup> vergunning af te nemen die enkel geldig is op de parkeerterreinen in rayon 5. Deze vergunning is de helft goedkoper dan de 2e parkeervergunning op straat.
- Als bewoners een 1<sup>e</sup> auto op eigen terrein kunnen parkeren en het mogelijk is om voor een 2<sup>e</sup> auto een vergunning op straat te krijgen, dan geldt voor deze 2<sup>e</sup> auto het tarief van een vergunning voor een 2<sup>e</sup> auto (in plaats van het tarief voor een 1<sup>e</sup> auto).
- Voor een uitgebreid overzicht van de parkeerproducten en bijbehorende tarieven in de huidige en de nieuwe situatie zie **bijlage 4**.

## **Verlengen reguleringstijden**

Door bewoners is de wens geuit om het tijdvak van de parkeerregulering langer door te laten lopen. In de huidige situatie stopt de regulering om 18.00 uur. Alleen op vrijdag (koopavond) loopt deze door tot 21.00 uur. Dit sluit aan bij de 'klassieke' openingstijden van vooral winkels. De laatste jaren hebben meerdere horecazaken zich in het centrum gevestigd. Maar ook bezorg- en afhaalrestaurants en sportscholen die 's avonds open zijn. Door de reguleringstijd ook van maandag tot en met donderdag en op zaterdag te verlengen tot 21.00 uur worden de woongebieden ook in de avonduren beschermd tegen uitwijkgedrag van auto's zonder bestemming in de buurt. Hiermee wordt het zoekverkeer verminderd. Op het moment dat bezoekers in de avond niet meer kunnen uitwijken naar ongereguleerde parkeerplaatsen, draagt deze maatregel ook bij aan een beter gebruik van de garages en terreinen in het centrumgebied.

## **Bezoekersregeling**

Bewoners die in een gebied wonen waar parkeerregulering geldt, kunnen voor hun bezoek gebruik maken van de digitale bezoekersregeling. Ook voor mantelzorg is de regeling te gebruiken. Met deze regeling kun je per kwartaal maximaal 100 uur parkeertijd kopen tegen een gereduceerd tarief. Er wordt afgerekend per minuut. De huidige bezoekersregeling functioneert naar tevredenheid. De bezoekersregeling ook gebruikt kan worden voor bv bezoek van mantelzorg? En dat we in de gaten houden of de 100 uur per kwartaal voldoende is, mede gelet op het uitbreiden van de tijden voor betaald parkeren.

en wordt daarom ongewijzigd voortgezet. De analoge kraskaarten blijven nog tot eind 2024 beschikbaar.

### **2.3.3 Parkeren voor bedrijven en werknemers**

#### **Bedrijven gevestigd in gereguleerd gebied**

Aan bedrijven (en instellingen) met een vestigingsadres in gereguleerd gebied worden in de huidige situatie maximaal twee parkeervergunningen uitgegeven. Dit aantal blijft (inclusief de toets op de aanwezigheid van parkeren op eigen terrein) in de nieuwe situatie ongewijzigd. De mix van maatregelen voor het parkeren van bewoners (paragraaf 2.3.2) geldt ook voor de bedrijfsvergunningen:

- Grotere rayons: met de nieuwe rayonindeling krijgen ook de bedrijfsvergunningen een groter parkeerareaal tot hun beschikking;
- Standaard uitwijkmogelijkheden: bedrijven met een vergunning in rayons 1, 2, 3 en 4 mogen altijd uitwijken naar rayon 5;
- Wachtlijst instellen bij het bereiken van een vergunningplafond: ook voor de bedrijfsvergunningen wordt de beschikbare ruimte leidend in het parkeerbeleid;
- Aanpassing tarieven: de parkeerproducten voor bedrijven volgen dezelfde lijn/insteek als de prijsopbouw voor de bewonersvergunningen. Ook gaan we 2<sup>e</sup> vergunningen voor bedrijven sturen/verleiden om in plaats van de straat gebruik te maken van terreinen en garages. Voor de details zie **bijlage 3**.

#### **Werknemers van bedrijven gevestigd in gereguleerd gebied**

Werknemers van bedrijven en instellingen met een vestigingsadres in gereguleerd gebied komen in aanmerking voor een forenzenvergunning. Per bedrijf of instelling gaat het om maximaal drie forenzenvergunningen. De werknemer moet met een werkgeversverklaring aantonen dat hij/zij werkt bij een bedrijf of instelling gevestigd in gereguleerd gebied. Met een forenzenparkeervergunning kan allen geparkeerd worden op de parkeerterreinen in rayon 5. We behouden het bestaande vergunningplafond.

#### **Bedrijven met werkzaamheden in gereguleerd gebied**

Er zijn bedrijven die in het belang van hun beroeps- of bedrijfsuitoefening een auto nodig hebben in gereguleerd gebied. Voor deze doelgroep is de werkparkeervergunning beschikbaar (maximaal twee vergunningen per bedrijf). Deze vergunning kan worden uitgegeven aan zowel bedrijven gevestigd binnen als buiten de gemeente Zeist. In de huidige situatie wordt er een onderscheid gemaakt in verschillende parkeerlocaties waar men wel of niet mag parkeren. In de nieuwe situatie wordt dit aanbod vereenvoudigd tot één soort werkparkeervergunning. Deze mag op alle gereguleerde plaatsen worden gebruikt. Dit maakt het eenvoudig en eenduidig voor zowel gemeente als gebruikers. Het is voor bedrijven niet meer mogelijk om zowel bedrijfsvergunningen als werkparkeervergunningen af te nemen. Ook maken we een overzicht van beroepen en bedrijven die in aanmerking komen voor een werkparkeervergunning.

### **2.3.4 Parkeren voor bezoekers van het centrumgebied**

Hierna worden de maatregelen beschreven die gericht zijn op de bezoekers van ons centrumgebied. Belangrijk speerpunt in ons beleid is de gelijkwaardigheid van vervoermiddelen. Dit betekent dat er de komende jaren extra aandacht wordt besteed aan lopen en fietsen. Dit vertalen we ook naar de nieuwe opzet van onze parkeertarieven voor bezoekers.

#### **Tariefdifferentiatie tussen straat, terrein en garage**

Bezoekers van het centrumgebied betalen momenteel op zowel straat, terreinen als garages hetzelfde uurtarief. We gaan het parkeren in de parkeergarages en op de parkeerterreinen financieel aantrekkelijker maken ten opzichte van parkeren op straat. In de centrumstraten blijven we bezoekers per auto faciliteren, maar de tariefstelling is erop gericht om niet te lang te parkeren (tot circa 30 minuten). Langer parkeren kan in de parkeergarages en op de parkeerterreinen, waarbij we ervoor kiezen om het meest voordelige dagtarief in de parkeergarages aan te bieden.

Nieuwe tarieven bezoekers:

- Centrumstraten: € 4,00 per 60 min | doorlopend tarief
- Parkeerterreinen: € 2,50 per 60 min | maximaal € 10,00 per dag
- Parkeergarages: € 2,50 per 60 min | maximaal € 6,00 per dag

Opmerkingen:

- In de centrumstraten wordt de werking van de reguleringstijd verlengd tot 21.00 uur. Tijdens dit tijdvak kunnen enkel betalende bezoekers parkeren, bewoners- en bedrijfsvergunningen hebben op dat moment geen parkeerrecht.
- In centrumstraten waar het aandeel winkels en voorzieningen stap voor stap minder wordt en het aandeel woningen groeit gaan we kijken of het opportuun is om ook bewoners- en bedrijfsvergunningen toe te laten. In de Stationslaan en Huydecoperweg gaan we dit dubbelgebruik in ieder geval toestaan en doorvoeren.
- In centrumstraat Van Reenenweg hanteren we een tarief van € 2,50 per uur. Dit doen we vanwege de iets grotere loopafstand ten opzichte van de parkeergarages en parkeerterreinen. Voor bezoekers zijn de garages- en terreinen dan een te beperkt alternatief.
- Voor een uitgebreid overzicht van de parkeerproducten en bijbehorende tarieven in de huidige en de nieuwe situatie zie **bijlage 4**.

#### **Beleving en kwaliteit van parkeervoorzieningen**

We willen dat onze parkeergarages en terreinen in het centrum beter gebruikt gaan worden, o.a. door bezoekers van het centrum. Eén van de eerste indrukken van de (auto)bezoeker is de bereikbaarheid van het centrum en de uitstraling van de parkeervoorzieningen. Het is voor de bezoeker fijn als hij eenvoudig een parkeerplaats kan vinden en dat deze voldoet aan de hedendaagse verwachtingen. Onze parkeergarages en terreinen verdienen een flinke opknopbeurt. Naast het structureel op orde brengen en houden van de basis (schoon, heel en veilig), gaat het om de volgende acties:



- In de parkeergarages Steynlaan, Emmaplein en 1<sup>e</sup> Hogeweg komt er duurzame ledverlichting. Daarnaast gaan we muren reinigen en/of schilderen, de vloeren reinigen en/of coaten en (deels) opnieuw belijnen. Met deze acties krijgen de 3 garages een schone en frisse uitstraling. Om naar de toekomst toe de beleving, en daarmee ook het gebruik, voor de bezoekers bij de tijd te houden zal het onderhoudsniveau van de parkeergarages opgewaardeerd moeten worden. Het onderhoudsniveau is nu gebaseerd op 'technische instandhouding'.
- We gaan de apparatuur in de parkeergarages (deels) vervangen, te beginnen met de intercoms en camera's. De 2 inritten van parkeergarage 1<sup>e</sup> Hogeweg zijn erg smal en nodigen niet uit om de parkeergarage in te rijden. Deze ingang willen we aanpassen naar een enkele inrit.
- We gaan de parkeerautomaten op straat vervangen. Nieuwe automaten moeten snel en klantvriendelijk zijn. Inmiddels loopt 70% van de parkeertransacties via een parkeerprovider op de smartphone. We kijken daarom goed hoeveel parkeerautomaten er nog nodig zijn, waarbij we rekening houden met acceptabele loopafstanden.
- De parkeerterreinen Slotlaan 1, 2 en 3 liggen naast de Slotlaan. De uitstraling van deze 3 parkeerterreinen komt niet overeen met de uitstraling van de Slotlaan. We gaan het kwaliteitsniveau van de 3 parkeerterreinen verhogen van niveau B naar A. Dat betekent vaker de straat reinigen en het onkruid bestrijden. Daarnaast gaan we ook kolommen en muren reinigen. De TL-verlichting is inmiddels al vervangen door duurzamere ledverlichting.
- De parkeerterreinen Markt, Voorheuvel en Luifel liggen wat verder van de Slotlaan. De uitstraling van deze terreinen is momenteel onder de maat. We gaan strakker sturen op het reinigen van de straat en het bestrijden van onkruid. Ook hier willen we kolommen en muren gaan reinigen. De TL-verlichting is inmiddels al vervangen door duurzamere ledverlichting.
- De bebording van de parkeerroute in het centrum hebben we in 2022 aangepast. Via deze route worden bezoekers langs de verschillende garages en terreinen geleid. Het doel is dat bezoekers onze garages en terreinen makkelijk vinden.

Bovenstaande maatregelen kosten geld. Voor de aanschaf van parkeerautomaten op straat en alle genoemde parkeerapparatuur in de parkeergarages staan al middelen geraamd in de begroting (2023-2025). Voor de verlichting en muren en vloeren van de parkeergarages is deels budget aanwezig in het MeerJaren OnderhoudsPlan (MJOP). Het opwaarderen van het belevingsniveau zal uitgewerkt worden bij de actualisatie van het MJOP in 2025. Voor de kwaliteitsimpuls van de parkeerterreinen hebben we nog geen middelen, net als voor de aanpassing van de ingang van parkeergarage 1<sup>e</sup> Hogeweg.

### **2.3.5 Pilot met gebiedsgerichte aanpak voor invoering van parkeerregulering**

Bewoners vragen de gemeente om de parkeerdruk in hun straten aan te pakken. Uitbreiding van parkeerregulering is hiervoor een effectief instrument. Hoe we hier als gemeente de regie in willen pakken wordt in deze paragraaf beschreven.

#### **Waarom invoering van parkeerregulering?**

In gebieden met een hoge parkeerdruk en bijkomende parkeeroverlast levert het invoeren van parkeerregulering een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Functies in de omgeving (wonen en voorzieningen) blijven op deze manier bereikbaar voor bewoners, bedrijven, instellingen en bezoekers. Door de betaaltijden en parkeertarieven wordt het parkeren onaantrekkelijk voor mensen die geen bestemming hebben in het gebied.

#### **Behoeft aan een andere aanpak**

In ons centrumgebied en de woonstraten daarom heen en in de omgeving van Station Driebergen-Zeist kennen we het systeem van parkeerregulering. Aan de randen van gereguleerd gebied hebben we in sommige buurten en straten te maken met een hoge parkeerdruk. Belangrijkste oorzaak: uitwijkgedrag. Dit zorgt voor klachten over volle straten, foutgeparkeerde auto's, zoekverkeer en

minder beschikbare parkeerplaatsen voor mensen die er wel een bestemming hebben. Met parkeerregulering is een einde te maken aan dit uitwijkgedrag. Onze huidige werkwijze met een zogenaamde draagvlak-enquête heeft een aantal beperkingen. De parkeeroverlast wordt meestal alleen gevoeld in enkele straten dichtbij het reeds gereguleerde gebied. In die straten is wel een meerderheid te vinden die voor is, maar daarbuiten zelden. Het gevolg is dat er met de huidige aanpak niets gebeurt. Er is behoefte aan een aanpak die zorgt dat de parkeeroverlast in de meest nabijgelegen straten oplost, het probleem niet enkel doorschuift naar de volgende straat én er sprake is van een regulering met logische en duidelijke gebiedsgrenzen.

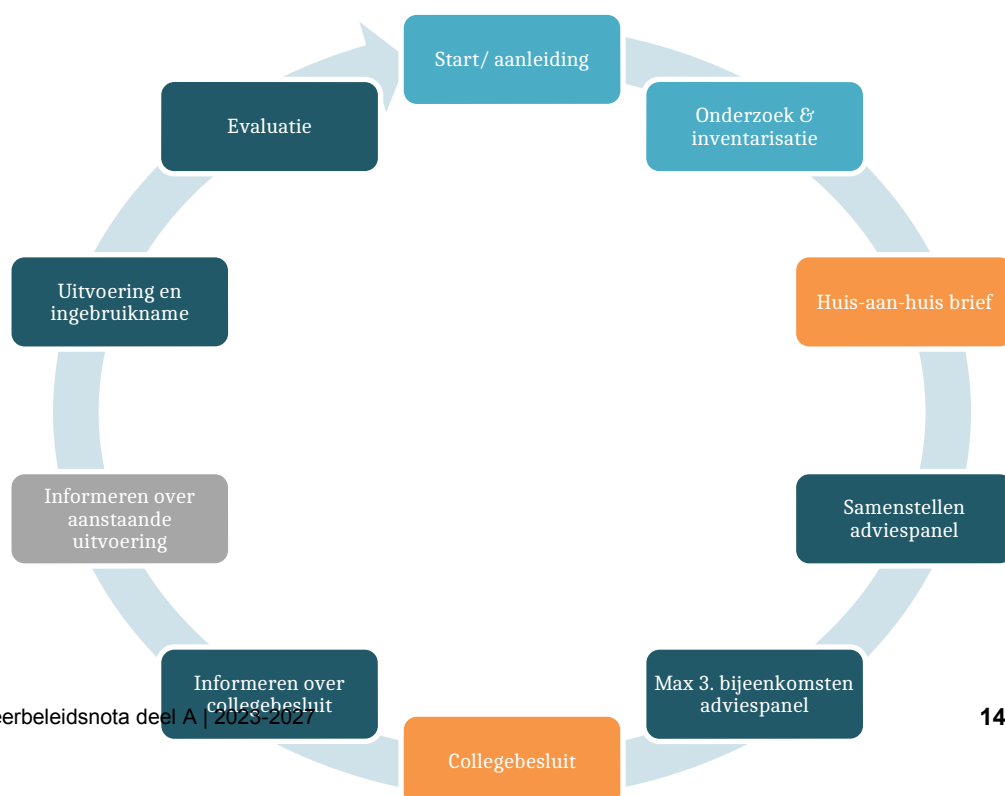
### Pilot met gebiedsgerichte aanpak en adviespanel

Wij gaan ervaring op doen met een nieuwe aanpak voor invoering van parkeerregulering. Deze aanpak is gebiedsgericht. Burgerconsultatie vindt plaats door middel van een **adviespanel**, waarin verschillende belanghebbenden uit een buurt vertegenwoordigd zijn. Via het adviespanel krijgen bewoners, bedrijven en eventueel andere stakeholders de mogelijkheid om input te leveren voor een passend voorstel voor parkeerregulering. We gaan in 2024 aan de slag in een tweetal gebieden waar al langer signalen en klachten bekend zijn over parkeeroverlast door uitwijkgedrag. Het gaat om de Prins Hendriklaan e.o. en de Geiserlaan e.o. Vanuit beide gebieden ontvangen wij al langere tijd signalen en klachten over parkeeroverlast door uitwijkgedrag. In deze gebieden gaan we samen met een nog samen te stellen adviespanel bepalen in welke straten parkeerregulering ingevoerd gaat worden. Medio 2025 evalueren we de pilot met deze nieuwe aanpak en nemen we een besluit over het vervolg.

### Samenstellen van adviespanel

De grenzen voor parkeerregulering worden in samenspraak met het adviespanel bepaald. Via een huis-aan-huis brief worden alle bewoners, bedrijven en voorzieningen in het gebied geïnformeerd over het proces. Het samen te stellen adviespanel bestaat uit maximaal 16 personen. Als er meer aanmeldingen binnen komen, dan kijken we naar een zo breed mogelijk afspiegeling van en geografische spreiding over het gebied. Door het koppelen van algemene parkeerkennis van de gemeente aan de lokale buurt- en gebiedskennis wordt in maximaal drie bijeenkomsten het advies voor parkeerregulering uitgewerkt. Vergelijkbare processen bij andere gemeenten laten zien dat de bij parkeervraagstukken initieel aanwezige emoties stap voor stap plaatsmaken voor begrip en ratio. De uiteindelijke set van maatregelen blijkt daarna ook goed uitlegbaar naar de direct betrokkenen in de buurt.

### Stappenplan voor gebiedsgerichte aanpak invoering parkeerregulering met adviespanel



## Kaders voor het advies

Bij het opstellen van het advies gaat het panel uit van de volgende kaders:

- De in de buurt/wijk te treffen regeling is op basis van parkeervergunningen in combinatie met betaald parkeren, hierbij sluiten we aan op het parkeerbeleid van het centrumgebied;
- De tarieven voor parkeervergunningen, bezoekersregeling en betaald parkeren (dagkaart en/of doorlopend uurtarief) zoals opgenomen in de Verordening Parkeerbelastingen;
- Er moet sprake zijn van een uniforme regeling die door iedereen begrepen wordt: dit betekent duidelijke en logische begrenzing van het gebied waar de regeling geldt (dus niet halverwege een straat de regeling in laten gaan, maar op straat-/kruispuntniveau);
- De reguleringstijden (dagen en tijdvak) dienen logisch aan te sluiten op de direct aangrenzende straten. In basis gaan we uit van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 21.00 uur.

## Collegebesluit

Na het proces met het adviespanel neemt het college een besluit. Het college is op basis van de *Parkeerverordening* en de *Verordening Parkeerbelastingen* bevoegd om in straten/gebieden parkeerregulering in te voeren. Hiervoor worden het *Besluit betaald parkeren* en *Besluit uitgifte parkeervergunningen* gewijzigd vastgesteld. We zijn ervan overtuigd dat besluitvorming goed, afgewogen uitlegbaar is na een goed participatieproces met inwoners en andere belanghebbenden. Maar iedereen zijn zin geven is in veel gevallen onmogelijk. Uiteindelijk nemen wij als gemeente een besluit in het algemeen belang. En dat leggen we ook op die manier duidelijk uit. Na het collegebesluit worden de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in het gebied 'huis aan huis' geïnformeerd over het besluit. Als bewoners of bedrijven het niet eens zijn met het besluit om een vergunningengebied aan te wijzen dan kan men binnen zes weken een bezwaarschrift indienen (Algemene Wet Bestuursrecht).

## Implementatie en evaluatie

Vervolgens staat de implementatie centraal. De voorbereiding, realisatie en invoering van parkeerregulering 'op straat' vraagt om een projectmatige aanpak. Circa 12 maanden na invoering volgt een evaluatie. We maken de balans op over het effect van parkeerregulering. Hoe de parkeerdruk zich heeft ontwikkeld is in de praktijk vaak het belangrijkste aspect dat gemonitord dient te worden. De parkeermeting vooraf aan de invoering van maatregelen vormt hierbij de zogenaamde 0-meting. Dit vormt het vertrek- en referentiepunt voor de evaluatie na circa 12 maanden. Mocht de evaluatie hier aanleiding voor geven dan komen wij met een voorstel om bij te sturen.

**Bijlage 5** bevat een meer gedetailleerde beschrijving van de gebiedsgerichte aanpak met adviespanel.



## 3 Iedereen doet mee

In Zeist vinden we het belangrijk dat iedereen zo veel mogelijk zelfstandig kan meedoen in de samenleving. Met inwoners en organisaties in Zeist hebben we de Agenda Meedoen, samenwerken en inclusie opgesteld. Deze is te vinden op [www.zeist.nl](http://www.zeist.nl). Thema 3 uit deze Agenda Meedoen, is gericht op maatregelen die betrekking hebben op mobiliteit. Hierna werken we uit hoe we met ons parkeerbeleid de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking borgen en verder verbeteren in de nabije toekomst.

### 3.1 Huidige parkeersituatie

Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zijn er de gehandicaptenparkeerkaart en de gehandicaptenparkeerplaats. De regels rondom de gehandicaptenparkeerkaart zijn vastgelegd in landelijke wet- en regelgeving. Als gemeente hebben we hier geen beleidsvrijheid. Rondom de gehandicaptenparkeerplaats zijn er geen landelijke regels vastgesteld en hebben we zelf onze regels bepaald. Hieronder beschrijven we hoe het gehandicapten parkeren nu is geregeld in Zeist.

#### Gehandicaptenparkeerkaart

Met een gehandicaptenparkeerkaart mogen mensen met een beperking of chronische aandoening parkeren op speciale parkeerplaatsen in de buurt van de bestemming. Er zijn verschillende type gehandicaptenparkeerkaarten:

- **Bestuurderskaart**  
Met een bestuurderskaart mag iemand zelf rijden. Voorwaarde is dat iemand met krukken of een rollator zelfstandig niet verder kan lopen dan 100 meter, iemand ernstige beperkingen heeft (geen loopbeperking) waardoor dicht bij de bestemming parkeren noodzakelijk is of dat iemand permanent rolstoel gebonden is.
- **Passagierskaart**  
Is iemand gehandicapt en kan deze persoon niet zelf rijden? Dan kan een passagierskaart worden aangevraagd.
- **Instellingenkaart**  
Het bestuur van een instelling waar gehandicapten verblijven, kan voor het vervoer van de bewoners een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen. Hiervoor is geen medisch onderzoek nodig. Hoeveel kaarten het bestuur kan aanvragen, hangt af van het aantal bewoners van de instelling. En van het aantal voertuigen dat de instelling gebruikt om de bewoners te vervoeren.

De bestuurderskaart en passagierskaart zijn gebonden aan een persoon, niet aan een auto. De gehandicaptenparkeerkaart is in elke auto gebruiken. Een combinatie van een bestuurders- en passagierskaart is mogelijk, als aan alle voorwaarden wordt voldaan.

#### Gehandicaptenparkeerplaats

Wie een gehandicaptenparkeerkaart heeft kan hiermee op de volgende plaatsen gratis parkeren in Zeist:

- **Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen**  
Dat zijn parkeerplaatsen waar alleen voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart mogen parkeren.
- **Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken**  
Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is een gereserveerde parkeerplaats. Bijvoorbeeld bij een woonhuis of kantoor. Alleen het voertuig met het aangegeven kenteken mag hier parkeren. Een gehandicaptenparkeerplaats kan worden aangevraagd bij de gemeente Zeist.
- **Gewone parkeerplaatsen**

Op alle parkeerplaatsen in de gemeente Zeist mag gratis worden geparkeerd met een gehandicaptenparkeerkaart, ook daar waar betaald parkeren geldt. In de parkeergarages met een slagboom, zoals het gemeentehuis, Steynlaan, Emmaplein en Hogeweg, geldt dit niet. Hier zijn wel gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar, maar moet door iedereen worden betaald.

- **Langer parkeren op parkeerplaatsen met een parkeerschijf**

In blauwe zones in Zeist mag met een gehandicaptenparkeerkaart langer worden geparkeerd dan de maximale parkeerduur. Houders van de gehandicaptenparkeerkaart hoeven geen parkeerschijf neer te leggen, mits de gehandicaptenparkeerkaart goed zichtbaar is neergelegd.

### 3.2 Van ambities en speerpunten naar concrete maatregelen

De ambitie uit het Mobiliteitsplan is duidelijk: het vergroten van de toegankelijkheid van de mobiliteit voor mensen met een beperking. Het parkeerbeleid speelt daarin een belangrijke rol. Met het uitgeven van gehandicaptenparkeerkaarten en het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen houden we al sterk rekening met het parkeren met mensen met een mobiliteitsbeperking. We zorgen dat de loopafstand voor deze doelgroep zo klein mogelijk is. Ons huidige beleid rondom het gehandicapten parkeren continueren we. Maar op sommige punten kan het nóg beter.

Ambitie	Iedereen doet mee
<b>Speerpunten</b>	De gemeente Zeist vergroot de toegankelijkheid van de mobiliteit voor mensen met een beperking en gaat hierover in gesprek met doelgroepen over wat hiervoor nodig en mogelijk is. Aandachtspunt is in ieder geval voldoende goede parkeervoorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking.
<b>Maatregelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Toegankelijkheid nastreven als integraal onderdeel van uitgangspuntenkader;</li> <li>▪ Opstellen kaart toegankelijkheidsknelpunten;</li> <li>▪ In gesprek met belangenorganisaties mindervaliden;</li> <li>▪ Opstellen nieuwe Nota Parkeernormen (voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen);</li> <li>▪ Aansluiten bij ontwikkeling landelijke mindervalidenparkeerplaatsen-app;</li> <li>▪ Toegankelijkheid bushaltes verbeteren.</li> </ul>

#### 3.2.1 Uitbreiding van gehandicaptenparkeerplaatsen waar nodig

Het is belangrijk dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn in Zeist. Op dit moment is dat al zo. Als er verzoeken komen voor extra gehandicaptenparkeerplaatsen, dan bekijken we hoe we dit zo goed en snel mogelijk kunnen faciliteren. Voor nieuw aan te leggen gehandicaptenparkeerplaatsen sluiten we dan zoveel mogelijk aan bij de landelijke eisen voor de maatvoering en toegankelijkheid van gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarnaast gaan we in onze parkeergarages en op onze parkeerterreinen extra ruime parkeerplaatsen voor mindervaliden creëren op de meest logische locaties: nabij de lift en/of de ingang van de bestemming

#### 3.2.2 Introductie norm gehandicaptenparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen

Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, introduceren we bij bouwontwikkelingen een parkeernorm voor het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Zo'n norm hebben we nu nog niet. Zowel bij het bouwen, vernieuwen, veranderen als vergroten van een gebouw met een publieke functie moeten vanaf nu voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen worden geregeld. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van de te bouwen functie komen. Zo houden we de loopafstand voor mensen met een beperking zo klein mogelijk. In deel B van deze parkeerbeleidsnota zijn de eisen voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen in meer detail beschreven.

#### 3.2.3 Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart

In elke gemeente is parkeren anders geregeld, en dat is ook zo bij de gehandicaptenparkeerkaart. Dit maakt het onduidelijker voor mensen met een handicap en kan een drempel vormen voor deze mensen om te reizen. Het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) is daarom het project 'Digitale gehandicaptenparkeerkaart' gestart om het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart meer gebruiksvriendelijk te maken. In het project wordt gewerkt aan een landelijke oplossing voor gemeenten waar houders van een gehandicaptenparkeerkaart een aparte digitale parkeervergunning nodig hebben om te kunnen parkeren met de gehandicaptenparkeerkaart (dat is een voorwaarde om digitaal te kunnen handhaven op kentekens). De landelijke parkeervergunning maakt het mogelijk om een kenteken te koppelen aan de gehandicaptenparkeerkaart. Zo hoeven houders van een gehandicaptenparkeerkaart niet meer in iedere gemeente die ze bezoeken apart een (digitale) parkeervergunning aan te vragen. Wij volgen deze nieuwe ontwikkeling van het SHPV met interesse en zijn voornemens om hier bij aan te sluiten. Op het moment dat dit daadwerkelijk geïmplementeerd kan gaan worden (naar verwachting medio 2024) nemen wij hierover t.z.t. een besluit.

### **3.2.4 Actualisatie beleid uitgifte gehandicaptenparkeerplaatsen**

In de nota 'Toewijzing gehandicaptenparkeerkaarten en gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen' is vastgelegd hoe we in Zeist omgaan met aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen. De nota is uit 2009, maar in de basis sluit dit beleid nog steeds goed aan bij de ambities en speerpunten uit onze Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan.

Op één punt schaven we het beleid bij. Parkeren in het centrumgebied is voornamelijk bedoeld voor bezoekers aan het centrum. Verdeeld over het gehele centrumgebied zijn algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te vinden. Op de parkeerterreinen en in de garages zorgen we voor voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Vanwege de schaarse openbare ruimte is het straks niet mogelijk om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen voor de Slotlaan. De gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt dan, binnen loopafstand, gerealiseerd op een van de parkeerterreinen of parkeergarages.

## 4 Bijzondere parkeersituaties

Er zijn verschillende ‘bijzondere’ parkeersituaties die een plek verdienen in het Zeister parkeerbeleid. Hierna geven we richting aan hoe we met deze parkeersituaties omgaan.

### 4.1 Parkeren van deelauto's

Er wordt in de openbare ruimte plaats gemaakt voor elektrische deelauto's, omdat dit ertoe leidt dat bewoners hun tweede of zelfs hun eerste auto wegdoen. Professionele autodeel-organisaties kunnen een standplaats voor een (elektrische) deelauto bij de gemeente aanvragen. Bij voorkeur in combinatie met een elektrisch oplaadpunt.

Ook willen we particulier autodelen faciliteren. Als bewoners in gereguleerd gebied een auto delen dan kan men voor deze auto een bewonersparkeervergunning aanvragen. Als de bewoners in verschillende rayons wonen krijgt men voor de deelauto een parkeerrecht dat in meerdere rayons te gebruiken is tegen de prijs van een 1<sup>e</sup> bewonersvergunning.

### 4.2 Wegsleepregeling

In bepaalde gevallen kan het nodig zijn om hinderlijk of gevaarlijk geparkeerde auto's weg te slepen en in bewaring te stellen. Hiervoor hebben we in 2021 een wegsleepverordening vastgesteld. In deze verordening hebben we vastgelegd wat we onder wegsleepwaardige situaties verstaan.

### 4.3 Parkeren grote voertuigen

In de raad van 8 juni 2021 is een bepaling in de APV opgenomen die het mogelijk maakt om gebieden aan te wijzen waar grote voertuigen die langer zijn dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter niet mogen parkeren. Afgelopen jaren heeft het college van B&W hier gebruik van gemaakt en een aantal straten rond bedrijventerrein De Eland en het parkeerterrein bij begraafplaats Bosrust aangewezen.

### 4.4 Laden en lossen

De laad- en losplekken in het centrumgebied gaan we beter benutten. De venstertijden voor bevoorrading van winkels blijven gehandhaafd van 07.00 tot 12.00 uur. Daarbuiten reserveren we de laad- en losplekken voor professionele pakketbezorgers alsmede particulieren die iets komen laden of lossen, zodat deze voertuigen niet meer op de rijbaan stil hoeven te staan. Het parkeren van voertuigen op laad en losplekken is daarom niet meer toegestaan.

### 4.5 Parkeren rondom scholen

In samenwerking met de scholen stimuleren we dat ouders hun kinderen vooral met de fiets of lopend naar school brengen. We realiseren ons dat er ouders zijn die hun kinderen (incidenteel) met de auto naar school brengen of halen.

In en rond het centrum van Zeist liggen vier scholen in voor parkeren gereguleerd gebied. Om te voorkomen dat ouders een dagkaart moeten kopen, geven we al jarenlang zogenaamde schoolparkeerkaarten uit. Deze kaarten kunnen door ouders in hun auto gelegd worden, zodat handhaving weet dat de betreffende parkeerder zijn/haar kinderen ophaalt. De kaarten werken een half uur op schooldagen op het moment dat de kinderen opgehaald kunnen worden. Dit blijven we faciliteren.

De ervaring leert dat kiss&ride stroken bij scholen niet werken. Ouders parkeren de auto en gaan vervolgens met de kinderen mee het schoolplein op. Nieuwe aanvragen voor kiss&ride stroken worden daarom standaard afgewezen. Bestaande kiss&ride stroken worden de komende jaren stap voor stap opgeheven of omgezet in gewone parkeerplaatsen als daarvoor aanleiding is. Denk hierbij aan meldingen van bewoners of in geval een herinrichting van de weg. Voor schoolbusjes leggen we waar mogelijk taxistandplaatsen aan, zodat de busjes niet of minder vaak op de weg hoeven te staan.

## 4.6 Blauwe zones

Een blauwe zone is primair bedoeld om kortparkeren te faciliteren en langparkeerders te weren (uitgezonderd eventuele ontheffinghouders). Binnen Zeist hebben we een drie locaties waar een blauwe zone actief is: Vollenhove, Den Dolder en Kerckebosch. Dit regime wordt op deze locaties ongewijzigd voortgezet.

Met het toepassen van nieuwe blauwe zones zijn we zeer terughoudend. Een belangrijk nadeel van een blauwe zone is het feit dat het een verkeersmaatregel is. Dat betekent dat handhaving door BOA's gedaan moet worden op kosten van de gemeente, terwijl de eventuele bekeuring geïnd wordt door het Rijk. Voor de gemeente is een blauwe zone daarom per definitie een niet-kostendekkende activiteit. Het toepassen van een blauwe zone in het verder gefiscaliseerde centrumgebied is geen duurzame oplossing. De straten met een blauwe zone krijgen dan een zeer hoge parkeerdruk en er komt aanzienlijk meer overlast van zoekverkeer.

## 4.7 Parkeren in de berm

In bepaalde wijken (bijvoorbeeld Bosch en Duin en Huis ter Heide) en langs bepaalde straten wordt regelmatig in de berm geparkeerd. Na de uitspraak van het gerechtshof in Arnhem van 23 mei 2016 is een parkeerverbod niet meer van toepassing voor parkeren in de berm en kan er niet op gehandhaafd worden. Bermen zijn openbaar groen en wanneer er vaak op geparkeerd wordt, gaan ze kapot. Zo kan de grond door de druk van de geparkeerde auto's verdichten, waardoor er vaak water blijft staan, en worden hierdoor ook boomwortels aangetast. Daarnaast hebben sommige bewoners de berm voor hun woning afgebakend of er grasbetontegels aangebracht. Gevolg is dat gemeente deze bermen niet goed meer kan onderhouden. Voorstel is om per straat van maatwerk uit te gaan:

- Op kruisingen waar het parkeren in de berm het zicht belemmert en hierdoor de verkeersveiligheid negatief beïnvloed brengt de gemeente een boomstam op pootjes aan.
- In straten smaller dan 5 meter brengt de gemeente indien mogelijk om de circa 50 meter zeer open verharding (bijvoorbeeld grasbetontegels) aan, waardoor een auto op die plek half op de weg kan staan. Hiermee wordt het bezorgen van pakjes en het passeren van grotere voertuigen gefaciliteerd. In de rest van de straat zijn de bermen door de gemeente afgezet om het parkeren onmogelijk te maken.
- In straten waar door bewoners diverse soorten obstakels zijn aangebracht, worden deze obstakels door de gemeente verwijderd. Er wordt vervolgens een uniforme afzetting door de gemeente aangebracht.

## 4.8 Handhaving

- We willen zichtbare handhaving op straat. Dat is noodzakelijk om te voorkomen dat mensen niet voldoen aan de parkeerbelastingplicht en er parkeeroverlast ontstaat.
- In Zeist handhaven we 'gastvrij'. Dat betekent concreet dat de parkeercontroleurs altijd kijken of de parkeerder nog in de buurt van de geparkeerde auto te zien is, bijvoorbeeld op weg naar of bij een parkeerautomaat. Waar mogelijk krijgt de parkeerder de mogelijkheid om alsnog parkeerbelasting te voldoen.
- We zijn voornemens om een wielklem (eventueel in combinatie met wegslepen) toe te gaan passen. Bijvoorbeeld bij mensen die meerdere naheffingsaanslagen hebben ontvangen en niet betalen.
- Binnen de mogelijkheden van de personele capaciteit wordt er door handhaving aandacht besteed aan de volgende parkeerissues:
  - verkeersonveilig parkeren en hinderlijk parkeren voor uitritten;
  - parkeren door vrachtauto's in woonstraten;
  - fout- en dubbel parkeren rond scholen bij het halen en brengen van kinderen.
- In onze bezuinigingsmaatregelen van 2021 is opgenomen om de handhaving op parkeerbelasting te intensiveren.

# 5 Fietsparkeren



**De focus van deze parkeerbeleidsnota ligt vooral op de auto. Maar ook het parkeren van fietsen wordt steeds belangrijker. Hieronder geven we aan hoe we het fietsparkeren de komende jaren verder willen verbeteren. Het gaat dan niet alleen over het aantal fietsparkeerplekken, maar ook om de kwaliteit en toegankelijkheid. Daarbij vraagt fietsparkeren maatwerk. Geschikte oplossingen hangen af van de locatie, doelgroep, moment, parkeerduur en type gebruik.**

De beleidsdoelen die we willen bereiken voor fietsparkeren zijn:

- **Voldoende plek voor fietsparkeren, door uitbreiding en betere benutting van de huidige capaciteit**

Voldoende, kwalitatief goede fietsparkeerplekken zijn nodig omdat we fietsen, als gezonde ruimte efficiënte vorm van mobiliteit, stimuleren. We breiden de capaciteit uit door nieuwe fietsparkeerfaciliteiten te realiseren, autoparkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeerplaatsen en meer fietsenrekken op straat te zetten. Ook helpen we bestemmingen als scholen en sportverenigingen om voldoende goede fietsparkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Nieuwe fietsenrekken beschikken altijd over het keurmerk 'Fietsparkeur', waarmee het comfort en de veiligheid van de rekken gegarandeerd is.

- **Fietsparkeerplekken moeten passen bij de doelgroep, locatie en het type gebruik.**

'De fietser' bestaat niet, dus fietsparkeerplekken moeten divers zijn vormgegeven zodat ze optimaal inspelen op de wensen van de gebruiker: nieuwe typen fietsen zijn vaak groter en zwaarder, zijn elektrisch of hebben dikke banden of een kratje voorop. Bij een locatie zoals de buurtsupermarkt staat de fiets kort voor de deur. Bij een middag winkelen bezoek je meerdere winkels en staat de fiets langer geparkeerd, dat zou wat meer op afstand kunnen gebeuren.

- **Voor mensen met een beperking maken we fietsparkeren beter toegankelijk.**

We realiseren herkenbare en veilige fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking. Daarbij nemen we maatregelen om deze plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep.

- **We handhaven op weesfietsen, wrakken (kapotte fietsen) en fietsen die gevaarlijk gestald staan.**

Dit doen we om de openbare ruimte toegankelijk te houden voor iedereen en de schaarse fietsparkeerplekken optimaal te kunnen gebruiken.

- **Als er voldoende capaciteit is en de druk op de openbare ruimte groot, handhaven we op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen.**

Het college kan locaties aanwijzen waar de druk op de openbare ruimte door fietsen verlicht moet worden en ruimte wil maken voor voetgangers en verblijven. Op deze locaties zijn gestalde fietsen niet meer toegestaan buiten de beschikbare rekken of vakken. Op locaties waar we de stallingscapaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is, maken we (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden. Daarmee maken we ruimte voor voetgangers en verblijven.

Voor het parkeren van (elektrische) deelfietsen kunnen specifieke locaties aangewezen worden. Eventueel kunnen, bij voorbeeld bij drukke locaties, aparte fietsenrekken gereserveerd worden voor het parkeren van de deelfietsen. Deze staan dan goed in het zicht, zodat de deelfietsen voor iedereen goed vindbaar zijn. Een aanbieder van deelmobiliteit moet voorafgaand aan het plaatsen van de deelfoertuigen een vergunning aanvragen bij de gemeente Zeist.

## 6 Implementatie van maatregelen

Diverse maatregelen uit deze parkeerbeleidsnota leggen we vast in de documenten van onze lokale parkeerregelgeving:

- **de Verordening parkeerbelastingen (bevoegdheid gemeenteraad)**
  - nieuwe parkeertarieven bezoekers
  - nieuwe parkeertarieven vergunningen
- **het Besluit betaald parkeren (bevoegdheid college)**
  - verlengen werkingstijd regulering
  - rayons vergroten
  - standaard uitwijkmogelijkheden voor vergunninghouders bieden
- **het Besluit uitgifte parkeervergunningen (bevoegdheid college)**
  - wachtlijst instellen bij het bereiken van een vergunningenplafond

De implementatie van de maatregelen pakken we stapsgewijs aan. De planning op hoofdlijnen voor de implementatie is samengevat in onderstaand schema:

	Q1 2024	Q2 2024	Q3 2024	Q4 2024	Q1 2025	Q2 2025	Q3 2025	Q4 2025
<b>H2 - de juiste parkeerder op de juiste plaats</b>								
■ Verlengen werkingstijd regulering								
■ Wachtlijst instellen bij bereiken vergunningenplafond								
■ Standaard uitwijkmogelijkheden voor vergunninghouders								
■ Rayons vergroten								
■ Nieuwe parkeertarieven bezoekers centrum								
■ Nieuwe parkeertarieven vergunningen								
■ Pilot gebiedsgerichte aanpak parkeerregulering - gebied I								
■ Pilot gebiedsgerichte aanpak parkeerregulering - gebied II								
■ Evaluatie pilot gebiedsgerichte aanpak parkeerregulering								
<b>H3 - iedereen doet mee</b>								
■ Inventarisatie en voorbereiding uitbreiding gehandicapten pp								
■ Uitbreiding gehandicapten parkeerplaatsen								
■ Introductie norm bij nieuwbouw								
■ Digitalisering landelijke gehandicaptenparkeerkaart								
■ Actualisatie beleid uitgifte gehandicaptenparkeerplaatsen								
<b>H4 - diverse parkeeronderwerpen</b>								
■ Verbeteracties fietsparkeren								
■ Faciliteren parkeren deelauto's particulieren								
■ Voornemen toepassen wielklem (eventueel i.c.m. wegslepen)								
■ Plekken voor laden en lossen centrumgebied beter benutten								
■ Kiss&ride stroken rondom scholen stap voor stap opheffen								
■ Parkeren in de berm: per straat maatwerk toepassen								
<b>DEEL B - nieuwe nota parkeernormen</b>								
■ Ingangsdatum nieuwe nota								

# 7 Bijlagen

**Bijlage 1 | Overzicht van de speerpunten met een link naar parkeren**

**Bijlage 2 | Huidige parkeersituatie**

**Bijlage 3 | Vergunningplafond en wachtlijst**

**Bijlage 4 | Parkeertarieven**

**Bijlage 5 | Aanpak invoering parkeerregulering**

# Bijlage 1 | Overzicht van de speerpunten uit het Mobiliteitsplan met een link naar parkeren

## **Parkeren waar mogelijk bij laten dragen aan een veiliger, gezonder en mooier Zeist**

**Ambitie 1 | Speerpunt 5** | De gemeente streeft ernaar met parkeren bij te dragen aan een veiliger, gezonder en mooier Zeist. Denk bijvoorbeeld aan minder geparkeerde auto's op onveilige verkeerspunten of straten, goede routing naar parkeergarages en terreinen (minder zoekverkeer) en voldoende publieke laadpunten voor elektrische voertuigen. Voor verkeersveiligheid kijkt de gemeente kritisch waar parkeren gewenst is en waar niet (bijvoorbeeld in schoolomgevingen).

## **Meer aandacht voor cultuurhistorie en duurzaamheid bij herinrichtingsprojecten**

**Ambitie 2 | Speerpunt 6** | Bij de herinrichting van wegen en straten wordt een betere afweging gemaakt tussen de wensen voor verkeer en parkeren en omgeving, cultuurhistorie en duurzaamheid (hieronder vallen ook biodiversiteit en ecologische waarden). Waar cultuurhistorische waarden van toepassing zijn en/of waardevolle groenstructuren (o.a. laanbeplanting) aanwezig zijn, staat behoud en ontwikkeling van deze waarden voorop. Uitgangspunt hierbij is geen toename van verharding en herstel van de (laan) structuren conform het Lange Termijn Bomenbeheerplan. Ook inrichtingselementen/verhardingsmaterialen worden afgestemd op de cultuurhistorische waarden en duurzaamheidsmaatregelen als bijvoorbeeld het afkoppelen van regenwater.

## **Waar mogelijk minder geparkeerde auto's in het straatbeeld**

**Ambitie 2 | Speerpunt 7** | Via (parkeer)faciliteiten en het stimuleren van gedragsverandering vermindert de gemeente Zeist het aandeel geparkeerde auto's, waar mogelijk, in het straatbeeld. Bijvoorbeeld door het duurder maken van de tweede parkeervergunning en/of het beter benutten van gebouwde parkeervoorzieningen. Dit draagt ook bij aan de leefbaarheid en veiligheid van Zeist. Hiervoor wordt specifiek gekeken naar de parkeercapaciteit in het centrum van Zeist. Door de lege parkeerplekken in de parkeergarages te benutten voor bezoekers- en bewonersparkeren, ontstaat er ruimte op straat die voor andere doeleinden aangewend kan worden (groen, fietsparkeren e.d.). In het centrum van Zeist zijn er voldoende parkeerplekken, maar niet altijd "voor de deur". Dat vinden wij acceptabel.

## **Met actuele parkeernormen minder ruimtebeslag voor parkeren**

**Ambitie 2 | Speerpunt 8** | Door het actualiseren van de parkeernormen en het invoeren van fietsparkeernormen die aansluiten op de behoefte stimuleert de gemeente duurzamer mobiliteitskeuzes (fiets, deelmobiliteit, Mobility as a Service) en vermindert het ruimtebeslag van parkeren in de woonwijken. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende wijken/buurtten en de daar aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto.

## **Extra aandacht voor lopen, fietsen en openbaar vervoer**

**Ambitie 3 | Speerpunt 10** | Gelijkwaardigheid van vervoermiddelen is belangrijk voor de keuzevrijheid. Vooral lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit moeten hierbij een inhaalslag maken. De positie van de voetganger, fietser en OV-reiziger wordt net zo belangrijk als die van de auto. We investeren voornamelijk in infrastructurele verbeteringen voor voetgangers, fietsers en OV-reizigers. Daarbij kijken we niet alleen naar wegen, maar ook naar technologische ontwikkelingen zoals verkeerslichten die voorrang geven aan fietsers (wellicht zelfs nog eerder voorrang bij regen). Daarbij maken we optimaal gebruik van de subsidie- en stimuleringsregelingen van provincie en Rijk. Openbare ruimte is openbaar en niet per definitie voor geparkeerde auto's. Zeist kiest voor minder parkeerplekken op plekken waar voetganger en fietser meer ruimte nodig hebben.

### **Gebruik van elektrisch vervoer en deelauto's stimuleren**

**Ambitie 3 | Speerpunt 11** | De gemeente Zeist versnelt de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit (elektrisch vervoer), onder andere door in nieuwe oplaadpunten te investeren en autodelen te stimuleren. Het parkeerbeleid wordt aangepast zodat het gebruik van elektrisch vervoer en deelauto's verbetert.

### **Verkenning naar vergroening van en energieopwekking in combinatie met parkeren**

**Ambitie 3 | Speerpunt 13** | De gemeente Zeist wil verkennen of meer parkeerplaatsen vergroend kunnen worden (bijvoorbeeld door halfverharding in plaats van gesloten verharding) en of gebruik van parkeerplaatsen voor lokale opwek (solar carports) verbonden met energieopwekking op wijkniveau mogelijk en wenselijk is.

### **Betere voor- en natransportmogelijkheden op OV-knooppunten**

**Ambitie 4 | Speerpunt 16** | Zeist vergroot de bruikbaarheid van het openbaar vervoer door betere voor- en natransportmogelijkheden op openbaar vervoer knooppunten. Met meer snelle en directe buslijnen neemt de maaswijdte van het openbaar vervoer af. Er moet worden ingezet op slim aanvullend vervoer om aan de behoefte van bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld met een mobiliteitsbeperking) tegemoet te komen.

### **Voorzieningen voor verschillende modaliteiten op OV-knooppunten**

**Ambitie 4 | Speerpunt 18** | De gemeente Zeist zet in op het combineren van overstappunten voor verschillende modaliteiten (fiets, auto, ov) om zo het openbaar vervoer beter te benutten. Hiervoor kijkt de gemeente primair naar station Driebergen-Zeist, Zeist Noord, Zeist Centrum, Zeist (nabij Jordan Lyceum) en Den Dolder.

### **Meer aandacht voor de toegankelijkheid van de mobiliteit voor mensen met een beperking**

**Ambitie 5 | Speerpunt 19** | De gemeente Zeist vergroot de toegankelijkheid van de mobiliteit voor mensen met een beperking en gaat hierover in gesprek met doelgroepen over wat hiervoor nodig en mogelijk is. Aandachtspunt is in ieder geval voldoende goede parkeervoorzieningen voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

# Bijlage 2 | Huidige parkeersituatie

## OPENBARE PARKEERGARAGES

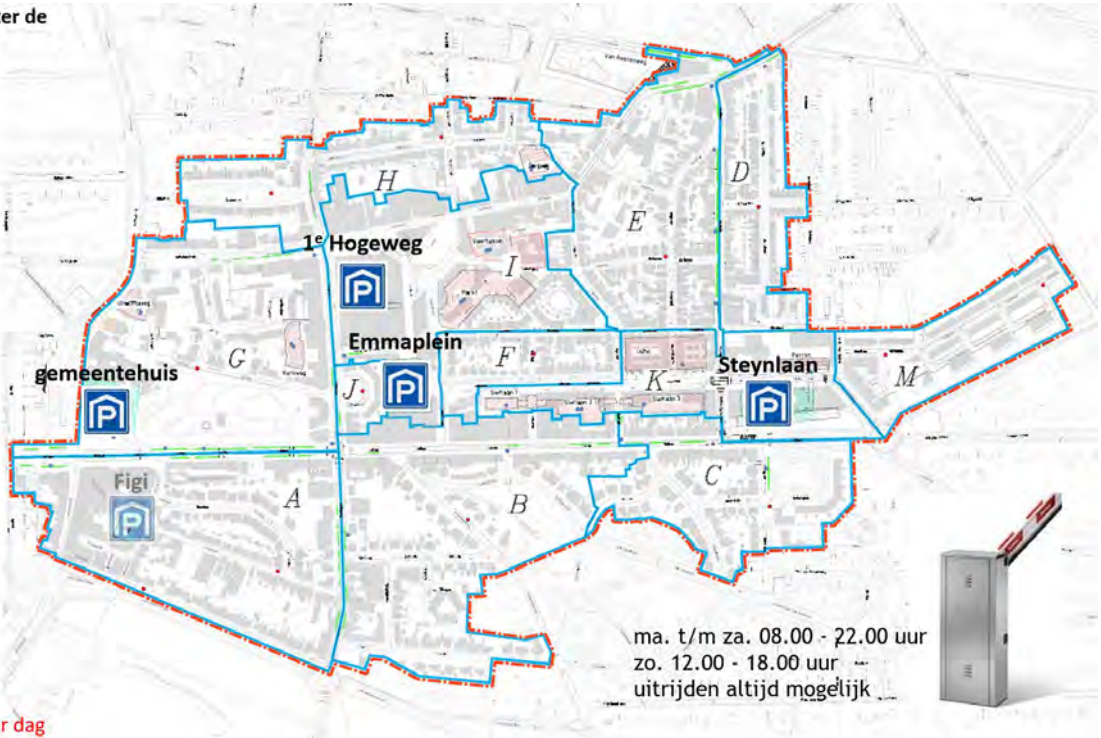
parkeergarages | achter de slagboom

**totaal capaciteit**  
 948 pp openbaar  
 143 pp privaat

**Gemeentehuis**  
 167 pp openbaar  
 33 pp privaat  
**Steynlaan**  
 145 pp openbaar  
 110 pp privaat  
 € 2,00 per 60 min  
 € 5,70 per dag

**1° Hogeweg**  
 416 pp openbaar  
**Emmaplein**  
 220 pp openbaar  
 € 2,00 per 60 min  
 € 8,60 per dag

*buiten scope: Figi*  
 275 pp openbaar  
 € 4,00 per 60 min  
 € 25,00 per dag  
 gasten Figi: € 15,00 per dag



## OPENBARE PARKEERTERREINEN

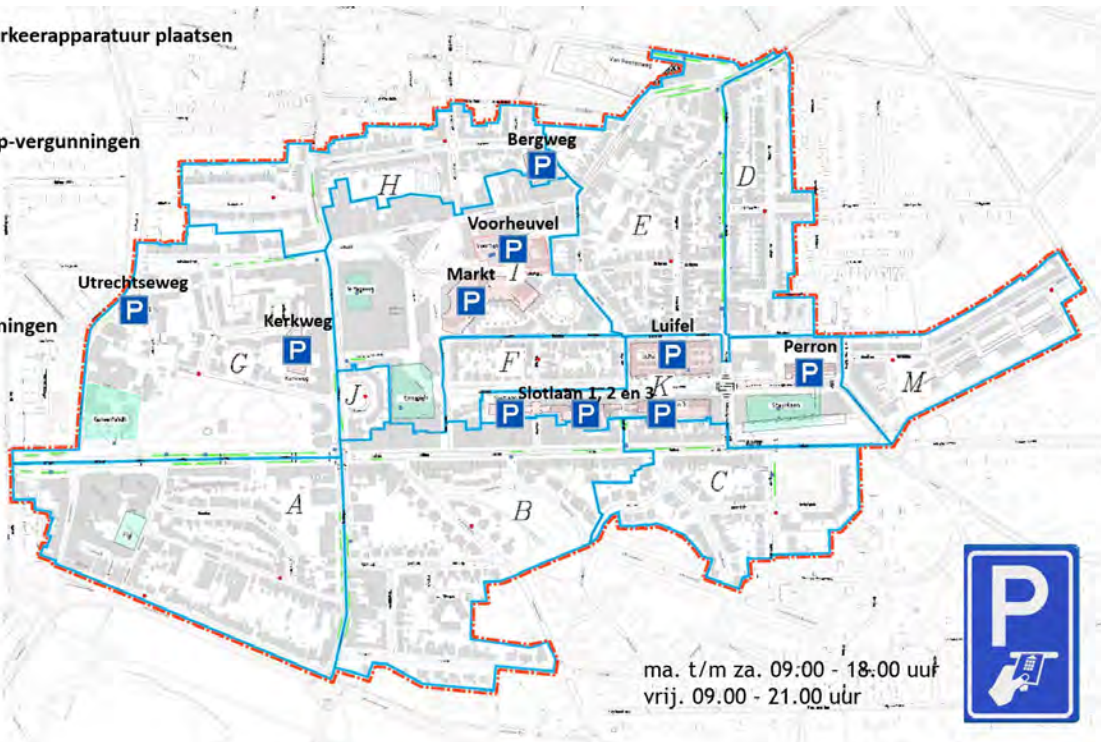
parkeerterrainen | parkeerapparatuur plaatsen

**totaal capaciteit**  
 146 pp | bezoekers  
 791 pp | bezoekers + p-vergunningen

**bezoekers**  
 Kerkweg | 65 pp  
 Bergweg | 62 pp  
 Utrechtseweg | 19 pp

**bezoekers + p-vergunningen**  
 Voorheuveel | 149 pp  
 Markt | 191 pp  
 Luifel | 139 pp  
 Perron | 50 pp  
 Slotlaan 1 | 32 pp  
 Slotlaan 2 | 102 pp  
 Slotlaan 3 | 128 pp

**alle terreinen**  
 € 2,00 per 60 min  
 € 8,60 per dag



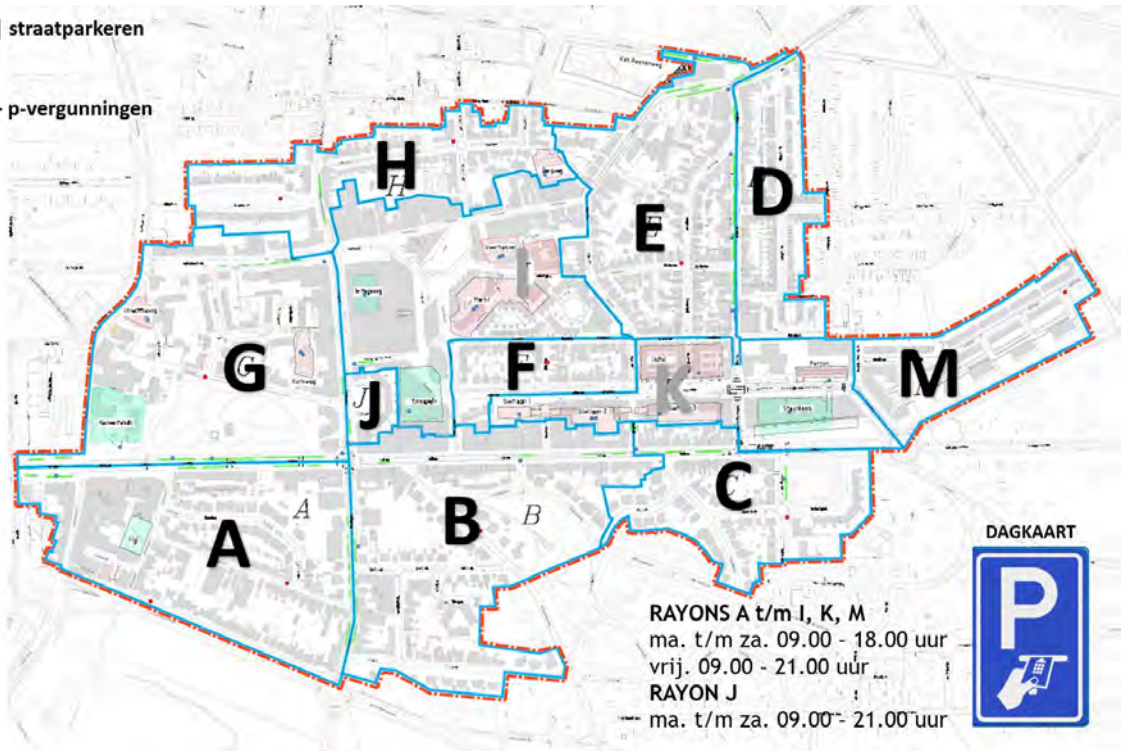
## VERGUNNINGRAYONS | WOONGEBIEDEN MET DAGKAARTREGIME

### p-vergunningrayons | straatparkeren

totaal capaciteit  
1.065 pp | dagkaart + p-vergunningen

- A 136 pp
- B 165 pp
- C 95 pp
- D 76 pp
- E 138 pp
- F 78 pp
- G 77 pp
- H 136 pp
- J 27 pp
- M 137 pp

dagkaart in rayons  
€ 15,00



## VERGUNNINGRAYONS | PARKEERTERREINEN | BEZOEKERS + PARKEERVERGUNNINGEN

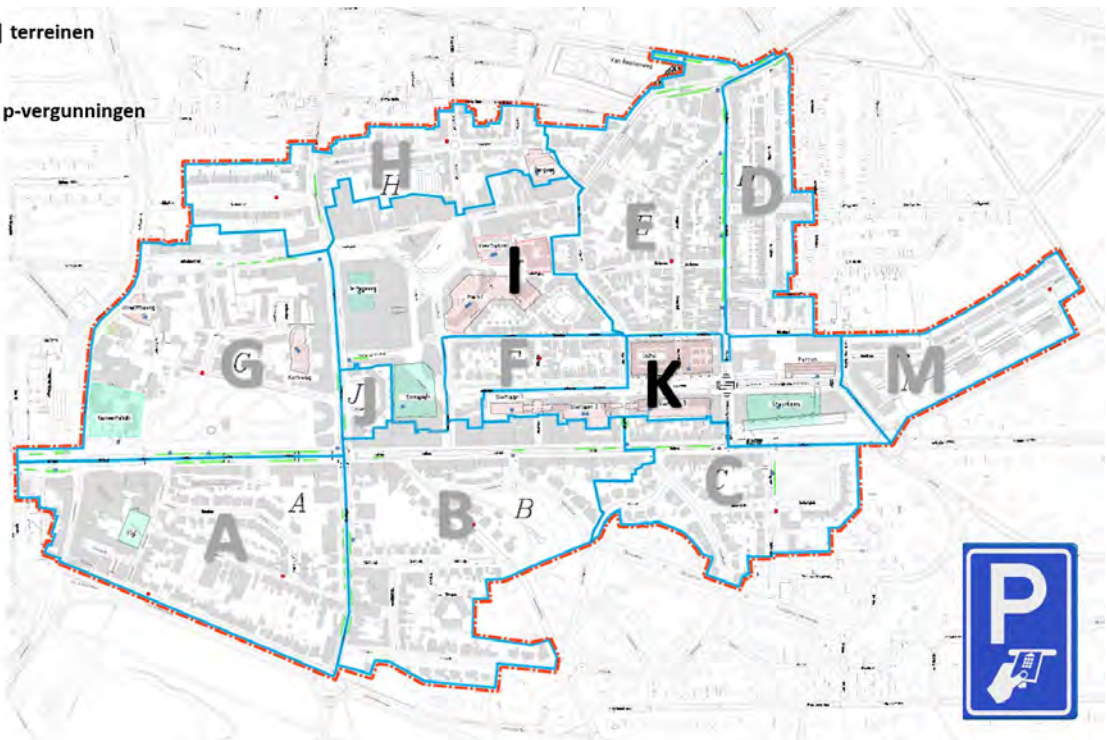
### p-vergunningrayons | terreinen

totaal capaciteit  
791 pp | bezoekers + p-vergunningen

- I 340 pp
- K 451 pp

**rayon I**  
Voorheuveel | 149 pp  
Markt | 191 pp

**rayon K**  
Luifel | 139 pp  
Perron | 50 pp  
Slotlaan 1 | 32 pp  
Slotlaan 2 | 102 pp  
Slotlaan 3 | 128 pp

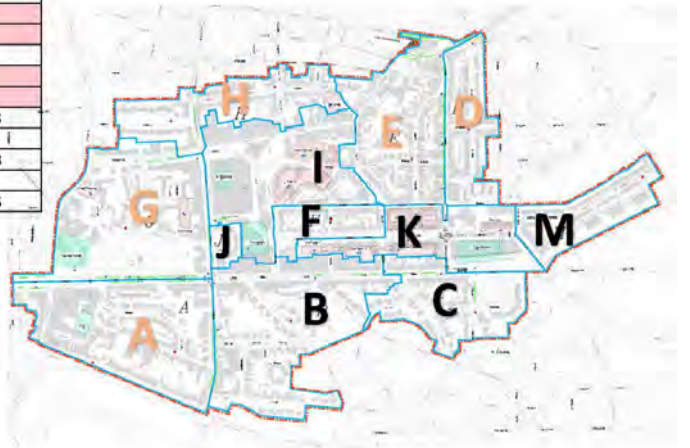


## AANTAL UITGEGEVEN BEWONERSVERGUNNINGEN PER RAYON

p-vergunningrayons  
aantal uitgegeven bewonersvergunningen t.o.v. plafond

Rayons	plafond
	max # bewoners vergunningen
A	136
B	165
C	95
D	76
E	138
F	78
G	77
H	136
I	220
J	27
K	286
M	137
Totaal	1571

uitgifte actueel			
# 1e bewoners vergunning	# 2e bewoners vergunning	# bewoners vergunningen	Delta # bewoners vergunningen t.o.v. plafond
144	13	157	21
120	23	143	-22
70	21	91	-4
81	7	88	12
159	18	177	39
58	16	74	-4
75	10	85	8
108	31	139	3
145	12	157	-63
25	2	27	0
215	23	238	-48
97	33	130	-7
1297	209	1506	-65



## AANTAL UITGEGEVEN BEDRIJFS-, WERK- EN FORENZENVERGUNNINGEN PER RAYON

p-vergunningrayons  
aantal uitgegeven bedrijfs- en forenzenvergunningen t.o.v. plafond | 20% en 10% t.o.v. beschikbare capaciteit

Rayons	plafond
	max # bedrijfs vergunningen
A	27
B	33
C	19
D	15
E	28
F	16
G	15
H	27
I	34
J	5
K	44
M	27
Totaal	290

uitgifte actueel	
# bedrijfs vergunning	Delta # bedrijfs vergunningen t.o.v. plafond
9	-18
17	-16
6	-13
3	-12
5	-23
7	-9
19	4
4	-23
20	-14
13	8
3	-41
1	-26
107	-183

max 2 bedrijfsvergunning per bedrijf  
max 3 forenzenvergunning per bedrijf | alleen in rayon I of K  
max 2 werkparkeervergunning | nodig voor beroep of bedrijfsuitoefening | week, maand, jaar

- 107 bedrijfsvergunningen
- 15 forenzenvergunningen
- 123 werkparkeervergunningen
- +
- **245 parkeervergunningen totaal**



Rayons	plafond
	max # forenzen vergunning
I	34
K	44
Totaal	78

uitgifte actueel	
# forenzen vergunning	Delta # forenzen vergunningen t.o.v. plafond
4	-30
11	-33
15	-63

	Bezettingsgraad is kleiner dan 75%
	Bezettingsgraad is tussen de 75% en 85%
	Bezettingsgraad is tussen de 85% en 95%
	Bezettingsgraad is groter dan 95%



## PARKEERDRUK VERGUNNINGPLAATSEN IN RAYONS | METING MEI 2022

Rayons	Capaciteit	Dinsdag ochtend		Dinsdag nacht		Vrijdag middag		Vrijdag avond		Zaterdag middag	
		10.00-12.00		23.00-06.00		15.00 -17.00		19.00-21.00		15.00-17.00	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
A	132	91	69%	117	89%	110	83%	104	79%	99	75%
B	162	85	52%	118	73%	96	59%	104	64%	103	64%
C	95	54	57%	84	88%	56	59%	63	66%	66	69%
D	76	44	58%	76	100%	61	80%	50	66%	54	71%
E	138	86	62%	131	95%	104	75%	109	79%	106	77%
F	77	44	57%	66	86%	49	64%	60	78%	52	68%
G	77	55	71%	63	82%	49	64%	56	73%	51	66%
H	132	74	56%	121	92%	83	63%	102	77%	99	75%
I	335	113	34%	163	49%	160	48%	163	49%	162	48%
J	27	21	78%	27	100%	22	81%	23	85%	24	89%
K	440	186	42%	272	62%	203	46%	252	57%	187	43%
M	138	67	49%	116	84%	75	54%	89	64%	74	54%
<b>Totaal</b>	<b>1829</b>	<b>920</b>	<b>50%</b>	<b>1354</b>	<b>74%</b>	<b>1068</b>	<b>58%</b>	<b>1175</b>	<b>64%</b>	<b>1077</b>	<b>59%</b>

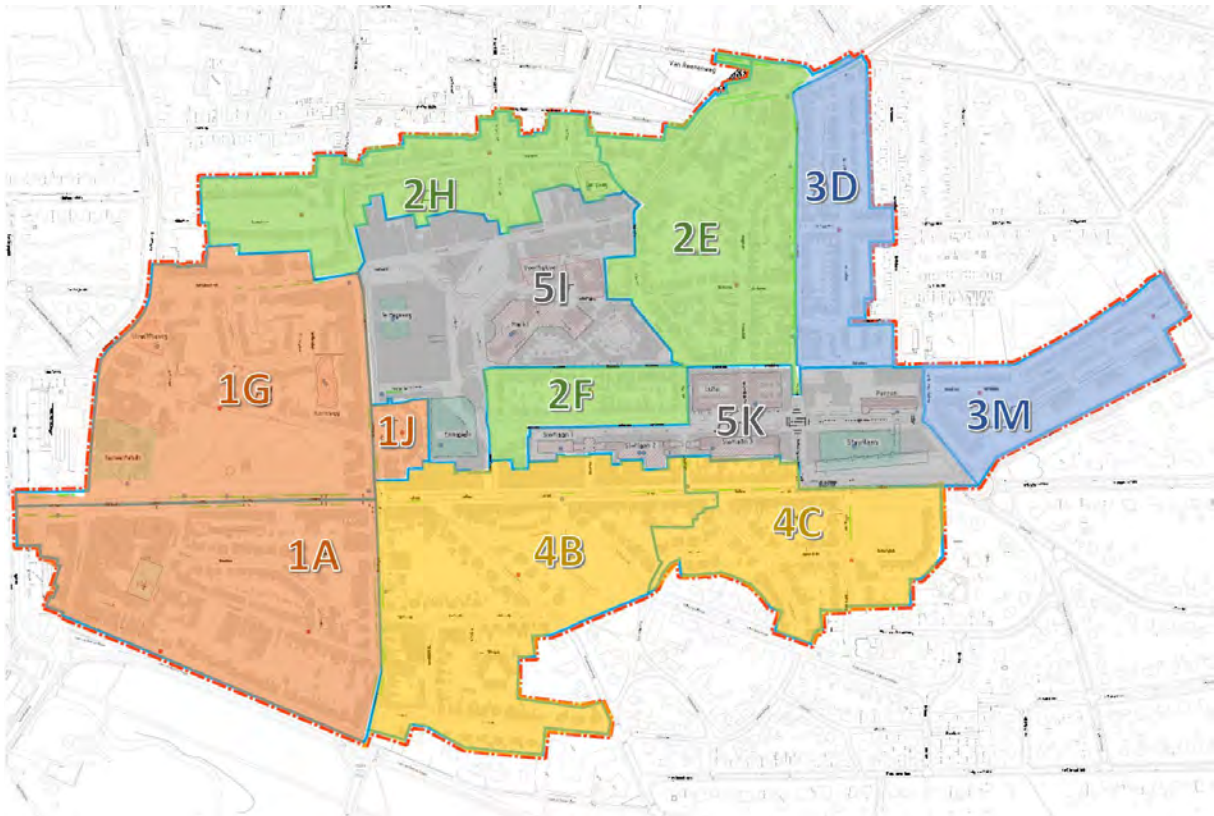
## PARKEERDRUK PARKEERAPPARTUURPLAATSEN IN CENTRUMSTRATEN | METING MEI 2022

	Capaciteit	Dinsdag ochtend		Vrijdag middag		Vrijdag avond		Zaterdag middag	
		10.00-12.00		15.00 -17.00		19.00-21.00		15.00-17.00	
		#	%	#	%	#	%	#	%
A	37	20	54%	21	57%	24	65%	25	68%
B	18	17	94%	14	78%	16	89%	18	100%
C	29	5	17%	12	41%	21	72%	10	34%
E	101	40	40%	68	67%	58	57%	52	51%
G	158	79	50%	96	61%	54	34%	90	57%
H	65	30	46%	10	15%	20	31%	16	25%
J	9	9	100%	7	78%	7	78%	8	89%
<b>Totaal</b>	<b>417</b>	<b>200</b>	<b>48%</b>	<b>228</b>	<b>55%</b>	<b>200</b>	<b>48%</b>	<b>219</b>	<b>53%</b>

# Bijlage 3 | Vergunningplafond en wachtlijst

## Vergunningplafond per deelgebied

- De begrenzing van de deelgebieden is gelijk aan de huidige kleine rayons;
- Per deelgebied wordt een vergunningplafond vastgelegd;
- Eerder boven het plafond uitgegeven vergunningen worden niet actief ingetrokken;
- Circa 12 maanden na invoering van de nieuwe rayonindeling wordt de parkeerdruk op zowel rayon als deelgebied-niveau in kaart gebracht;
- Als er tijdens de werkdag (ochtend, middag of avondperiode) op rayon-niveau sprake is van een parkeerdruk van 85% en hoger dan worden de plafonds op deelgebied-niveau op maat bijgesteld.



## Indicatie parkeerdruk nieuwe rayonindeling

Rayons	Capaciteit	Dinsdag ochtend		Dinsdag nacht		Vrijdag middag		Vrijdag avond		Zaterdag middag	
		10.00-12.00		23.00-06.00		15.00-17.00		19.00-21.00		15.00-17.00	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
1	236	167	71%	207	88%	181	77%	183	78%	174	74%
2	347	204	59%	318	92%	236	68%	271	78%	257	74%
3	214	111	52%	192	90%	136	64%	139	65%	128	60%
4	257	139	54%	202	79%	152	59%	167	65%	169	66%
5	775	299	39%	435	56%	363	47%	415	54%	349	45%
<b>Totaal</b>	<b>1829</b>	<b>920</b>	<b>50%</b>	<b>1354</b>	<b>74%</b>	<b>1068</b>	<b>58%</b>	<b>1175</b>	<b>64%</b>	<b>1077</b>	<b>59%</b>

### **Vergunningplafonds: maximum aantal uit te geven parkeervergunningen**

- Het maximum aantal uit te geven bewonersparkeervergunningen per deelgebied (rayons 1 t/m 4) bedraagt 100% van het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Dit is gelijk aan de huidige situatie.
- Het maximum aantal uit te geven bedrijfsparkeervergunningen per deelgebied (rayons 1 t/m 4) bedraagt 10% van het beschikbare aantal parkeerplaatsen. In de huidige situatie is dit 20%.
- Voor de deelgebieden in rayon 5 geldt dat het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen 85% bedraagt van het beschikbare aantal parkeerplaatsen: maximaal 65% van het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor bewonersparkeervergunningen, maximaal 10% voor bedrijfsparkeervergunningen en maximaal 10% voor forenzenparkeervergunningen. Dit is gelijk aan de huidige situatie.
- De precieze aantallen per deelgebied leggen we vast in het *Besluit uitgifte parkeervergunningen*.

### **Procedure wachtlijst parkeervergunning**

Zijn alle parkeervergunningen in een rayon uitgegeven? Dan ontstaat een wachtlijst, ook voor de 1<sup>e</sup> auto. Hiervoor gelden de volgende afspraken:

- De volgorde van de wachtlijst is op basis van de aanvraagdatum van de parkeervergunning.
- De uitgifte van een 1<sup>e</sup> vergunning heeft voorrang op een 2<sup>e</sup> vergunning.
- Iemand op de wachtlijst moet jaarlijks zijn belangstelling herbevestigen om te voorkomen dat de wachtlijst onnodig lang wordt. Bij geen reactie (na een herinnering), wordt deze persoon van de wachtlijst verwijderd.
- Een vergunning komt vrij als iemand verhuist (buiten het rayon) of de vergunning opzegt. De eerstvolgende op de wachtlijst krijgt dan een vergunning aangeboden. Wanneer men niet reageert (na een herinnering) dan vervalt de plek op de wachtlijst.
- In de tussentijd: gedurende de periode op de wachtlijst kunnen mensen een parkeervergunning krijgen voor de parkeerterreinen in het centrumgebied of een abonnement in de parkeergarage 1<sup>e</sup> Hogeweg of Steynlaan.
- De afspraken voor de wachtlijst procedure leggen we net als nu vast in het *Besluit uitgifte parkeervergunningen*.

# Bijlage 4 | Parkeertarieven

## Benchmark tarief bewonersvergunning gemeenten met betaald parkeren in regio Utrecht (prijspeil 2023)

Gemeente	1° vergunning per jaar	2° vergunning per jaar
Utrecht sector A1	€ 577,92	n.v.t.
Utrecht sector A2	€ 341,52	€ 853,80
<b>Zeist rayon I + K</b>	<b>€ 306,00</b>	<b>€ 306,00</b>
Woerden	€ 195,46	€ 390,91
Utrecht sector B2	€ 148,68	€ 371,76
Vijfheerenlanden	€ 125,75	
Amersfoort zone A	€ 106,85	
Amersfoort zone B	€ 88,50	
Wijk bij Duurstede nieuw	€ 84,00	
<b>Zeist overige rayons</b>	<b>€ 81,00</b>	<b>€ 81,00</b>
Nieuwegein	€ 67,00	€ 67,00
Veenendaal	€ 49,25	€ 107,60
De Ronde Venen	€ 45,35	€ 45,35
Wijk bij Duurstede verlengen	€ 41,95	
IJsselstein	€ 00,00	€ 139,30

## Benchmark tarief bedrijfsvergunning gemeenten met betaald parkeren in regio Utrecht (prijspeil 2023)

Gemeente	1° vergunning per jaar	2° vergunning per jaar
Veenendaal	€ 1.184,27	€ 1.184,27
Utrecht sector A1	€ 1.035,00	€ 2.286,00
Woerden	€ 784,00	€ 784,00
Utrecht sector A2	€ 767,00	€ 1.535,00
Utrecht sector B2	€ 545,00	€ 1.090,00
<b>Zeist Rayon I + K</b>	<b>€ 306,00</b>	<b>€ 306,00</b>
Amersfoort zone A	€ 288,05	€ 288,05
Nieuwegein centrum	€ 283,00	€ 283,00
IJsselstein	€ 197,70	€ 197,70
Nieuwegein schil	€ 146,00	€ 146,00
Amersfoort zone B	€ 144,25	€ 144,25
Vijfherenlanden	€ 125,75	
Wijk bij Duurstede nieuw	€ 84,00	
<b>Zeist overige rayons</b>	<b>€ 81,00</b>	<b>€ 81,00</b>
De Ronde Venen	€ 45,35	€ 45,35
Wijk bij Duurstede verlengen	€ 41,95	

## Benchmark tariefstelling bezoekers gemeenten met betaald parkeren in regio Utrecht (prijspeil 2023)

**BENCHMARK**  
tariefstelling bezoekersparkeren  
gemeenten regio Utrecht

**Woerden**  
straatparkeren | € 2,70 per uur  
parkeergarages | € 2,00 per uur | € 16,00 per dag

**Nieuwegein**  
straatparkeren | € 3,50 per uur  
parkeergarages | € 2,80 per uur | € 16,00 per dag

**IJsselstein**  
straatparkeren | € 3,60 per uur  
parkeergarages | 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> uur gratis, daarna € 1,70 per uur

**Utrecht**  
straatparkeren | € 4,01 - € 6,64 per uur  
parkeergarages | € 2,51 - € 4,47 per uur | € 20,00 - € 45,00 per dag

**Amersfoort**  
straatparkeren | € 2,95 - € 3,35 per uur  
parkeergarages | € 2,40 - € 3,00 per uur | € 15,00 per dag

**Veenendaal**  
straatparkeren | € 2,77 per uur  
parkeergarages | € 2,34 per uur | € 6,00 - € 7,50 per dag

**HUIDIGE TARIEVEN ZEIST**  
straatparkeren | € 0,10 per 3 min | € 2,00 per uur  
p-terreinen | € 2,00 per uur | € 8,60 per dag  
p-garages | € 2,00 per uur  
€ 5,70 - € 8,60 per dag

**Gemeente Zeist**

**Logo Gemeente Woerden**

**Logo Gemeente Nieuwegein**

**Logo Gemeente IJsselstein**

**Logo Gemeente Utrecht**

**Logo Gemeente Amersfoort**

**Logo Gemeente Veenendaal**

**Opmerking:** de tarieven van bovenstaande benchmark zijn prijspeil 2023. In 2024 zullen deze waarschijnlijk nog stijgen door (in ieder geval) indexatie.

## PARKEERTARIEVEN ZEIST | HUIDIG & NIEUW

	Huidig tarief	Nieuw tarief
<b>Vergunningen en abonnementen</b>		
1 <sup>e</sup> bewonersvergunningen A t/m S	€ 81,00	€ 100,00
1 <sup>e</sup> bewonersvergunningen I + K	€ 306,00	€ 100,00
2 <sup>e</sup> bewonersvergunningen A t/m S	€ 81,00	€ 200,00
2 <sup>e</sup> bewonersvergunningen I + K	€ 306,00	€ 100,00
1 <sup>e</sup> bedrijfsvergunningen A t/m S	€ 81,00	€ 100,00
1 <sup>e</sup> bedrijfsvergunningen I + K	€ 306,00	€ 100,00
2 <sup>e</sup> bedrijfsvergunningen A t/m S	€ 81,00	€ 200,00
2 <sup>e</sup> bedrijfsvergunningen I + K	€ 306,00	€ 100,00
Forenzenvergunning I + K	€ 306,00	€ 360,00
Werkvergunning alle plaatsen	€ 665,00	€ 800,00
Werkvergunningen belanghebbenden	€ 332,00	n.v.t.
Werkvergunning apparatuur	€ 332,00	n.v.t.
Abonnement	€ 81,00	€ 400,00
<b>Bezoekers</b>		
<b>Centrumstraten</b>		
Per 60 minuten	€ 2,00	€ 4,00
Max parkeerduur	90 minuten	n.v.t.
<b>Woonstraten</b>		
Dagkaart	€ 15,00	€ 20,00
<b>Parkeerterreinen</b>		
Per 60 minuten	€ 2,00	€ 2,50
Maximaal dagtarief	€ 8,60	€ 10,00
<b>Parkeergarages</b>		
Per 60 minuten	€ 2,00	€ 2,50
Maximaal dagtarief 1 <sup>e</sup> Hogeweg & Emmaplein	€ 8,60	€ 6,00
Maximaal dagtarief 1 <sup>e</sup> Steynlaan & Gemeentehuis	€ 5,70	€ 6,00

# Bijlage 5 | Gebiedsgerichte aanpak invoering parkeerregulering

## Stappenplan



## Stap 1. Start / Aanleiding

Voor dat we starten met de gebiedsgericht aanpak dient er een aanleiding te zijn. We onderscheiden de volgende twee 'aanleidingen':

### 1. Signalen/klachten over parkeeroverlast

- Mails, brieven en meldingen van bewoners en bedrijven bij de gemeente;
- In contact/gesprek met wijkraden, bewoners- en ondernemersverenigingen;
- Signalen en praktijkervaringen van wijkmanagers, wijkbeheerders en handhavers.

Minimaal één keer per jaar maken we de balans op over waar in Zeist sprake is van parkeeroverlast. Vervolgens laten we in een representatieve week in het voor- of najaar een parkeermeting uitvoeren. Met de parkeermeting brengen we parkeerdruk en mate van uitwijkgedrag in kaart op (in ieder geval) een *werkdag overdag*, een *werkdag nacht* en een *zaterdagmiddag*. Wat betreft de acceptabele grens van parkeerdruk: in de praktijk zien we dat bewoners vanaf circa 85% overlast kunnen ervaren. Op basis van het resultaat van de parkeermeting bepalen we de volgorde en prioritering van gebieden die door gaan voor de stap van onderzoek en inventarisatie.

### 2. Locatie- en gebiedsontwikkelingen waar parkeeroverlast in de omgeving verwacht wordt

Periodiek worden de locatie- en gebiedsontwikkelingen in Zeist geïnventariseerd waarbij de omliggende buurten/wijken mogelijk proactief 'beschermd' dienen te worden tegen potentieel uitwijkgedrag van toekomstige bewoners, bedrijven en bezoekers. Afhankelijk van de verwachte parkeeroverlast, de fase van het ruimtelijk planproces en de boogde planning/doorlooptijd van de ontwikkeling bepalen we de volgorde en prioritering van gebieden die door gaan voor de stap van onderzoek en inventarisatie.

## Stap 2. Onderzoek & inventarisatie

In deze stap nemen we allereerst de parkeersituatie in het gebied nader onder de loep:

- Als eerste stap proberen we de ‘bronnen’ van parkeeroverlast te achterhalen: soms zijn er ‘aanwijsbare’ functies en bestemmingen die voor parkeeroverlast zorgen en kun je met deze bronnen in gesprek en afspraken maken over het voorkomen van uitwijkgedrag.
- Vervolgens kijken we naar de scope van het gebied: bij de invoering van parkeerregulering heeft dit ook invloed op de straten daar om heen. Het ‘straat voor straat’ doorschuiven van parkeeroverlast (waterbedeffect) willen we voorkomen. Bij de afbakening van een gebied wordt daarom breder gekeken dan enkel de straat/straten waar sprake is van parkeeroverlast.
- Beschikbaar parkeerareaal (*openbare ruimte* en *eigen terrein*) in verhouding tot de verwachte parkeervraag van bewoners, bedrijven en bezoekers met een bestemming in het gebied.
- Aanwezigheid van bezoekaantrekkende functies en bestemmingen in het gebied: winkels, voorzieningen, wijkcentrum, verenigingsgebouw, sportschool, zwembad, et cetera.
- Aandachtspunten en ‘specials’ in de inrichting en/of het gebruik van de openbare ruimte: onduidelijke situaties, gedoog parkeerplaatsen, parkeerplaatsen die voor iets anders dan parkeren gebruikt worden, smalle straten, bereikbaarheid nood- en hulpdiensten, etc.
- Voor dat we een adviespanel samenstellen en aan het werk zetten wordt bepaald over welke onderwerpen/aspecten binnen welke kaders gesproken kan worden. Denk hierbij o.a. aan de systematiek van parkeerregulering, de parkeertarieven, het tijdvak van regulering en de mogelijkheid voor het treffen van maatwerkoplossingen.

## Stap 3. Proces met adviespanel

In de gebiedsgerichte aanpak werken we met een adviespanel, waarin de diverse stakeholders van een gebied zijn vertegenwoordigd. Het panel krijgt de opdracht mee om binnen een set van kaders voor parkeerregulering te zoeken naar een passende oplossing voor de parkeeroverlast in de buurt. Via een huis-aan-huis brief worden alle bewoners, bedrijven en voorzieningen in het gebied geïnformeerd over het proces. Het samen te stellen adviespanel bestaat uit maximaal 16 personen. Indien er meer aanmeldingen binnen komen kijken we naar een zo breed mogelijk afspiegeling van en geografische spreiding over het gebied.

Afhankelijk van de kaders en keuzes in de vorige stap (onderzoek en inventarisatie) zijn er verschillende aspecten/onderwerpen die om een nadere uitwerking kunnen vragen:

- Gebiedsgrenzen van regulering;
- Dagen en tijdvak van regulering;
- Maatwerk-oplossingen voor specifieke bestemmingen en functies;
- In kaart brengen van en oplossingsrichtingen uitwerken voor eventuele onduidelijke parkeersituaties in de openbare ruimte;
- Plan op hoofdlijnen voor locaties van automaten en bebording;
- ...

Door het koppelen van algemene parkeerkennis van de gemeente aan de lokale buurt- en gebiedskennis wordt het advies voor parkeerregulering uitgewerkt. In de praktijk blijkt dat een adviespanel twee tot drie bijeenkomsten nodig heeft om tot een gezamenlijk gedragen plan te komen. Als er geen overeenstemming komt over een advies, dan is er (op dat onderdeel) geen advies en wordt de keuze overgelaten aan het college.

## Stap 4. Collegebesluit

Het plan van het adviespanel dient als input en basis voor het collegebesluit over parkeerregulering. Het college is op basis van de *Parkeerverordening* en de *Verordening Parkeerbelastingen* bevoegd om in straten/gebieden parkeerregulering in te voeren. Hiervoor worden het *Besluit betaald parkeren* en *Besluit uitgifte parkeervergunningen* aangepast. Vervolgens worden de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in een gebied ‘huis aan huis’ geïnformeerd over het collegebesluit. Wanneer je een nieuw gebied aanwijst voor parkeervergunningen is dat vatbaar voor bezwaar en



beroep (Algemene Wet Bestuursrecht). In de communicatie rondom het besluit zal 'nut en noodzaak' van de parkeerregulering goed worden uitgelegd en gemotiveerd:

- De raad wordt actief geïnformeerd;
- Het besluit wordt gepubliceerd op de website [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl);
- Er wordt een huis aan huis bewonersbrief verspreid waarin het besluit en de vervolgstappen worden toegelicht.

Opmerking: als bewoners of bedrijven het niet eens zijn met het besluit om het vergunningengebied aan te wijzen dan kan men binnen zes weken een bezwaarschrift indienen. De termijn van zes weken gaat in op de dag nadat het besluit is gepubliceerd. Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dit betekent dat het genomen besluit waartegen men bezwaar maakt wel geldt. Voor een schorsing dient men tijdens de bezwaarschriftprocedure de rechter te vragen een 'voorlopige voorziening' te treffen.

## Stap 5. Implementatie

Na het collegebesluit volgt de implementatie van de parkeerregulering. De voorbereiding en realisatie van parkeerregulering 'op straat' vraagt om een projectmatige aanpak. Belangrijkste activiteiten in deze stap zijn:

- Inrichten vergunningensysteem, bezoekersregeling en e-loket;
- NPR-zones aanmaken;
- Posities voor parkeerautomaten en bebording bepalen;
- Plaatsing van parkeerautomaten;
- Plaatsing van bebording;
- Aanbrengen van markering waar nodig;
- Eventuele civieltechnische aanpassingen in de openbare ruimte;
- Overdracht aan uitgifte parkeervergunningen en handhaving.

## Stap 6. Communicatie

Bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden dienen geïnformeerd te worden over de aanstaande invoering 'op straat'. Dit betekent dat er gecommuniceerd moet worden over allerlei praktische zaken rondom parkeerregulering. Belangrijkste onderwerpen die om uitleg vragen:

- Aanvragen van een parkeervergunning;
- Aanvragen van een bezoekersregeling;
- Uitleg over het gebruik van het digitaal parkeerloket;
- Uitleg over het gebruik van de digitale bezoekersregeling;
- Mogelijkheid voor het maken van een persoonlijke uitlegafspraak;
- Antwoorden op veel gestelde vragen;
- Mailadres en telefoonnummer voor vragen.

## Stap 7. Evaluatie

Circa 12 maanden na invoering volgt een evaluatie. We maken de balans op over het effect van parkeerregulering. De ontwikkeling van de parkeerdruk is vaak het belangrijkste aspect dat gemonitord dient te worden. De parkeermeting vooraf aan de invoering van maatregelen vormt hierbij de zogenaamde 0-meting. Voor de evaluatie doen we een 1-meting, waarbij de 0-meting het vertrek - en referentiepunt vormt. Mocht de evaluatie hier aanleiding voor geven dan komen wij met een voorstel om bij te sturen.

Austerlitz • Bosch en Duin • Den Dolder • Huis ter Heide • Zeist

**Gemeente Zeist**

Publiekshal, Slotlaan 20, Zeist

Postbus 513, 3700 AM Zeist

Telefoon 14 030

E-mail: [zeist@zeist.nl](mailto:zeist@zeist.nl)

Website: [www.zeist.nl](http://www.zeist.nl)

Twitter: [www.twitter.com/gemeentezeist](https://www.twitter.com/gemeentezeist)



# Parkeerbeleidsnota deel B

## Nota Parkeernormen Zeist

Auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen



**Gemeente Zeist**  
1 september 2023  
Versie 3.0  
Concept



# Inhoudsopgave

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

**In de regio Utrecht is de ambitie om de komende decennia ruim 100.000 woningen bij te bouwen. Zeist heeft plannen om daarvan circa 2.500 tot 4.000 woningen te realiseren. Door deze groei gaat de vraag naar mobiliteit en parkeren in Zeist en de regio ook flink toenemen. De uitdaging is om de groei van Zeist in goede banen te leiden zodat een leefbare, veilige en bereikbare leefomgeving behouden blijft.**

Hoe de Utrechtse regio op een gezonde en duurzame wijze kan groeien is beschreven in het Integraal Ruimtelijk perspectief (2021), waarin ook wensen, ambities en kansen voor Zeist zijn opgenomen. Het veranderen van het mobiliteitssysteem is een belangrijke opgave om de groei van Zeist mogelijk te maken: en betekent een geleidelijke omschakeling van auto naar fiets en openbaar vervoer. De ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit voor Zeist zijn vastgelegd in de Zeister Mobiliteitsvisie (2021). Deze visie is uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2022-2027 (2022), waarin concrete maatregelen en acties zijn opgenomen.

Het uitgangspunt van de Zeister mobiliteitsvisie is gelijkwaardigheid van vervoersmiddelen, zodat mensen in onze gemeente keuzevrijheid hebben om van A naar B te komen. Om die gelijkwaardigheid tussen de vervoersmiddelen te creëren, geven we de komende jaren extra aandacht aan ruimte-efficiënte, schone, duurzame en veilige mobiliteit. De auto is én blijft belangrijk, omdat voor een deel van de bevolking het gebruik van de auto noodzakelijk is.

## 1.2 Parkeernormen als belangrijk sturingsinstrument

De mobiliteitstransitie waar de gemeente Zeist voor staat is ook sterk van invloed op het parkeren bij bouwontwikkelingen. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt namelijk met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van hoe mensen zich verplaatsen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen is dus een belangrijk sturingsinstrument om fietsen, lopen en reizen met het openbaar vervoer te stimuleren en de groei van het aantal auto's in Zeist te beperken.

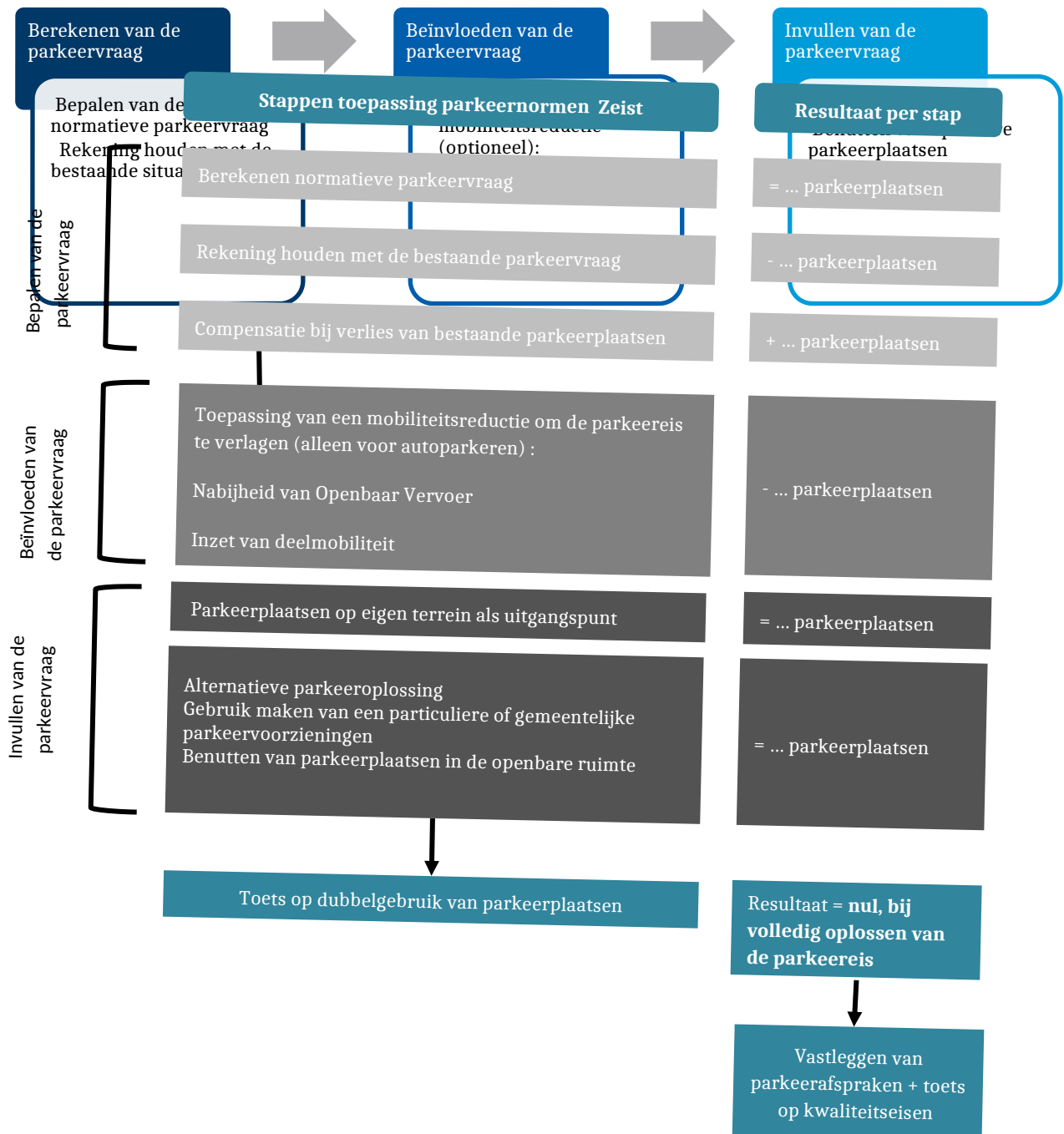
Met parkeernormen houden we grip op het parkeren bij bouwontwikkelingen (het bouwen, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw) in Zeist. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor auto en fiets beschikbaar moeten zijn voor verschillende functies, zoals woningen, bedrijven of voorzieningen. Via de parkeernormen zorgen we ervoor dat bouwontwikkelingen bereikbaar zijn en goed functioneren door het aanleggen of beschikbaar stellen van voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets. Tegelijkertijd sturen we met onze parkeernormen, waar mogelijk, op het aantal auto's in Zeist en beperken we de ruimte die parkeren inneemt. Met het actualiseren van onze parkeernormen zetten we bij bouwontwikkelingen een flinke stap in het stimuleren van ander reisgedrag dat relatief weinig ruimte in beslag neemt (lopen, fietsen en openbaar vervoer). Dat draagt ook bij aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid. De komende jaren bekijken we welke verdere stappen nodig zijn om iedereen in Zeist zich zo goed mogelijk te laten verplaatsen, nu en in de toekomst.

## 1.3 Van parkeernorm naar parkeereis

Op basis van parkeernormen bepalen we de parkeereis: hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen zijn nodig voor bouwontwikkelingen in Zeist. Dit is het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen door de initiatiefnemer van een bouwontwikkeling. Het uitgangspunt voor onze autoparkeernormen is dat er niet meer, maar ook niet minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan volgens de parkeernormen zijn toegestaan. Voor de fiets geven de parkeernormen aan hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gemaakt moet worden. Het aanleggen van meer fietsparkeerplaatsen dan de parkeernorm is dus mogelijk en wordt aangemoedigd. De nodige auto- en fietsparkeerplaatsen worden in de basis in, onder of bij de bouwontwikkeling gerealiseerd of beschikbaar gesteld (op eigen

terrein. Via de volgende stappen vertalen we de parkeernormen naar een parkeereis. Deze stappen beschrijven we in de hoofdstukken 4, 5 & 6.

Figuur 1. Overzicht toepassing Zeister parkeernormen



## 1.4 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

In deze Nota Parkeernormen is vastgelegd hoe we in de gemeente Zeist omgaan met parkeren bij bouwontwikkelingen. Dan gaat het om de parkeernormen zelf, maar ook om hoe we deze toepassen. De huidige parkeerbeleidsnota dateert uit 2004 en is aan vervanging toe. De parkeernormen sluiten namelijk niet meer aan bij onze ambities op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Ook geeft de parkeerbeleidsnota te weinig handvatten voor de toetsing van bouwplannen als het om parkeren gaat.

Met deze nieuwe Nota Parkeernormen willen we het volgende bereiken:

- Het beter in kunnen spelen op de parkeerproblematiek en (mobiliteits)kansen in de diverse wijken en kernen van Zeist. Daarvoor zetten we in op passende en **meer gebiedsgerichte parkeernormen**.
- Het **stimuleren van duurzamere en actievere mobiliteitskeuzes** en het **verminderen van het ruimtebeslag van parkeren**. Dat doen we door het actualiseren van de autoparkeernormen en het invoeren van fietsparkeernormen.
- Het bieden van **meer flexibiliteit in de toepassing van parkeernormen**, zodat we ruimte bieden om te kunnen experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit). Of rekening kunnen houden met de kwaliteit van het openbaar vervoer, zoals rondom de treinstations Den Dolder en Driebergen-Zeist.
- Het **stimuleren van bouwontwikkelingen** in Zeist, door het creëren van heldere spelregels die voor alle ontwikkelaars gelijk zijn. Zo is voor hen duidelijk onder welke voorwaarden zij de komende jaren kunnen investeren in de ontwikkeling van onze gemeente.
- Het **versnellen van bouwplanprocessen** en het toetsen van omgevingsvergunningen. Door de toepassingsregels voor de parkeernormen eenvoudiger en concreter te maken.
- Het niet alleen zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, maar ook zo goed mogelijk borgen dat deze in de praktijk ook beschikbaar zijn door aanvullende **eisen te stellen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit** van parkeerplaatsen.
- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeeroplossing van een bouwontwikkeling. Zodat nieuwe bewoners of gebruikers aan de voorkant zo goed mogelijk op hoogte zijn van de (on)mogelijkheden qua parkeren bij hun nieuwe woning of bedrijf.

## 1.5 Parkeernormen als onderdeel van integraal parkeerbeleid

Parkeernormen zijn één van de instrumenten die we hebben binnen ons parkeerbeleid. Het sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats vraagt om samenhang in de manier waarop we parkeren regelen. In de Parkeerbeleidsnota is het parkeerbeleid van de gemeente Zeist gebundeld in twee delen. Waar deze Nota parkeernormen (deel B) specifiek ingaat op het parkeren bij bouwontwikkelingen in de gemeente Zeist, ligt de focus bij deel A van de parkeerbeleidsnota op het regelen van parkeren in de bestaande situatie.

## 1.6 Leeswijzer

De opbouw van deze Nota Parkeernormen is als volgt: Het juridische kader komt aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten voor de toe te passen parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Daarna wordt in hoofdstuk 4 geschetst volgens welke stappen de parkeervraag bij bouwontwikkelingen wordt vastgesteld. Daarna worden in hoofdstuk 5 de opties beschreven om de parkeervraag te beïnvloeden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de mogelijkheden die er zijn voor het invullen van de parkeervraag. In hoofdstuk 7 worden de kwaliteitseisen benoemd waaraan de parkeeroplossing voor auto en fiets moet voldoen. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 hoe de juridische borging van de parkeeroplossing wordt geregeld.

Daarnaast zijn verschillende bijlagen opgenomen die integraal onderdeel van deze Nota Parkeernormen zijn:

Bijlage	Inhoud
1.	Definities
2.	Fietsparkeernormen
3.	Autoparkeernormen
4.	Aanwezigheidspercentages
5.	Omrekenfactor parkeren op eigen terrein
6.	Maximaal acceptabele loopafstanden
7.	Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen
8.	Rekenvoorbeelden



## 2 Juridisch kader

De toepassing van fiets- en autoparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Dit hoofdstuk gaat in op het juridisch kader voor deze Nota Parkeernormen.

### 2.1 Juridische basis via bestemmingsplan en omgevingsvergunning

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is. In het 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormen Zeist' is vastgelegd dat een omgevingsvergunning alleen wordt afgegeven als voor het parkeren wordt voldaan aan de beleidsregels uit deze Nota Parkeernormen.

#### Op weg naar de omgevingswet

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet zal leiden tot veel veranderingen in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels van alles wat met de leefomgeving te maken heeft. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota Parkeernormen. De gevolgen zullen vooral merkbaar zijn in de procedures die voor een bouwontwikkeling moeten worden doorlopen.

### 2.2 Nota parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan de beleidsregels in deze Nota Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de parkeervraag aan en hoe het parkeren wordt opgelost. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning moet voor parkeren in ieder geval het volgende worden aangegeven:

- Het ruimtelijk programma dat wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies;
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoeringen);
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van deelmobiliteit of het gebruik van particuliere parkeerplaatsen om de parkeervraag van de bouwontwikkeling (gedeeltelijk) in te vullen.

Als de aanvraag voldoet aan de eisen uit deze Nota Parkeernormen, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen. Wanneer de aanvraag omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet aan deze beleidsregels, dan is dat een reden om de omgevingsvergunning te weigeren. In bijzondere gevallen kan van de beleidsregels worden afgeweken door een gemotiveerd voorstel ter beoordeling voor te leggen aan het college van burgemeester en wethouders. Deze bijzondere gevallen waaronder kan worden afgeweken staan omschreven in paragraaf 6.3.

## 2.3 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan van de bepalingen opgenomen in deze Nota Parkeernormen afwijken, als sprake is van een onredelijk gevolg van het toepassen van deze beleidsregels, dat niet in lijn is met de bedoeling van deze Nota Parkeernormen.

## 2.4 Overgangsregeling

Bouwontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Om te voorkomen dat lopende ontwikkelingen aan nieuwe, mogelijk striktere eisen moeten voldoen die een beperking kunnen vormen voor de realisatie van de bouwontwikkeling, hebben we een overgangsregeling opgenomen. Deze overgangsregeling geldt wanneer vóór de ingangsdatum van deze Nota Parkeernormen:

- Een omgevingsvergunning is aangevraagd;
- Intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomsten zijn gesloten met de gemeente Zeist;
- Het college of de gemeenteraad van Zeist een ontwerpbesluit, ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp heeft vastgesteld.

Het staat initiatiefnemers vrij om voor deze plannen en projecten toch de uitgangspunten uit deze Nota Parkeernormen toe te passen. Alle omgevingsvergunningen die na de ingangsdatum van deze Nota Parkeernormen worden ingediend, worden sowieso aan de meest actuele beleidsregels getoetst.

# 3 Uitgangspunten voor auto- en fietsparkeernormen

In dit hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten voor het opstellen van parkeernormen voor auto en fiets. Op basis daarvan zijn de parkeernormen voor Zeist vastgesteld. Een volledig overzicht van de normen per functie zijn opgenomen in bijlage 2 (Fiets) en bijlage 3 (Auto).

## 3.1 Van parkeerkecijfers naar parkeernormen

De Zeister parkeernormen voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkecijfers<sup>1</sup> van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Deze kecijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen daarmee een goede basis voor het opstellen van onze parkeernormen. Omdat kecijfers nog geen parkeernormen zijn, hebben we een aantal stappen doorlopen om de kecijfers te vertalen naar parkeernormen.

### 3.1.1 Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen

De eerste stap richting Zeister parkeernormen is het bepalen van de mate van stedelijkheid. Dit heeft invloed op het autobezit en -gebruik. Hoe compacter een gemeente is, hoe dichterbij de voorzieningen zijn en hoe minder de inwoners afhankelijk zijn van de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Onze gemeente valt in de categorie 'sterk stedelijk'<sup>2</sup>. Het aantal adressen per vierkante kilometer ligt in Zeist gemiddeld op zo'n 1.600. Voor de bepaling van de hoogte van de parkeernormen is daarom deze stedelijkheidsgraad aangehouden.

### 3.1.2 Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen

Het beter in kunnen spelen op het eigen karakter van de diverse wijken en kernen van Zeist vraagt om gebiedsgerichte parkeernormen in plaats van één algemene parkeernorm voor heel Zeist. De volgende stap bij het bepalen van parkeernormen is daarom het opdelen van Zeist in een aantal deelgebieden, met elk hun eigen parkeernormen. Bij het definiëren van de gebieden zijn we uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarbij is ook rekening gehouden met het huidig autobezit, kwaliteit van het openbaar vervoer en fietsnetwerken, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop het parkeren in de openbare ruimte gereguleerd is.

De ligging van een bouwontwikkeling in een van deze gebieden bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn. Daarbij maken we onderscheid in onderstaande gebieden:

Gebied	Kernen (indicatief)
A	Centrum kern Zeist
B	Overige bebouwde kom kern Zeist
C	Bebouwde kom kernen Austerlitz, Den Dolder & Huis ter Heide
D	Buiten bebouwde kom

Tabel 1. Gebiedsindeling autoparkeernormen Zeist

Anders dan de autoparkeernormen worden de fietsparkeernormen niet toegepast op basis van een gebiedsindeling. De fietsparkeernorm die voor een functie geldt is overal in Zeist gelijk omdat we het gebruik van de fiets in de hele gemeente willen stimuleren.

<sup>1</sup> Auto: CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.

Fiets: CROW, Leidraad fietsparkeerkecijfers, versie 4, maart 2020.

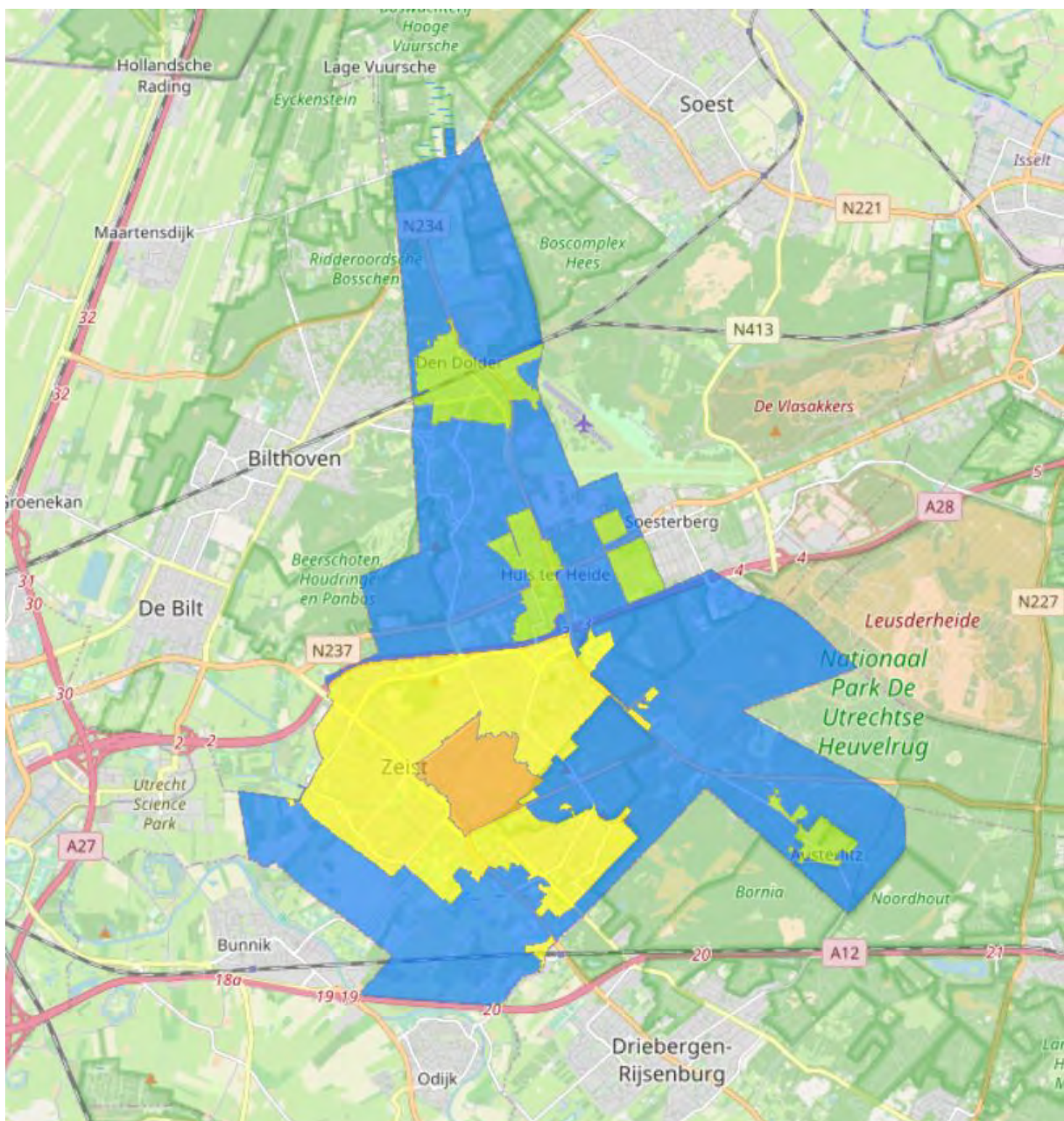
<sup>2</sup> Conform de definitie van het CBS gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid.

## Ontwikkelzones

Aanvullend op de gebiedsindeling zijn een aantal 'ontwikkelzones' aangewezen. Dat zijn gebieden waar de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen van toepassing zijn óf waar aparte parkeernormen worden voorgeschreven. Zo kan rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van deze (grootschalige) gebiedsontwikkelingen in Zeist en de manier waarop mobiliteit en parkeren hier wordt georganiseerd. Welke parkeernormen van toepassing zijn, leggen we vast in de gebiedsvisie voor de betreffende ontwikkelzone. Tot zo'n aparte gebiedsvisie is opgesteld zijn de parkeernormen en toepassingsregels uit deze Nota Parkeernormen van toepassing.

Voorbeelden van mogelijke ontwikkelzones zijn de gebiedsontwikkelingen rondom station Driebergen-Zeist, Dijnselfburg en Sortie 16.

Figuur 2. Gebiedsindeling autoparkeernormen Zeist



Een meer gedetailleerde versie van bovenstaande gebiedsindeling is terug te vinden op de website van de gemeente Zeist.

### 3.1.3 Keuze binnen bandbreedte

De landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW bevatten een bandbreedte – variërend van laag tot hoog. Nadat de stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling zijn bepaald, is de laatste stap het maken van een onderbouwde keuze binnen deze bandbreedte om onze parkeernormen voor auto en fiets vast te kunnen stellen.

Met een gemiddelde van 1,1 auto's per huishouden (excl. leaseauto's) is het autobezit in Zeist – min of meer - gelijk aan het landelijk autobezit. Het baseren van de parkeernormen op het gemiddelde van de landelijke kencijfers zou passen bij de huidige vraag naar autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen in Zeist. Doorgaan op de ingeslagen weg, waarbij we parkeerplaatsen vraagvolgend aanleggen, is alleen géén optie als we willen groeien en gelijktijdig leefbare en ruimtelijk kwalitatieve wijken en kernen willen die voor iedereen bereikbaar zijn. Zeist kiest er daarom bewust voor om de autoparkeernormen te baseren op de minimale landelijke kencijfers.

De kencijfers voor fiets zijn anders opgebouwd dan die van de auto. Het kencijfer is representatief voor een gemiddeld fietsgebruik. De bandbreedte geeft de spreiding van een ondergemiddeld tot een bovengemiddeld fietsgebruik weer. Om fietsgebruik in Zeist te faciliteren en te stimuleren kiezen we ervoor om uit te gaan van een hoog fietsgebruik en dus van relatief hoge fietsparkeernormen. Voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt, omdat dit voor deze functies leidt tot een meer realistische parkeernorm.

#### Onderbouwing Zeister autoparkeernormen

Cijfers over het feitelijk autobezit in Zeist geven een goede indicatie van hoe hoog de autoafhankelijkheid is. En vormen daarmee een basis voor het vaststellen van onze autoparkeernormen.

##### *Autobezit in Zeist*

Het aantal auto's per inwoner van Zeist ligt al jaren op hetzelfde niveau. Gemiddeld is er ongeveer één auto op elke twee Zeistenaren. Het aantal personenauto's in onze gemeente is de afgelopen vijf jaar met circa 1.000 toegenomen. Dat loopt gelijk op met de groei in het aantal inwoners van Zeist.

##### *Verschillen in autobezit per huishouden*

Iedere kern van Zeist heeft een eigen identiteit en karakteristieken. Dat is ook terug te zien in het autobezit. Per huishouden zijn er in Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide de meeste auto's, ook al neemt het gemiddelde autobezit hier iets af. In de overige wijken schommelt het autobezit constant rond de één per huishouden. Dat toont aan dat gebiedsgerichte parkeernormen nodig zijn.

*Figuur 3. Ontwikkeling aantal personenauto's per huishouden, exclusief leaseauto's (2018-2022)*

## 3.2 Parkeernormen voor verschillende functies

De hoogte van de parkeernormen varieert per functie. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels etc.). De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, werknemers, etc.) en een bezoekersdeel. Hierna gaan we kort in op de verschillende parkeernormen.

### 3.2.1 Autoparkeernormen voor woonfuncties

In Zeist worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om deze woningtypen te categoriseren maken we in eerste instantie onderscheid naar woninggrootte. De omvang van een woning wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (BVO)<sup>3</sup>. Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden bepaald. De parkeernorm zelf geldt per woning.

Naast de reguliere woningen, is er ook een aantal woningtypen gericht op een specifieke woondoelgroep. Om rekening te houden met het autobezit van deze doelgroepen worden voor de volgende type woningen aparte parkeernormen toegepast:

- **Sociale huurwoningen**  
Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. De huur mag nooit hoger zijn dan een bepaald bedrag: de liberalisatiegrens. Een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning als de aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dat is kale huur, dat wil zeggen zonder servicekosten, gas, elektra en dergelijke. Voor deze sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.
- **Kamerverhuur**  
Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.
- **Zorg- of aanleunwoningen**  
Een zelfstandige woning voor mensen met zorg binnen handbereik. Deze woningen zijn blijvend geschikt of eenvoudig geschikt te maken voor bewoners van alle leeftijden met een zorgvraag, vooral bedoeld voor ouderen en gehandicapten.
- **Verpleeg/verzorgingstehuis**  
Een wooneenheid waarbij de bewoner niet meer geheel zelfstandig kan wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig heeft. Te denken valt aan de bewoners van een bejaardenhuis, verzorgingshuis of verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het faciliteren van bezoekers en personeel.

---

<sup>3</sup> De BVO wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouwgebonden buitenruimten zoals balkons of dakterrassen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend.

### Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de auto

Bij woningen moeten er, naast parkeerplaatsen voor de bewoners zelf, ook parkeerplaatsen worden aangelegd voor hun bezoekers. Hiervoor geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied verschillend voor de auto:

Gebied	Bezoekersparkeernorm auto
A	0,2 per woning
B	0,2 per woning
C	0,2 per woning
D	0,3 per woning

Tabel 2. Bezoekersparkeernorm voor auto's in Zeist

#### Keuze voor gebiedsgerichte bezoekersparkeernorm voor auto's

De landelijke kencijfers over het bezoekersparkeren gaan uit van een standaard bezoekersparkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning. De ervaring in de praktijk is dat deze parkeernormen voor bezoekersparkeren te hoog zijn. Er komt steeds meer onderbouwning voor het gebiedsgericht toepassen van de bezoekersparkeernorm. De parkeervraag van bezoekers is, naast kenmerken van de bezoeker zelf, namelijk ook afhankelijk is van locatie-specifieke factoren op het adres van de bewoner die bezoek ontvangt. Daarom kiezen we voor de zones A, B & C voor een iets lagere bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning.

### 3.2.2 Fietsparkeernormen voor woonfuncties

Fietsparkeernormen voor woonfuncties hebben niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Deze verplichten ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren van circa 5 m<sup>2</sup>, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven.

In Zeist hebben we als gelijkwaardig alternatief een voorkeur voor een gezamenlijke fietsparkeervoorziening<sup>4</sup>. Bewoners zullen een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Bij het realiseren van een gemeenschappelijke fietsparkeervoorzieningen mogen de bergingen kleiner en geïntegreerd in de woningen worden opgenomen. Aangezien de berging naast het parkeren van fietsen ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening een berging van 2,7 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd.

In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing en bij gestapelde woningbouw is dat vaak een gezamenlijke fietsparkeervoorziening.

#### Richtlijn voor fietsparkeren bij transformatie naar woningen

Het bouwbesluit geeft geen voorschriften voor een fietsparkeervoorziening in de transformatie van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet alsnog worden afgedwongen.

Zeist verwacht van initiatiefnemers dat ook bij transformatie en functiewijziging voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Ook hier hebben we de voorkeur voor een gezamenlijke fietsenstalling.

<sup>4</sup> Op basis van fietsparkeernormen bepalen we hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn in zo'n gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening.

### **Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de fiets**

Bewoners hebben niet alleen zelf parkeervoorzieningen nodig, ook hun bezoek wil een fiets parkeren. De gemeente Zeist hanteert een norm van minstens 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners voor alle parkeergebieden.

### **3.2.3 Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties**

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn parkeernormen voor auto en fiets opgenomen voor een groot aantal andere functies. Voor niet-woonfuncties zijn geen voorschriften voor fietsparkeren opgenomen in het bouwbesluit 2012. Hier passen we bindende fietsparkeernormen toe om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen.

Bij de auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties maken we een onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

- Werken
- Winkelen en boodschappen doen
- Ontspanning en sport
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheidszorg en sociale voorzieningen
- Onderwijs

Het kan zo zijn dat een voor te realiseren functie geen parkeernorm is vastgelegd in deze Nota Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet genoeg is, dan wordt door de gemeente Zeist een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag te bepalen.



## 4 Het bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bouwontwikkeling. Daarvoor worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets. Hierna beschrijven we de verschillende stappen.

Figuur 2. Het bepalen van de parkeervraag: hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig?



### 4.1 De normatieve parkeervraag berekenen

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat doen we door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende fiets- en autoparkeernorm. Bij het bepalen van de parkeervraag wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt in de parkeervraag voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) en voor bezoekers.

Wanneer binnen één bouwontwikkeling verschillende functies komen, dan berekenen we de parkeervraag door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen en deze bij elkaar op te tellen.

**Resultaat:** voor alle functies die in de bouwontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeervraag bepaald.

### 4.2 Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (saldere)

Soms zijn er bij een bouwontwikkeling parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het parkeren bij de bestaande functie. Als deze parkeerplaatsen beschikbaar blijven, dan hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gemaakt die nodig zijn voor de *extra* parkeervraag die ontstaat door de functiewijziging. De parkeerplaatsen uit de bestaande situatie kunnen dan namelijk worden hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit noemen we salderen.

Om rekening te houden met de bestaande situatie trekken we de parkeervraag van de bestaande situatie af van de parkeervraag van de nieuwe situatie. Alleen voor het verschil in parkeerplaatsen moet een oplossing worden gevonden. Dit is geen Zeister beleid, maar landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

**Resultaat:** de parkeervraag in de bestaande situatie is in mindering gebracht op de normatieve parkeervraag.

### **Uitgangspunten salderen parkeervraag**

Bij het salderen van de parkeervraag passen we de volgende uitgangspunten toe:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als bestaande functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de bestaande situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar (vanaf de aanvraagdatum van de omgevingsvergunning) leegstaat. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) die oorspronkelijk voor het gebouw zijn aangelegd, ook echt beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar niet. Mits de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen is gegarandeerd.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeervraag van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de bestaande functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.
- Bij salderen kan een initiatiefnemer nooit aanspraak maken op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de bestaande situatie fysiek aanwezig zijn binnen acceptabele loopafstand (ongeacht de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen).
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

### **4.3 Vaststelling van de parkeervraag**

Bij het berekenen van de parkeervraag ronden we tussentijds niet af. Pas op het einde wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat we tot en met 0.49 naar beneden afronden, en vanaf 0.5 naar boven.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen. Dat doen we op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen (hoofdstuk 6). Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

**Resultaat:** het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen van de bouwontwikkeling is vastgesteld (exclusief eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen).

# 5 Het beïnvloeden van de parkeervraag

Met het doorlopen van de stappen uit het vorige hoofdstuk is de parkeervraag voor auto en fiets bepaald. Voor sommige bouwontwikkelingen maken we het mogelijk om de autoparkeervraag niet alleen met fysieke autoparkeerplaatsen op te lossen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. Hierna beschrijven we welke mogelijkheden er zijn om de autoparkeervraag te beïnvloeden.

## 5.1 Toepassing van een mobiliteitscorrectie (optioneel)

Het is onder voorwaarden mogelijk een mobiliteitscorrectie toe te passen op de autoparkeervraag van een bouwontwikkeling. Daardoor zijn minder autoparkeerplaatsen nodig. Hierbij houden we rekening met de verschillende wijken en buurten van Zeist en de daar aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto. Om het risico op parkeeroverlast in de openbare ruimte te beperken hebben we een maximum bepaald voor het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve en duurzamere vorm van mobiliteit mag worden ingevuld.

Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op één of meerdere mobiliteitscorrecties. De correctiefactoren gelden hierbij als een maximum. De volgende mobiliteitscorrecties zijn mogelijk, die ook gecombineerd mogen worden:

### 5.1.1 Mobiliteitscorrectie 1: Nabijheid van een OV-knooppunt

Bij de treinstations Driebergen-Zeist en Den Dolder en bij busstation Jordanlaan komen verschillende vervoersstromen bij elkaar. Omdat meerdere vormen van mobiliteit worden aangeboden, liggen hier kansen voor duurzame alternatieven voor de auto. Door de nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer hebben mensen gemiddeld genomen een ander mobiliteitspatroon en daarmee kan ook de vraag naar autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager zijn. Dat effect is vooral merkbaar op de kortere loop- en fietsafstanden.

Voor een bouwontwikkeling in de directe nabijheid van een OV-knooppunt hanteren we de onderstaande correctiefactoren. Aan andere dan de hier genoemde OV-knooppunten wordt geen mobiliteitscorrectie toegekend. De mobiliteitscorrectie geldt voor alle type functies die onderdeel zijn van een bouwontwikkeling. De hoogte van de correctie is afhankelijk van de werkelijke afstand vanaf de ontwikkellocatie tot de entree van het OV-knooppunt:

OV-knooppunt	Afstand ontwikkellocatie tot OV-knooppunt		
	0 – 200 meter	200 - 400 meter	400 – 800 meter
Station Driebergen-Zeist	20%	10%	5%
Station Den Dolder en busstation Jordanlaan	10%	5%	0%

Tabel 3. Maximale correctiefactoren voor nabijheid van OV-knooppunten

#### Variatie in de hoogte van de mobiliteitscorrectie voor het OV

De hoogte van de correctiefactor hebben we gerelateerd aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. Bij station Driebergen-Zeist zijn meer opties voor het reizen met het OV als het gaat om frequentie en OV-verbindingen in meerdere richtingen. Daarom is de maximale correctiefactor hier hoger dan bij station Den Dolder en Jordanlaan.

### 5.1.2 Mobiliteitscorrectie 2: Inzet van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is belangrijk om Zeist leefbaar en bereikbaar te houden, zeker gezien de groei van onze gemeente. Als bewoners auto's delen, zijn minder parkeerplaatsen nodig. Dat geeft ruimte om bij bouwontwikkelingen een correctiefactor toe te passen op de parkeereis wanneer deelmobiliteit wordt ingezet. De correctie geldt standaard alleen voor woonfuncties en wordt berekend over het bewonersdeel van de parkeereis. De inzet van deelmobiliteit heeft geen effect op de parkeervraag van bezoekers van bewoners.

#### Omgevingsfactoren bepalen de kans op succes van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is vooral een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen. Het bezit van een eigen auto is dan geen voorwaarde. Wanneer de auto nodig is voor de dagelijkse verplaatsingen (zoals woon-werkverkeer), ligt een deelauto minder voor de hand. Als de dagelijkse verplaatsingen ook zonder auto te maken zijn, is de deelauto wél een goede optie. Korte dagelijkse verplaatsingen zijn vaak op de fiets of zelfs lopend te doen. Voor langere verplaatsingen is het openbaar vervoer het enige concurrerende alternatief. Daarom houden we bij de mobiliteitscorrectie voor deelmobiliteit rekening met de nabijheid van OV-knooppunten.

Ook betaald parkeren vergroot de kans op succes van deelmobiliteit. Wanneer het duurder wordt voor bewoners om de auto te parkeren, zal de belangstelling voor deelmobiliteit toenemen. Tegelijkertijd is de omgeving beschermd tegen parkeeroverlast. Ook dit wegen we mee bij het bepalen van de hoogte van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van deelmobiliteit.

#### Correctiefactoren deelmobiliteit

Het effect van deelmobiliteit op de parkeervraag is afhankelijk van een aantal omgevingsfactoren. Deze hebben invloed op het aantal eigen auto's dat (potentieel) gecompenseerd wordt door de inzet van deelmobiliteit. De aanwezigheid van voldoende alternatieven voor het maken van dagelijkse verplaatsingen (autoafhankelijkheid) én de aanwezigheid van betaald parkeren rondom de bouwontwikkeling zijn bepalend voor hoe hoog de correctiefactoren voor deelmobiliteit zijn op verschillende locaties in Zeist.

Hierbij maken we onderscheid in drie categorieën, met elk een eigen correctiefactor van de parkeereis bij de inzet van deelmobiliteit. Het opstellen van een deelmobiliteitsplan is een voorwaarde voor het toepassen van deze correctiefactor.

Parkeergebieden	Maximale korting op parkeervraag bewoners (alleen eigen gebruik) bij inzet van deelmobiliteit
Bouwontwikkelingen in gebied met betaald parkeren	20%
Bouwontwikkelingen binnen 400 meter loopafstand van Station Den Dolder en Driebergen-Zeist	20%
Bouwontwikkelingen in de rest van Zeist	10%

Tabel 4. Maximale correctiefactoren voor inzet van deelmobiliteit

### **Deelmobiliteitsplan als voorwaarde voor ‘mobiliteitskorting’ deelmobiliteit**

Naast de omgevingsfactoren is de manier waarop deelmobiliteit wordt aangeboden bepalend voor het succes. Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij ook echt besluiten geen eigen auto te hebben.

Een voorwaarde voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie bij de inzet van deelmobiliteit is het opstellen van een deelmobiliteitsplan door de initiatiefnemer. Dit plan geeft aan op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht bij de bouwontwikkeling. Het deelmobiliteitsplan bestaat minimaal uit de volgende elementen:

- Er wordt minstens één deelauto aangeboden per 25 woningen. Het aanbod moet daarbij minimaal uit twee deelauto's bestaan.
- Aangevoerd moet worden dat er een mate van beschikbaarheidsgarantie voor de bewoners is. Met andere woorden: als alle deelauto's zijn afgenomen of vooraf gereserveerd, moeten er extra deelauto's kunnen worden aangeboden om tijdens piekmomenten ook in de behoefte te voorzien.
- Er worden bij voorkeur (geen verplichting) diverse soorten deelmobiliteit aangeboden. Een aanbod van andere vormen van deelmobiliteit, zoals e-scooters, e-bakfietsen, speedpedelecs, etc, is in overleg met (toekomstige) bewoners te bepalen.
- Bij voorkeur (geen verplichting) hebben bewoners ook de mogelijkheid om een busje of ander type auto te kunnen afnemen, bijvoorbeeld voor het vervoeren van grotere/zwaardere spullen en het meenemen van meerdere personen.
- Met een financiële paragraaf wordt aangevoerd hoe de kosten voor de deelmobiliteit worden doorberekend aan bewoners. Een investeringsbedrag van de initiatiefnemer of het verweven van bepaalde vaste kosten in de VVE-bijdrage, zorgen voor lagere gebruikskosten, wat het gebruiken van deelmobiliteit aantrekkelijker maakt.
- Het mobiliteitsplan bevat ook een communicatie-/marketingparagraaf. Hierin staat tenminste beschreven hoe nieuwe bewoners worden geïnformeerd over het aanbod van deelmobiliteit.
- De bewoners worden bij voorkeur ook vooraf ondervraagd over hun behoefte aan deelmobiliteit. Daarnaast vindt jaarlijkse een evaluatie plaats onder de bewoners. Als gevolg van deze evaluatie kan het aanbod van deelmobiliteit worden bijgesteld. Daarbij wordt het aanbod deelmobiliteit in het kader van de stimulering de eerste 3 jaar niet gereduceerd.
- De evaluatie wordt als rapportage samen met de gebruikscijfers ook jaarlijkse gedeeld met de gemeente Zeist.
- Het deelmobiliteitsconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de bouwontwikkeling worden opgeleverd.

Het is aan de gemeente Zeist om het deelmobiliteitsplan te toetsen en hierop akkoord te geven.

#### **Mobiliteitscorrectie voor niet-woonfuncties is maatwerk**

Door het bieden en stimuleren van alternatieve mobiliteit kunnen ook niet-woonfuncties, zoals bedrijven, scholen of instellingen, de parkeervraag van medewerkers beïnvloeden. Hier is een mobiliteitscorrectie mogelijk op de parkeervraag van vaste gebruikers op basis van een objectieve onderbouwing. Zo'n onderbouwing bestaat minimaal uit cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie en uit resultaten uit referentieprojecten waarin vergelijkbare maatregelen zijn genomen. Het is aan de gemeente Zeist om te bepalen of een mobiliteitscorrectie voor niet-woonfuncties wordt toegestaan.

### **Parkeerplaatsen voor deelmobiliteit bij toepassing mobiliteitskorting**

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit is het uitgangspunt dat voor alle aangeboden deelauto's (en eventueel aanvullende deeltweewielers) ook een parkeerplaats wordt gereserveerd op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen voor deelmobiliteit tellen we op bij de parkeereis. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

**Resultaat:** Op de (resterende) normatieve parkeervraag van de bouwontwikkeling zijn optioneel één of meerdere mobiliteitscorrectie(s) toegepast.

# 6 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van de vorige hoofdstukken is de parkeervraag van de bouwontwikkeling bepaald, waarbij de parkeervraag voor auto's mogelijk is gereduceerd door het toepassen van een mobiliteitscorrectie. De parkeervraag vertalen we via een aantal stappen naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn. Het uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd wordt.

*Figuur 3. Invullen van de parkeervraag: hoe en waar zijn parkeerplaatsen beschikbaar?*



## 6.1.1 Maximaal acceptabele loopafstanden

Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 4.

## 6.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Soms worden in een bouwontwikkeling verschillende functies gecombineerd. Niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Dat betekent dat parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen dubbel te gebruiken zijn. Vaak kan de parkeereis daardoor naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 5. Dubbelgebruik is van toepassing op zowel fiets- als autoparkeren.

Voor alle parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moet in beeld worden gebracht welke gebruikersgroepen daar zullen parkeren en of dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk is. Het dagdeel waarop alle functies die gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen samen de hoogste parkeervraag hebben (het maatgevende moment), is bepalend voor het vaststellen van de parkeereis.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, etc.) horen hier dus niet bij..

## 6.1.3 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan een aantal minimale kwaliteitseisen. Dat gaat onder andere over de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van parkeerplaatsen. In hoofdstuk 7 beschrijven we wat onze minimale kwaliteitseisen zijn voor auto- en fietsparkeerplaatsen.

## 6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Bij elke bouwontwikkeling in Zeist moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden volgens de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten liggen. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Als er door de bouwontwikkeling parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de bouwontwikkeling, wordt dan opgeteld bij de parkeereis.

### Wat is parkeren op eigen terrein?

Het parkeren moet worden opgelost op het terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd. Ook parkeerplaatsen die binnen loopafstand extra worden aangelegd en volledig worden betaald door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Vooral in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gemaakt die, nadat de ontwikkeling is voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit behoren. Binnen dit stappenplan worden ook deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein gezien.

### 6.2.1. Vrijstelling oplossen bezoekersparkeren op eigen terrein in zone A

In en rondom het centrum van Zeist (zone A) is een ruim aanbod van openbare parkeergarages en parkeerterreinen. De bestaande parkeercapaciteit in de parkeergarages en terreinen zetten we ook in voor het opvangen van de parkeervraag van bouwontwikkelingen in het centrum van Zeist. Bouwontwikkelingen in zone A zijn vrijgesteld van de parkeereis om het bezoekersparkeren van auto's zelf te regelen. Het is hier dus niet verplicht om parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te maken of ergens anders te kopen of huren. Bezoekers betalen voor het parkeren in de parkeergarages en op de parkeerterreinen het reguliere parkeertarief. Deze vrijstelling is van toepassing zolang blijkt dat de parkeerdruk in de gemeentelijke parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau blijft (ter bepaling door het college van burgemeester en wethouders).

### 6.2.2. Omrekenfactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

In de praktijk blijkt dat bij woningen een deel van de parkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's van bewoners toch in de openbare ruimte worden geparkeerd en niet op eigen terrein. Dat zorgt onnodig voor een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt de tabel uit bijlage 6 gebruikt.

In de gebieden met betaald parkeren kunnen we 'afdwingen' dat niet wordt uitgeweken naar de openbare ruimte. Hier zijn deze omrekenfactoren daarom niet van toepassing en telt elke parkeerplaats volwaardig mee.

**Resultaat:** het aantal parkeerplaatsen voor auto dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de bouwontwikkeling is bepaald.



## 6.3 Alternatieve parkeeroplossing

In sommige gevallen is het fysiek onmogelijk of onwenselijk om voldoende auto- of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te maken. In bepaalde situaties willen wij toestaan dat kan worden afgeweken van het uitgangspunt om op eigen terrein te moeten parkeren. Deze afwijkingsmogelijkheden zijn hieronder beschreven onder 6.3.1 en 6.3.2. Daarbij wordt eerst gekeken naar de optie om bestaande parkeerplaatsen in particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen te benutten. Als dat geen reële mogelijkheid is, dan kan eventuele restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen worden ingezet als onderdeel van de parkeeroplossing.

Het college van burgemeester en wethouders van Zeist bepaalt of zo'n alternatieve oplossing mogelijk is. Is dat niet zo, dan moet de volledige parkeereis voor auto en fiets op eigen terrein worden ingevuld.

### 6.3.1. Gebruik van particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen

De eerste optie voor het vinden van een alternatieve parkeeroplossing buiten eigen terrein is het huren of kopen van bestaande autoparkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen. Voor het fietsparkeren is het gebruiken van particuliere parkeervoorzieningen geen optie.

#### Gemeentelijke parkeervoorzieningen

De autoparkeervraag kan worden opgelost door gebruik te maken van openbare parkeervoorzieningen (parkeergarages) van de gemeente Zeist. De optie om het parkeren van auto's hier (gedeeltelijk) op te lossen, geldt zolang de bezetting van deze parkeerplaatsen (op maatgevende momenten) op een acceptabel niveau blijft. Dit is ter beoordeling aan de gemeente Zeist. Bij het gebruik van gemeentelijke parkeervoorzieningen worden abonnementen afgenomen bij de gemeente Zeist tegen het dan geldende tarief.

#### Particuliere parkeervoorzieningen

Wanneer autoparkeerplaatsen bij een andere partij dan de gemeente Zeist worden afgenomen, moet een koop- of huurcontract worden overlegd voor een periode van minimaal 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn op maatgevende momenten met een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (met data-analyse of een parkeeronderzoek). Het uitgangspunt is dat de bezetting van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet groter wordt dan 95%.

Om te voorkomen dat dezelfde autoparkeerplaatsen voor meerdere bouwontwikkelingen worden ingezet, wordt een overzicht bijgehouden van toegekende verzoeken voor het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in gemeentelijke- of particuliere parkeervoorzieningen.

**Resultaat:** Het is inzichtelijk of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het gebruik van bestaande autoparkeerplaatsen in een gemeentelijke of particuliere parkeervoorziening.

### 6.3.2. Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen. Soms is het dan mogelijk om de auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarbij heeft het de voorkeur om eerst het parkeren van bezoekers in de openbare ruimte op te lossen en pas daarna van vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers. Deze afwijkingsbevoegdheid willen we alleen gebruiken als aan de onderstaande voorwaarden wordt voldaan.

De openbare parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze nodig zijn ook echt beschikbaar zijn. De gemeente Zeist beoordeelt op basis van een parkeeronderzoek of de parkeerplaatsen in de openbare ruimte geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de parkeervraag in te vullen. Ons uitgangspunt is dat de bezetting van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet boven de 85% komt.

Na goedkeuring van de gemeente Zeist is het ook mogelijk nieuwe auto- of fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte te maken. Als deze parkeerplaatsen worden aangelegd voor de bouwontwikkeling, dan zijn de aanlegkosten voor rekening van de initiatiefnemer. De aangelegde parkeerplaatsen zijn niet exclusief te gebruiken door de (bezoekers van) de initiatiefnemer. De gemaakte afspraken worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

**Resultaat:** Helder is of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het gebruik van bestaande (of nieuw aan te leggen) autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

#### Eisen aan parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Zo'n parkeeronderzoek moet door en voor rekening van de initiatiefnemer worden uitgevoerd. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van parkeercapaciteit en parkeerbezetting) moet door de gemeente Zeist zijn goedgekeurd. Hierbij hanteren we de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in de parkeerzone geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling (zie bijlage 4);
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op de maatgevende dagen en dagdelen op basis van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 5).

## 6.4 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

De werkelijkheid van het parkeren is soms weerbarstiger dan de theorie. Het kan voorkomen dat de parkeereis niet (volledig) kan worden ingevuld. Ook niet met een alternatief voor het parkeren op eigen terrein. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte óf financiële middelen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen te realiseren of te benutten.

In eerste instantie is het dan aan de initiatiefnemer om een oplossing te zoeken. Bijvoorbeeld door het bijstellen of aanpassen van het bouwprogramma, zodat wel aan de parkeereis kan worden voldaan. Lukt het de initiatiefnemer zelf niet om een oplossing te vinden, dan is maatwerk mogelijk met een goede onderbouwing. Op basis daarvan kan het college van burgemeester en wethouders van Zeist in zeer uitzonderlijke gevallen een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan door toepassing van de hardheidsclausule.

Zonder maatwerk is het niet voldoen aan de parkeereis een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

# 7 Kwaliteit van de parkeeroplossing

**Bij parkeernormen denkt vrijwel iedereen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Het heeft alleen weinig zin om parkeerplaatsen te maken als die onvoldoende toegankelijk zijn of om andere redenen niet worden gebruikt. Om te zorgen dat parkeerplaatsen in de praktijk beschikbaar zijn en gebruikt worden, stellen we ook eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossing voor de auto en fiets.**

## 7.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Het gebruik van fietsparkeerplaatsen hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort daarvan. Ook de routing, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. Bij fietsparkeervoorzieningen met een ondermaatse kwaliteit worden fietsen in de praktijk niet op de juiste manier geparkeerd of wordt de fietsenstalling helemaal niet gebruikt.

De gemeente Zeist hanteert kwaliteitseisen voor fietsparkeren om te waarborgen dat de fietsparkeerplaatsen die voor een bouwontwikkeling worden aangelegd van voldoende kwaliteit zijn (zie bijlage 7). In de kwaliteitseisen voor het fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, bakfietsen en scootmobielen moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Naast reguliere fietsparkeerplaatsen gelden aanvullende eisen voor fietsparkeerplaatsen met een afwijkende maatvoering:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, scootmobielen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 cm breed).
- Minimaal 50% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 50 cm).

### 7.1.1 Aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is een voorwaarde om in een fietsparkeervoorziening laadinfrastructuur aan te brengen zodat elektrische tweewielers een accu kunnen opladen.

## 7.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren

Een autoparkeerplaats met te krappe afmetingen zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. De kwaliteit van parkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.

### 7.2.1 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo zelfstandig mogelijk kan meedoen in Zeist. Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zorgen we bij bouwontwikkelingen voor voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij sluiten we aan bij de landelijke richtlijnen op dit thema.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (functies waarvan de parkeervraag voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Waarbij tenminste 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang aangelegd worden, maar sowieso binnen een loopafstand van maximaal 100 meter liggen.

### **7.2.2 Aanleg van laadinfrastructuur voor auto's**

Vanwege de groei van elektrische en hybride auto's is het belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar is in Zeist. Daarbij gelden verschillende voorwaarden voor laadinfrastructuur op eigen terrein en in de openbare ruimte:

- Parkeerplaatsen op eigen terrein bij bouwontwikkelingen moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Bouwbesluit 2012), voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Deze wettelijke eisen zijn passend voor het ambitieniveau van de gemeente Zeist rondom het stimuleren van duurzaam en schoon vervoer.
- Om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke elektrische laadinfrastructuur, neemt Zeist deel aan een raamovereenkomst voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte bij gebiedsontwikkelingen. Het gaat om gebiedsontwikkelingen waarin minimaal 30 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Daarbij wordt minstens 2,5% van de openbare parkeerplaatsen voorzien van een publiek oplaadpunt (jaargang 2023). Gezien de groei van elektrisch rijden wordt dat percentage elk jaar verhoogd met 0,5%. Er worden bij deze bouwontwikkelingen ook voorbereidingen getroffen om het aantal publieke laadpalen in de toekomst verder op te kunnen schalen.

# 8 Borgen van de parkeeroplossing

Het is belangrijk dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over het parkeren op de juiste manier worden geborgd. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsofvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft ons de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

## 8.1 Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

De gemeente Zeist maakt voor de juridische borging van de parkeeroplossing bij een bouwontwikkeling gebruik van de omgevingsvergunning en in sommige gevallen van een privaatrechtelijke overeenkomst.

### 8.1.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk opgenomen (zowel kwantitatief als kwalitatief) welke parkeereis wordt opgelegd aan een bouwontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het onderdeel parkeren:

- Het aantal te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- De toepassing van eventuele mobiliteitscorrectie op de autoparkeervraag;
- Op welke manier is voorzien in een aanbod van deelmobiliteit op eigen terrein (indien van toepassing);
- Beperking voor uitgifte van auto parkeervergunningen.

### 8.1.2 Vastlegging van privaatrechtelijke afspraken

Wanneer de parkeereis bij een bouwontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden afgesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van de betreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is belangrijk dat met een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van private parkeerplaatsen goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie. Zo is een overeenkomst die eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van particuliere parkeerplaatsen, ook voor een volgende eigenaar bindend.

Wanneer bestaande particuliere parkeerplaatsen buiten het eigen terrein worden ingezet voor het (gedeeltelijk) oplossen van de parkeervraag moet – vóór het verlenen van de omgevingsvergunning - een koop- of huurcontract worden overlegd met daarin minimaal aangegeven:

- De locaties(s) van de parkeerplaatsen;
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen;
- De daarbij behorende gebruikstijden;
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar);
- De mate van kettingbeding.

Als gebruik wordt gemaakt van een mobiliteitscorrectie, dan is de aanbieder verplicht om via kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling deelmobiliteit wordt aangeboden en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.

## 8.2 Beperkt recht op parkeervergunning helder vastgelegd

Het uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in Zeist de parkeervraag op eigen terrein faciliteren. Voor adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein óf over parkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen (openbaar/particulier) geldt de BROP-regeling. Dit staat voor 'Beperkt Recht Op Parkeervergunning'. Adressen waarvoor deze regeling geldt komen niet of verminderd in aanmerking voor parkeervergunningen voor het parkeren in de openbare ruimte. Dit wordt op huisnummerniveau vastgelegd. Zo verminderen we het ruimtebeslag van parkeren in de openbare ruimte.

De BROP-regeling geldt voor alle bouwontwikkelingen in Zeist, ongeacht of een ontwikkellocatie in gereguleerd gebied ligt of daarbuiten.

### **Uitzondering voor uitgeven van auto parkeervergunningen**

Een uitzondering voor het toepassen van de 'BROP-regeling' zijn situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. In dat geval kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een (beperkt) aantal parkeervergunningen, bijvoorbeeld als er in de bestaande situatie al in de openbare ruimte werd geparkeerd of de gemeente Zeist akkoord is gegaan met het benutten van openbare parkeerplaatsen omdat er voldoende ruimte op straat beschikbaar is.

## 8.3 Communicatie naar de eindgebruiker

Het is enorm belangrijk dat iedere koper of huurder als eindgebruiker op de hoogte is van de afspraken die over het parkeren zijn gemaakt voor een bouwontwikkeling. De afspraken moeten daarom actief gecommuniceerd worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen zoals makelaars, vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijkheid om parkeervergunningen aan te vragen. Hiervoor wordt een clause opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

# Bijlage 1. Definities

Om duidelijkheid te creëren volgt hierbij een lijst met definities van gebruikte begrippen in deze Nota Parkeernormen Zeist:

Begrip	Definitie
Aanwezigheidspercentages	De aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 5, waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
BROP-regeling	Afkorting voor 'Beperkt Recht op Parkeervergunning'. Een door gemeente Zeist opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
Deelmobiliteitsplan	Een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welke deelmobiliteitsconcept (naar aard en omvang) ingezet wordt om in de (gedeeltelijke) mobiliteitsbehoefte van een bouwontwikkeling te voorzien.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kan worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of ergens anders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven in bijlage 4.
Functiewijziging	Er is sprake van functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
Gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Zeist sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op



	een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies samen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 5.
Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.
Parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlagen 2 (fiets) en 3 (auto).
Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Zeist wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt.
Parkeereis	Het aantal fysiek te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto en fiets.
Parkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen, zoals voor de fiets opgenomen in bijlage 2 en voor de auto in bijlage 3.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% ligt. Op particulier terrein moet de bezetting van parkeren onder de 95% blijven.
Sloop/nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.

## Bijlage 2. Fietsparkeernormen

In het bouwbesluit staan de minimale eisen waaraan voldaan moet worden bij nieuwbouw of verbouwingen. Zeist kiest er echter voor om de fietsparkeernormen te baseren op de maximum fietsparkeerkencijfers. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waar bouwontwikkelingen in Zeist in moeten voorzien.

### Wonen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 40 m2 BVO	Per woning	2,0	0,5
Woning tussen 40 – 60 m2 BVO	Per woning	2,0	0,5
Woning tussen 60 – 90 m2 BVO	Per woning	3,0	0,5
Woning tussen 90 – 130 m2 BVO	Per woning	3,0	0,5
Woning groter dan 130 m2 BVO	Per woning	5,0	0,5
Woning sociale huur	Per woning	3,0	0,5
Serviceflat/aanleunwoning	Per woning	1,0	0,5
Kamerverhuur	Per kamer	1,0	0,5

### Werken

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	3,0	3,0
Commerciële dienstverlening	Per 100 m2 BVO	3,0	5,0
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	2,0	0,0
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	1,0	0,0
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	3,0	3,0

### Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Winkel	Per 100 m2 BVO	4,0
Supermarkt	Per 100 m2 BVO	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	0,4
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	0,4

### Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Apotheek	Per locatie	17,0
Huisartsenpraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Fysiotherapiepraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Consultatiebureau	Per 100 m2 BVO	4,0
Consultatiebureau voor ouderen	Per 100 m2 BVO	4,0
Tandartsenpraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Gezondheidscentrum	Per 100 m2 BVO	3,7
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	1,4
Penitentiaire inrichting	Per 100 m2 BVO	1,4
Religiegebouw	Per 100 zitplaatsen	Maatwerk per bouwontwikkeling

## Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	5,0
Museum	Per 100 m2 BVO	1,4
Bioscoop, theaters, schouwburg	Per 100 m2 BVO	12,0
Theater/ schouwburg	Per 100 zitplaatsen	24,0
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	24,0
Casino	Per 100 m2 BVO	1,4
Bowlingcentrum	Per 100 m2 BVO	1,4
Biljart-/ snookercentrum	Per 100 m2 BVO	1,4
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	8,5
Fitness	Per 100 m2 BVO	8,5
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	3,9
Sporthal	Per 100 m2 BVO	3,9
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	6,2
Sportveld	Per ha. netto terrein	50,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	Maatwerk per bouwontwikkeling
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	20,0
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bassin	28,0
Indoorspeeltuin	Per 100 m2 BVO	1,4
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,4

## Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Hotel	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling
Cafeteria, fastfood, snackbar	Per 100 m2 BVO	5,0
Café of bar	Per 100 m2 BVO	10,0
Restaurant, eetcafé of bistro	Per 100 m2 BVO	Tussen 4,0 en 20,0 afhankelijk van type restaurant

## Onderwijsvoorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Basisschool	Per 100 m2 BVO	0,7	-
Basisschool	Per 10 leerlingen	-	6,0
Middelbare school	Per 100 m2 BVO	1,0	16,0
ROC	Per 100 m2 BVO	1,0	14,0
Hogeschool, Universiteit	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling	

# Bijlage 3. Autoparkeernormen

## Wonen

Functie	Eenheid	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 40 m2 BVO	Per woning	0,5	0,2	0,6	0,2	0,8	0,2	0,9	0,3
Woning tussen 40 – 60 m2 BVO	Per woning	0,6	0,2	0,8	0,2	1,0	0,2	1,2	0,3
Woning tussen 60 – 90 m2 BVO	Per woning	0,7	0,2	0,9	0,2	1,1	0,2	1,3	0,3
Woning tussen 90 – 130 m2 BVO	Per woning	0,8	0,2	1,0	0,2	1,3	0,2	1,5	0,3
Woning groter dan 130 m2 BVO	Per woning	0,9	0,2	1,1	0,2	1,4	0,2	1,7	0,3
Woning sociale huur*, appartement	Per woning	0,3	0,2	0,4	0,2	0,6	0,2	0,7	0,3
Woning sociale huur*, huis	Per woning	0,5	0,2	0,6	0,2	0,8	0,2	0,9	0,3
Serviceflat/aanleunwoning	Per woning	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per woning	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Kamerverhuur	Per kamer	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2

### Toelichting

Voor de functie 'wonen' wordt de parkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners apart berekend. Om deze reden is de bewoners- en bezoekersparkeernorm afzonderlijk opgenomen in bovenstaande tabel. De bewonersparkeernorm is exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. Het totale aantal parkeerplaatsen per woning wordt dus bepaald door het optellen van de parkeernorm voor bewoners en bezoekers.

## Werken

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	0,9	1,3	1,4	2,3	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m2 BVO	1,3	1,6	2,0	3,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	1,1	1,5	1,9	2,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	0,4	0,6	0,8	0,8	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	0,8	1,1	1,3	1,7	5%

## Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 BVO	0,9	1,7	2,4	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m2 BVO	2,1	3,0	3,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 BVO	4,9	5,8	6,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,9	4,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,4	5,4	n.v.t.	80%
Winkels centrum Zeist	Per 100 m2 BVO	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Winkels buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,1	2,7	n.v.t.	72%
Winkels wijkcentrum (klein)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,7	3,5	n.v.t.	72%
Winkels wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,3	4,1	n.v.t.	94%
Winkels wijkcentrum (groot)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,8	4,7	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,2	5,3	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	0,9	1,4	2,0	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 BVO	2,9	4,8	6,6	8,5	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	Per 100 m2 BVO	0,9	1,3	1,4	1,7	91%
Warenhuis (zeer groot)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	4,4	4,4	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,6	2,0	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,2	3,7	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	7,8	8,6	9,4	94%

Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,5	2,0	2,2	87%
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	89%

## Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	0,2	0,5	0,8	1,1	97%
Museum	Per 100 m2 BVO	0,3	0,5	0,9	n.v.t.	95%
Bioscoop, theaters, schouwburg	Per 100 m2 BVO	2,2	6,9	10,0	12,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	Per 100 m2 BVO	1,6	4,2	6,7	8,9	97%
Theater/ schouwburg	Per 100 m2 BVO	5,8	6,4	8,3	10,5	87%
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	2,4	2,9	3,4	4,6	86%
Casino	Per 100 m2 BVO	5,2	5,6	6,0	7,7	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,1	1,7	2,3	2,3	89%
Biljart-/ snookercentrum	Per tafel	0,6	0,8	1,1	1,5	87%
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	1,0	3,3	4,9	6,9	93%
Fitnessstudio/ sportschool	Per 100 m2 BVO	0,9	2,9	4,2	6,0	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m2 BVO	1,2	3,9	5,7	6,9	90%
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	2,0	4,1	6,1	6,8	99%
Sporthal	Per 100 m2 BVO	1,2	1,8	2,4	3,2	96%
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	0,8	1,6	2,4	3,3	94%
Tennishal	Per 100 m2 BVO	0,2	0,3	0,4	0,4	87%
Squashhal	Per 100 m2 BVO	1,5	2,3	2,6	3,1	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	9,7	10,5	12,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	9,1	11,9	14,8	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0	13,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,04	0,04	0,04	n.v.t.	99%
Golfbaan	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	85,6	108,3	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld	Per 100 m2 BVO	0,4	1,2	1,9	2,6	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m2 BVO	1,0	1,8	2,8	3,6	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m2 BVO	2,2	3,1	4,0	4,9	98%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,1	1,2	1,3	100%

## Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	0,7	2,2	4,4	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,1	1,9	3,6	6,0	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,5	2,6	4,2	6,3	77%
4* hotel	Per 10 kamers	2,7	4,4	6,3	8,5	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,2	6,8	9,3	11,8	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 BVO	4,0	4,0	5,0	n.v.t.	-
Restaurant	Per 100 m2 BVO	8,0	8,0	12,0	n.v.t.	-
Discotheek	Per 100 m2 BVO	4,1	10,3	16,4	18,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw	Per 100 m2 BVO	3,0	4,0	5,0	n.v.t.	99%

## Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,8	2,2	2,7	3,0	57%
Apotheek	Per apotheek	2,0	2,5	2,9	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	1,0	1,2	1,5	1,7	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,0	1,3	1,6	1,9	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,2	1,5	1,8	2,1	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,3	1,7	2,1	2,4	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	55%
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	1,3	1,5	1,6	1,9	29%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,9	3,0	3,4	37%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	-

## Onderwijs

Functie	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 BVO	0,8	1,0	1,1	1,4	-
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,5	0,5	0,5	0,5	-
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,3	3,0	3,3	3,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,2	3,8	4,2	4,9	7%
Hogeschool	Per 100 studenten	6,3	6,9	7,5	8,9	72%
Universiteit	Per 100 studenten	9,7	11,5	12,7	14,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 studenten	3,0	4,0	5,0	9,5	95%



# Bijlage 4. Maximaal acceptabele loopafstanden

Als maat voor de ligging van parkeerplaatsen ten opzichte van een bouwontwikkeling hanteert de gemeente Zeist maximaal acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden zijn afgeleid uit landelijke kencijfers van het CROW. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerlocatie naar het bestemmingsadres. De loopafstand is de werkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) van de (entree van een) functie tot de parkeerplaats / entree van een parkeergarage of parkeerterrein.

## Fietsparkeren

Type parkeerder	Wonen	Werken	Overige functies
Vaste gebruikers	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)
Bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter

De maximale loopafstanden voor fietsparkeerplaatsen zijn voor alle parkeergebieden gelijk.

## Autoparkeren

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
A	500 meter	600 meter	300 meter
B	200 meter	400 meter	200 meter
C	200 meter	200 meter	200 meter
D	100 meter	200 meter	100 meter

# Bijlage 5. Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid uit landelijke kencijfers van het CROW.

Functie	Werkdag				Koop - avond	Zaterdag		Zondag - middag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	20%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	45%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	30%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	0%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	30%	0%	15%	15%	5%	5%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis/aanleunwoning	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten & bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

# Bijlage 6. Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt onderstaande tabel gebruikt:

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit $\geq$ 5,5 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Diepte oprit $\geq$ 11 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter
Dubbele (brede) oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit $\geq$ 5,5 meter Breedte oprit $\geq$ 4,5 meter.
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	/
Garage (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit $\geq$ 5,5 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter
Garage met lange oprit	3	1,0	Diepte oprit $\geq$ 11 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter.
Garage met dubbele (brede) oprit	3	2,0	Diepte oprit $\geq$ 5,5 meter Breedte oprit $\geq$ 4,5 meter
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	/

# Bijlage 7. Kwaliteitseisen fietsparkeren

**Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van die voorziening. Ook de routing binnen de voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan in op kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen die leidend zijn voor het ontwerp en de inrichting van fietsparkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen in Zeist:**

## **Positionering**

Om gebruik van de fiets te stimuleren is de fiets bij voorkeur de eerste vervoerskeuze die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets op de beste plek staan bij aankomst ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Bij voorkeur wordt de fietsparkeervoorziening dicht bij de entree geplaatst dan de parkeerplaatsen voor auto's. Als dat niet mogelijk is, dan moet de fietsparkeervoorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar zijn voor alle gebruikers.

## **Toegankelijkheid**

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke fietsparkeervoorziening zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal circa 50 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/neven- /personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van maximaal 18%, met een aantrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aantrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen, scootmobielen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of kaartlezer.

## **Inrichting en bruikbaarheid**

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsparkeervoorziening zijn:

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.

- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 40 cm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 290 cm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags rekken ongeschikt zijn voor kinderen.
- De hart op hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard of scootmobielen kunnen worden gestald.

# Bijlage 8. Rekenvoorbeelden

Om de toepassing van onze parkeernormen te illustreren, zijn hierna een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

## Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Een bouwontwikkeling omvat 800 m2 BVO detailhandel met daarboven 4 appartementen van elk 40 m2 BVO. De ontwikkeling ligt in gebied B. De normatieve parkeervraag ligt op 20 parkeerplaatsen ( $800/100 * 2,1 + 4 \text{ woningen} * 0,6 + 0,2$ ). Door de mix van deze functies is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Alle parkeerplaatsen zijn uitwisselbaar.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de verschillende functies weergegeven. In dit voorbeeld is maar een beperkt aantal meetmomenten opgenomen.

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
Detailhandel	30%	70%	20%	0%	100%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	1,2	1,2	2,2	2,4	1,4
Bezoekers	0,1	0,2	0,6	0,0	0,8
Detailhandel	5,0	11,8	3,4	0,0	16,8
<b>Totaal</b>	<b>6,3</b>	<b>13,1</b>	<b>6,2</b>	<b>2,4</b>	<b>19,0</b>

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als het maatgevende moment met een parkeereis van 19 autoparkeerplaatsen.

## Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

In een bestaand kantoorpand in zone A worden 25 appartementen gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m<sup>2</sup> BVO. Voor de nieuwe functie geldt een parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning, plus 0,2 voor bezoek. De parkeervraag van de woningen is 20 parkeerplaatsen (25 \* 0,8). De oude functie heeft een parkeernorm van 0,9 per 100 m<sup>2</sup> BVO. Dit betekent dat voor het kantoor 14 (1.500 / 100 \* 0,9) parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.

De parkeervraag van de huidige functie (kantoor), mag in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de toekomstige functie (wonen). Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillen in aanwezigheidspercentages van beide functies:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
<b>Nieuw</b>					
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
<b>Oud</b>					
Kantoor	100%	100%	15%	0%	15%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
<b>Nieuw</b>					
Bewoners	7,5	7,5	13,5	15	9
Bezoekers	0,5	1	4	0	5
<b>Oud</b>					
Kantoor	-14	-14	-2,1	0	-2,1
<b>Parkeereis na saldering</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>7</b>

Op de werkdagochtend en -middag neemt de parkeervraag af door de bouwontwikkeling. Op de andere momenten in de week ontstaat een extra parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld volgt een parkeereis van 15 (extra) parkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.

### Rekenvoorbeeld 3 | Toepassing mobiliteitscorrectie

Nabij station Den Dolder worden 20 appartementen gerealiseerd met elk een omvang van 80 m<sup>2</sup> BVO. Hiervoor geldt een totale parkeervraag van 26 parkeerplaatsen ( $20 * 1,1 + 0,2$ ), waarvan 4 parkeerplaatsen voor bezoekers en 22 parkeerplaatsen voor bewoners.

De bouwlocatie ligt binnen een afstand van 150 meter ten opzichte van het station waardoor een mobiliteitscorrectie van 10% wordt toegepast. Na deze correctie komt de parkeereis op 23,4 parkeerplaatsen, waarvan 3,6 voor bezoekers en 19,8 voor bewoners. Er wordt daarnaast voldaan aan de gestelde voorwaarden voor het aanbieden van een deelconcept. Daardoor is een aanvullende mobiliteitscorrectie van 20% op de parkeervraag van bewoners mogelijk. De parkeereis voor deze bouwontwikkeling is dan als volgt:

Functie	Oorspronkelijke parkeereis (na ov-reductie)	Mobiliteitscorrectie	Nieuwe Parkeereis
Woning bewoners	19,8	-20%	15,8
Woning bezoekers	3,6	/	3,6
Totaal	23,4		19,4

De totale parkeereis komt daarmee op 20 parkeerplaatsen. In dit geval worden de parkeerplaatsen exclusief gereserveerd voor bewoners, waardoor dubbelgebruik niet mogelijk is. Als tegenprestatie voor het toepassen van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van een deelconcept, moeten 2 parkeerplaatsen voor deelauto's op eigen terrein worden geplaatst. De parkeerplaatsen die nodig zijn voor het parkeren deze deelauto's moet bij de parkeereis worden opgeteld. Voor deze bouwontwikkeling moeten in totaal dus 22 ( $20 + 2$ ) parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

### Rekenvoorbeeld 4 | Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

In gebied A worden 15 woningen gerealiseerd met elk een omvang van 110 m<sup>2</sup> BVO. Hiervoor geldt een totale parkeervraag van 15 parkeerplaatsen ( $15 * 0,8 + 0,2$ ), waarvan 3 parkeerplaatsen voor bezoekers en 12 parkeerplaatsen voor bewoners. Voor het bezoekersgedeelte geldt in gebied A een vrijstelling en hoeft geen oplossing gezocht te worden. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen van de parkeergarages en -terreinen in het centrum van Zeist. Op eigen terrein kunnen fysiek maar 8 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Na goedkeuring van de gemeente Zeist worden de resterende 4 parkeerplaatsen ( $12 - 8$ ) ingevuld door het afnemen van abonnementen in één van de gemeentelijke parkeergarages.



Austerlitz • Bosch en Duin • Den Dolder • Huis ter Heide • Zeist

**Gemeente Zeist**

Publiekshal, Slotlaan 20, Zeist  
Postbus 513, 3700 AM Zeist  
Telefoon 14 030

E-mail: [zeist@zeist.nl](mailto:zeist@zeist.nl)

Website: [www.zeist.nl](http://www.zeist.nl)

Twitter: [www.twitter.com/gemeentezeist](https://www.twitter.com/gemeentezeist)



**Reactienota Participatie (behorende bij de concept parkeerbeleidsnota gemeente Zeist)**

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Vereniging Lyceumkwartier Zeist	21-mei-23	Zoals in verleden vaak genoemd en aangegeven op 13 april jl. zien wij een toenemende parkeerdruk in onze buurt / LCK van bezoekers, ondernemers/(winkel)personeel centrum, ziekenhuis en school. Passende maatregelen zijn dringend nodig om de toenemende parkeerdruk en parkeeroverlast te voorkomen. Wij voorzien dat de nieuwe parkeermaatregelen en -normen voor het centrum, zoals (i) het inflexibel betaald parkeren (bijvoorbeeld alleen een dagkaart in plaats van keuze van de duur) en (ii) het uitbreiden van het vergunningstelsel in het centrum en Wilhelminabuurt, zullen leiden tot een substantiële toename van parkeerders in het Lyceumkwartier (waterbedeffect). Daarom moet de gemeente terughoudend zijn in het uitbreiden van het vergunninggebied.	We onderzoeken elke 2 jaar de parkeerdruk in de bebouwde kom van Zeist. De parkeerdruk in het Lyceumkwartier is over het algemeen heel laag. In de Wilhelminaparkbuurt, waar het parkeren gratis is en wat dichterbij het centrum ligt, is de parkeerdruk hoog. Het invoeren van betaald parkeren kan de problemen daar oplossen. Wij hebben een werkwijze opgenomen waar bewoners van een woonwijk met elkaar bepalen onder welke voorwaarden er betaald parkeren wordt ingevoerd. Als er gesprekken gepland worden, dan nodigen wij de VLZ hiervoor uit.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Vereniging Lyceumkwartier Zeist	21-mei-23	Verder vinden wij het invoeren van vergunningparkeren in het Lyceumkwartier zelf onwenselijk. Het probleem moet daar worden opgelost waar het zit zonder steeds een grotere olievlek of "waterbed" te creëren. De presentatie leek nu erg gefocust op betaald parkeren en het parkeervergunningstelsel. De optie van de invoering van een blauwe zone met parkeerschijf, zoals bijvoorbeeld in de Bilt en Bilthoven, leek niet geëxploreerd. Het gebruik van een mix van instrumenten geeft meer mogelijkheden.	Er is sprake van betaald parkeren in het centrum van Zeist. Betaald parkeren is een goed instrument om de ambities en speerpunten uit het Mobiliteitsplan te realiseren. Een blauwe zone betekent gratis parkeren met een maximale duur. In combinatie met betaald parkeren leidt een blauwe zone tot ongewenst zoekverkeer. Een blauwe zone in woonstraten voorkomt niet dat mensen daar (kort) parkeren en veroorzaakt overlast voor de bewoners.	We nemen de suggestie niet over.
Vereniging Lyceumkwartier Zeist	21-mei-23	Wij zijn voorstander van een parkeerplan met een breed draagvlak van bewoners in het Lyceumkwartier, dat tevens ook in goede afstemming met omliggende buurten zoals de Wilhelminaparkbuurt wordt gemaakt.	Met de voorgestelde werkwijze voor onderzoek naar invoering van betaald parkeren willen we dat bewoners van een woonwijk gezamenlijk onderzoeken of betaald parkeren een oplossing is voor hun parkeerproblemen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Vereniging Lyceumkwartier Zeist	21-mei-23	Door de beperkte ruimte op het ziekenhuisterrein en het betaald parkeren op dat terrein, wijken veel personeelsleden uit naar de Prof. Lorentzlaan en omgeving. Het parkeren op de Prof. Lorentzlaan is hierdoor voor de aanwonenden zelf en hun bezoek vaak onmogelijk. Uw beleid dat bewoners ook op eigen terrein moeten parkeren is kortzichtig omdat er vaak ook een 2de auto is en bezoek of bezorgdiensten een plaats moeten hebben.	Uit parkeeronderzoeken blijkt dat de parkeerdruk op de prof. Lorentzlaan nabij het ziekenhuis op werkdagen hoog is. Iets verder van het ziekenhuis is de parkeerdruk op de prof. Lorentzlaan laag tot gemiddeld. 's Avonds en in het weekend is de parkeerdruk op de hele prof. Lorentzlaan laag. In de aangrenzende lanen is de parkeerdruk de hele week laag. Bewoners kunnen parkeren op eigen terrein en hun bezoek soms ook, of op acceptabele loopafstand op de prof. Lorentzlaan of aangrenzende lanen.	We nemen de suggestie niet over.
Vereniging Lyceumkwartier Zeist	21-mei-23	Daarnaast is het parkeren op de Socrateslaan (een deel van ca 130 meter zijnde het gedeelte tussen de Prof. Lorentzlaan en de Platolaan dat een lichte bocht kent die het zicht op de weg bemoeilijkt) een probleem voor de doorstroming van het verkeer en de veiligheid. Daar worden dagelijks 15/16 auto's geparkeerd. Veel scholieren en ouders met kinderen passeren echter ook op de fiets en komen dan tegenliggend autoverkeer tegen op de smalle strook, die overblijft. Dit stuk van de Socrateslaan is een belangrijke ontsluitings/toegangsweg tot de diepere buurt en daar wordt hier veel gebruik van gemaakt door de bewoners (mede door de afsluitingen eind Senecalaan met de ventweg Krakelingweg en die van de Aristoteleslaan met de Lindenlaan). Tevens is de route Prof. Lorentzlaan-Socrateslaan-Homeruslaan-Verlengde Slotlaan net als de Lindenlaan een sluiproute naar de A28. Al met al reden genoeg om voor dit deel van de Socrateslaan aan beide kanten van de weg een parkeerverbod in te stellen. Dit zal de veiligheid en de leefbaarheid zeer ten goede komen.	De gemeente gaat een parkeerverbod instellen voor de linkerkant van de Socrateslaan (gezien vanaf de Prof. Lorentzlaan) tot de Platolaan.	We nemen uw suggestie deels over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Verkeerscommissie buurtvereniging Wilhelminapark	1-5-2023	Als Verkeerscommissie pleiten wij – en dat is niet voor de eerste keer - voor aanpassing van het parkeerregime in onze buurt. De druk op vooral de Prins Hendriklaan is onaanvaardbaar groot. Dit geldt ook voor de Krullelaan en Woudenbergseweg. Via parkeerregulering moet nu echt een oplossing worden gevonden. Het idee om automobilisten te verleiden om in de onderbezette parkeergarages in het centrum te parkeren is in onze ogen te vrijblijvend. Dit draagt onvoldoende bij aan verbetering van de huidige situatie. Aan de andere kant voorzien wij dat wanneer één of enkele lanen te maken krijgen met uitbreiding van het vergunningstelsel het waterbedeffect zal optreden. Hierdoor krijgen andere straten en lanen in onze buurt en het aangrenzende deel van het Lyceumkwartier mogelijk te maken met parkeeroverlast. De Verkeerscommissie beveelt aan om met een integraal Parkeerplan te komen voor onze buurt, dat breed gedragen wordt door de bewoners. Bij voorkeur in goed overleg met de Vereniging Lyceumkwartier. We kunnen ons voorstellen dat bewoners die nu niet te maken hebben met parkeeroverlast de bestaande situatie willen handhaven. Met een goede onderbouwing van parkeerregulering is draagvlak mogelijk, denken wij. Mocht uitbreiding van het vergunningstelsel voor onze hele buurt onverhoopt niet haalbaar zijn dan pleiten wij voor een gefaseerde invoering, waarbij in eerste instantie Prins Hendriklaan en Woudenbergseweg onder het vergunningstelsel vallen.	In de nieuwe parkeerbeleidsnota hebben we een werkwijze opgenomen hoe we als gemeente omgaan met verzoeken om betaald parkeren in te voeren. Daarbij willen we, binnen van tevoren vastgestelde kaders, samen met bewoners kijken in welke straten betaald parkeren een oplossing is voor de ervaren problemen. Op basis van eventueel uit te voeren onderzoek naar de parkeerdruk, en met de kennis vanuit de woonwijk, verwachten we een gedragen besluit te kunnen nemen. Daarbij hoort ook dat we rekening houden met uitwijkgedrag.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Verkeerscommissie buurtvereniging Wilhelminapark	1-5-2023	Wij hechten eraan om te vermelden dat het voor bezoekers (familie, vrienden, zakenrelaties, patiënten) altijd mogelijk moet zijn om via de app korte tijd in onze buurt hun auto te parkeren. Wie langer dan 1 of 2 uur parkeert dient zijn auto in de parkeergarages te stallen. Die zijn op loopafstand goed te bereiken. Alleen is een slimme(re) bebording naar de parkeergarages dringend gewenst. Zeker voor bezoekers die onbekend zijn met de Zeister situatie in het centrum.	In straten met vergunningparkeren kunnen bewoners hun bezoek digitaal aanmelden tegen een voordelig tarief. De bebording zullen we opnieuw beoordelen en kijken waar verbeteringen mogelijk zijn.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Verkeerscommissie buurtvereniging Wilhelminapark	1-5-2023	In de nieuwe Parkeernota wordt aangegeven dat de beprijzing van parkeren in Zeist verandert. Ons valt op dat in de nieuwe plannen parkeren op de Slotlaan weliswaar duurder wordt, maar nog altijd per tijdseenheid wordt afgerekend. Wij stellen voor om te komen tot een vast tarief van een half of heel uur en dat moet ook de maximale parkeertijd zijn. De blauwe kaart (maximaal half uur of 15 minuten gratis parkeren) is een andere optie. Wie langer op de Slotlaan parkeert zet de auto in de parkeergarages. Dit zorgt voor minder autoverkeer op de Slotlaan, zoals in de Mobiliteitsvisie wordt bepleit waar de auto te gast is. Ook onze buurt wordt hierdoor wellicht minder als doorgaande (sluip)route gebruikt.	Gratis parkeren op de Slotlaan middels een blauwe zone (blauwe parkeerschijf) trekt juist meer auto's naar de Slotlaan en zorgt voor meer verkeersbewegingen. Dat willen we voorkomen. We voeren daarom een hoger parkeertarief in in de winkelstraten. Daarmee bieden we mensen nog steeds de mogelijkheid om te parkeren op bv de Slotlaan, maar dat kost hen meer dan parkeren in een parkeergarage. Een maximale parkeerduur is door een recente gerechtelijke uitspraak niet meer gewenst.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt deels bij aan uw verzoek.
Verkeerscommissie buurtvereniging Wilhelminapark	1-5-2023	Ook wordt geparkeerd in bochten, waardoor slecht zicht is en verkeersonveilige situaties ontstaan. Vooral fietsers hebben hier last van. Onze buurt telt veel kinderen en die zijn kwetsbaar. Een eenvoudige oplossing is het aanbrengen van gele strepen, die parkeren verbiedt.	Het mag algemeen bekend verondersteld worden dat parkeren in een bocht verboden is. Als bewoners of bezoekers toch in een bocht parkeren, kunnen zij van de BOA's een boete krijgen.	We nemen de suggestie niet over.
Verkeerscommissie buurtvereniging Wilhelminapark	1-5-2023	Wij juichen het toe dat de gemeente in de Parkeernota 2023 kiest voor een nieuw uitgiftebeleid van vergunningen. Zoals bekend is een deel van onze buurt reeds decennialang voorzien van een vergunningstelsel. Dit werkt prima. Als dit gebied wordt uitgebreid moet extra kritisch worden gekeken naar wie wel en wie niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning. Vooral bezoekers en centrumondernemers moeten naar de parkeergarages en door de gemeente aangewezen parkeergebieden worden verwezen. Ook dit vermindert de parkeerdruk op onze buurt.	Het parkeerbeleid is er op gericht om met het systeem van vergunningparkeren ruimte te bieden aan de bewoners. Zoals u zelf aangeeft werkt dit prima. We geven een beperkt aantal bedrijfsvergunningen aan bedrijven die gevestigd zijn in een vergunninggebied. We vinden dat zij ook recht hebben op een vergunning in het rayon waarin zij gevestigd zijn. Net zoals bij de bewonersvergunningen stimuleren wij het gebruik van de parkeergarages en terreinen voor bedrijven door ook hier te differentiëren in het tarief voor de 1e en 2e bedrijfsvergunning. Daarnaast verlagen wij het % uit te geven bedrijfsvergunningen van 20% naar 10% (van de capaciteit).	We nemen de suggestie niet over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Verkeerscommissie buurtvereniging Wilhelminapark	1-5-2023	Op de hoek Slotlaan/Stationslaan krijgt het pand van het voormalige Chinese restaurant Lin Fa een nieuwe bestemming. Er zijn plannen om hier 12 of 14 appartementen te realiseren. Uitgifte van nieuwe parkeervergunningen dient zeer selectief te gebeuren; bij voorkeur alleen voor de beschikbare parkeergarages. Een alternatief is om betaald parkeren op het eerste deel van de Stationslaan ter hoogte van het Bethaniëpark alleen te benutten voor vergunninghouders. In het najaar wordt de uitritconstructie Slotlaan/Stationslaan aangepast en veiliger gemaakt. Daardoor worden ook enkele parkeerplaatsen verplaatst. Een goed moment om nut en noodzaak van deze parkeerplaatsen te herijken, zoals wordt voorgesteld. Wellicht een idee om hier enkele laadpalen te plaatsen. De enige laadpaal in de Stationslaan ter hoogte van Het Spoor gaat op termijn vanwege nieuwbouw en herinrichting weer verdwijnen (zo blijkt op de voorlopige schetsen). Ook herijking van de parkeerplaatsen aan de Huydecoperweg lijkt ons een goede gedachte. Hier is sprake van een onduidelijke situatie: een deel vergunningen parkeren, een ander deel betaald parkeren.	De genoemde parkeerplaatsen zijn momenteel bestemd voor kortparkeerders die bv de winkels en horeca willen bezoeken. We overwegen om de 13 parkeerplaatsen op de hoek Slotlaan/Stationslaan toe te voegen aan het vergunninggebied, zodat bewoners met een parkeervergunning gebruik mogen maken van deze 13 plaatsen. Dit leidt ook tot minder verkeer in de Wilhelminaparkbuurt. Hetzelfde geldt voor 10 parkeerplaatsen op de Huydecoperweg die nu nog bestemd zijn voor kortparkeerders. De laadpaal in de Stationslaan zal niet worden verwijderd, maar wordt verplaatst. Als blijkt dat er een extra laadpaal nodig is, dan zal deze worden geplaatst.	We nemen de suggestie over.
Buurtvereniging Walkart	9-5-2023	Het voorstel om het aanvragen van een tweede parkeervergunning te ontmoedigen door het tarief te verhogen naar €190,- zou naar ons idee meer effect hebben door het bedrag te verhogen naar €300,-. Daarmee zou dit tarief gelijk komen te liggen aan de kosten van een parkeerplek in de garage. Daardoor zal mogelijkerwijs eerder gekozen worden voor een overdekte plek. Voor de bewoners in ons rayon zal een verhoging naar €190,- geen overweegpunt zijn om voor een duurdere plek in de garage te kiezen.	We krijgen verschillende reactie op ons idee om het tarief voor een 2e parkeervergunning te verhogen. Sommigen vinden de verhoging onvoldoende, anderen vinden het nieuwe tarief te hoog. Vooralsnog houden wij vast aan de gepresenteerde €190, dit is meer dan een verdubbeling van het tarief in 2023.	We nemen de suggestie niet over.
Buurtvereniging Walkart	9-5-2023	Ondernemers in ons rayon hebben een vergunning om in het rayon te parkeren. Onze suggestie is om deze ondernemers te stimuleren om een parkeerabonnement te nemen voor de parkeergarage. Wij zien het liefst dat het beleid voor ondernemers wordt dat er bij verloop geen mogelijkheid meer is om een vergunning voor de wijk te krijgen, uitsluitend voor de parkeergarage.	We geven een beperkt aantal bedrijfsvergunningen aan bedrijven die gevestigd zijn in een vergunninggebied. We vinden dat zij ook recht hebben op een vergunning in het rayon waarin zij gevestigd zijn. Net zoals bij de bewonersvergunningen stimuleren wij het gebruik van de parkeergarages en terreinen voor bedrijven door ook hier te differentiëren in het tarief voor de 1e en 2e bedrijfsvergunning. Daarnaast verlagen wij het % uit te geven bedrijfsvergunningen van 20% naar 10% (van de capaciteit).	We nemen de suggestie niet over.
Buurtvereniging Walkart	9-5-2023	In relatie tot het vorige punt kunnen wij meegaan met uw voorstel om de geldende eindtijd voor betaald parkeren aan te passen van 18:00 naar 21:00 uur. Toch zien wij ons genoodzaakt om hierbij een kanttekening te plaatsen. De meting van de bezetting in ons rayon kwam uit op 82%. De hoeveelheid auto's met een parkeervergunning die geparkeerd staan op de parkeerplaats Hogeweg passage zijn hierin niet meegenomen. Door de parkeertijd te verlengen naar 21:00 uur ontnemt bewoners die laat uit het werk komen en de volgende dag weer vroeg vertrekken de mogelijkheid om van deze parkeerplaats gebruik te maken. Zij zullen ook moeten uitwijken naar de wijk, waardoor de druk juist wordt verhoogd.	Het nieuwe parkeerbeleid gaat voor meer ruimte zorgen voor de bewoners. Maar wij begrijpen uw zorg over het mogelijk niet meer kunnen benutten van parkeerterrein Kerkweg tussen 18:00 en 21:00 uur 's avonds. Het betreffende parkeerterrein is niet in eigendom van de gemeente, maar we zijn in gesprek met de eigenaren om te kijken of er een tijdelijke oplossing mogelijk is voor de periode van 18:00 tot 21:00 uur.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Buurtvereniging Walkart	9-5-2023	Wat is het beoogde beleid ten aanzien van toekennen van plekken voor deelauto's en oplaadpunten?	Het beleid ten aanzien van het plaatsen van laadpalen ligt vast in de Laadvisie. Het beleid ten aanzien van deelauto's is opgenomen in het Mobiliteitsplan. Voor zowel het plaatsen van een laadpaal als voor het toekennen van een deelautoplek in het geregeerde gebied moet de gemeente een verkeersbesluit nemen dat 6 weken ter inzage ligt.	Antwoord gegeven op de gestelde vraag.
Buurtvereniging Walkart	9-5-2023	Hoe wordt omgegaan met de huidige wachtlijsten bij het samenvoegen van de rayons?	We kijken naar het moment waarop iemand op de wachtlijst is gekomen en degene die het eerste op de wachtlijst stond, komt bovenaan de wachtlijst. Voor de uitgifte blijven we sturen op deelgebied niveau, wel zorgen we er voor dat men in een groter gebied kan parkeren.	Antwoord gegeven op de gestelde vraag.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Buurtvereniging Walkart	9-5-2023	Wij hebben begrepen dat het in het nieuwe beleid niet vanzelfsprekend is dat een nieuwe bewoner een eerste vergunning krijgt. Dit is zeer nadelig voor de waarde bij verkoop van je huis.	We hebben geen onderbouwing gevonden dat het niet krijgen van een parkeervergunning effect heeft op de waarde van een woning. Los daarvan: als een nieuwe bewoner in Zeist komt wonen en in zijn/haar parkeerrayon is het vergunningplafond bereikt, dan komt die nieuwe bewoner op de wachtlijst en krijgt hij/zij een tijdelijke bewonersvergunning voor een parkeerterrein of een tijdelijk parkeerabonnement voor een parkeergarage in het centrum. Zodra er plek is in het rayon waar deze nieuwe bewoner is komen wonen, krijgt hij/zij alsnog de gewenste parkeervergunning voor het eigen rayon. Met verschillende maatregelen zorgen we dat er meer ruimte ontstaat in de rayons waardoor de wachtlijsten naar verwachting afnemen. Bewoners die desondanks wachten op een parkeervergunning voor hun 1e voertuig krijgen op de wachtlijst voorrang op bewoners die wachten op een parkeervergunning voor hun 2e voertuig.	N.v.t.
Inwoner rayon M	22-5-2023	De 1e parkeervergunning kost 85 euro, de 2e parkeervergunning 190 euro. Voor een hoop huishoudens in mijn rayon is dat niet meer op te brengen en zij gaan hun auto elders parkeren. En dan wordt het betaald parkeren ook nog uitgebreid naar 9 tot 21 uur. De mensen die uit hun werk komen kunnen hun auto na 18 uur niet meer voor de deur zetten en zullen weer een andere wijk belasten.	De prijs van parkeervergunning voor uw rayon (en andere rayons) zal stijgen. Dat ligt in lijn met het vastgestelde Mobiliteitsplan, waarin ook afgesproken is dat de parkeervergunning voor de 2e auto duurder wordt dan voor de 1e auto. We hopen hiermee meer bewustzijn te creëren over de noodzaak van een 2e auto en inwoners te stimuleren om bv gebruik te maken van deelauto's.  Door het betaald parkeren te verlengen tot 21:00 uur worden bewoners beter beschermd tegen andere parkeerders. Bewoners die geen parkeervergunning hebben, kunnen deze aanvragen (maximaal 2 per adres).	N.v.t.
Inwoner rayon M	22-5-2023	Ik zou graag zien dat er een app komt waarmee ik van kentekens kan wisselen voor bijvoorbeeld een leenauto. Als parkeren toch zo duur wordt, dan wil ik ook optimaal gebruik van maken van de mogelijkheden.	Momenteel is het wisselen van kentekens in een app nog niet mogelijk. Zodra dit technisch mogelijk, zullen we onderzoeken of dit wenselijk is in Zeist. Aan de ene kant geeft het bewoners meer flexibiliteit welke auto ze met een parkeervergunning nabij hun woning willen parkeren, en welke auto ze op afstand parkeren. Het nadeel is dat de auto die op afstand wordt geparkeerd, meestal in een andere buurt staat waar het parkeren gratis is (en mogelijk tot overlast leidt voor de bewoners daar).	We nemen de suggestie (nog) niet over.
Inwoner rayon D	6-6-2023	Overloopventiel lijkt mij een goed oplossing om druk in wijken te verlichten. Ruimere venstertijden levert enkel wat op met handhaving. Handhaving is hierbij essentieel. Rij door de wijken heen met bijvoorbeeld de ladderwagen van de Brandweer. Om deze reden zullen foutparkeerders beboet / gewaarschuwd worden (e.e.a. wordt al in werking gesteld met verbreden stoepen in de bochten).	Als we betaald parkeren uitbreiden naar de avond, dan gaan we de parkeercontroleurs ook inzetten in de avonden. Uw zorg over foutparkeren waardoor er onveilige situaties ontstaan pakken we op.	We nemen de suggestie over.
Inwoner rayon D	6-6-2023	Ruimere rayons niet per definitie oplossing. Hiermee gepaard gaat ook meer zoekverkeer over de diverse huidige rayons. Dit kan niet de bedoeling zijn. Voor mij persoonlijk zal dit dus laatste redmiddel moeten zijn.	Bij het samenvoegen van rayons kijken we goed naar de omvang en de logische grenzen. Uw zorg over zoekverkeer begrijpen wij, maar met het instellen van een wachtlijst en het vergroten van de rayons zorgen we ervoor dat mensen met een parkeervergunning sneller een parkeerplaats vinden, waardoor het zoekverkeer juist afneemt. Desalniettemin hebben we de samenvoeging van rayons D en E herzien en blijft de Steynlaan de logische grens tussen 2 rayons. Voor de uitgifte blijven we sturen op deelgebied niveau, wel zorgen we er voor dat men in een groter gebied kan parkeren.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Inwoner rayon D	6-6-2023	Herijking van rayons en grensgebieden. Bijvoorbeeld: Parkeerplaats de Geiser is vrij parkeren, maar leent zich bij uitstek voor betaald parkeren. Veelal winkeliers en auto's met niet Nederlands kenteken parkeren hier. Niet Nederlandse kentekens op de hoogte brengen van mogelijkheid tot vergunning, zeker in drukke gebieden. Door verlaging tarieven in "overloopventielen" bovenstaande nog nadrukkelijker onder de aandacht brengen.	Vanuit de Geiserlaan ligt er een verzoek om te onderzoeken of er draagvlak is voor betaald parkeren. We vragen hiervoor financiële middelen zodat we dit onderzoek op termijn kunnen starten. Voor het uitbreiden van het betaald parkeergebied hebben we een werkwijze opgenomen in de nieuwe Parkeerbeleidsnota.	We nemen de suggestie over.
Bewonersvereniging Steynlaan	5-6-2023	Over het algemeen zijn we zeer blij met de keuzes die jullie gemaakt hebben. Het vergroten van de rayons en parkeertijden verlengen naar 21u vinden we een goed idee. Wel vraagt het verruimen van de tijden goede afstemming met horeca ondernemers. Zodat ze weten dat er voor hun klanten een goed alternatief is. Dit zijn er niet veel, maar wel goed om hen actief te benaderen en te wijzen op de overdekte parkeermogelijkheden	Wij hebben de concept maatregelen ook voorgelegd aan de ondernemersvereniging. Wij zullen uw suggestie aan hen voorleggen, zodra de maatregelen definitief zijn vastgesteld.	We nemen de suggestie over.
Bewonersvereniging Steynlaan	5-6-2023	Wij vragen ons sterk af of de Steynlaan en Bergweg nog een winkelstraat moeten zijn. Meenemen bij overwegingen zoals Stationstraat en Huydecoperweg nu ook worden heroverwogen. Volgens ons is zeker de Bergweg geen winkelstraat meer en ook op de steynlaan zitten nog maar af en toe een aantal winkels. Is het niet logisch om de straten bij de vergunningzone te voegen? En kun je daarnaast werken met specifiek aangewezen kort parkeren voor de winkels?	Op zowel de Steynlaan als de Bergweg (bij kruising met Steynlaan) zitten nog enkele winkels en/of horeca gelegenheden. Op de Bergweg hebben we recent 6 parkeerplaatsen gewijzigd van kort parkeren naar vergunningparkeren. In 2021 hebben we 12 parkeerplaatsen op de Geiserlaan beschikbaar gesteld voor vergunninghouders i.p.v kort parkeerders. Op de Steynlaan zelf willen we nu nog niet overstappen naar een ander parkeerregime.	We nemen de suggestie (nog) niet over.
Bewonersvereniging Steynlaan	5-6-2023	Verder vraagt handhaven en dubbelparkeren hier nog altijd aandacht. Dus ook met verruimde tijden een aandachtspunt.	Als we betaald parkeren uitbreiden naar de avond, dan gaan we de parkeercontroleurs ook inzetten in de avonden. Uw zorg over foutparkeren waardoor er onveilige situaties ontstaan pakken we op.	We nemen de suggestie over.
Bewonersvereniging Steynlaan	5-6-2023	In een van de eerste sheets wordt het meer plekken voor ekekrisch laden voor vergunninghouders genoemd. De uitwerking daarvan missen we. Meer concreet: waar willen jullie elektrisch laden voor vergunninghouders extra mogelijk maken in de straat? Wat zijn de expliciete plekken?	Door het vergroten van de rayons kunnen vergunninghouders ook gebruik maken van laadpalen die nu nog buiten hun rayon vallen. Daarnaast worden het aantal laadpalen in het centrum uitgebreid zowel op straat als in de gemeentelijke parkeergarages. Er komt een nieuwe laadpaal ter hoogte van Steynlaan 51.	We nemen de suggestie over.
Bewonersvereniging Steynlaan	5-6-2023	Een belangrijk aandachtspunt rondom onze straat is het omgaan met tijdelijke bewoning en bijbehorende autos. Hier hebben niet alle bewoners een eigen huisnummer, zoals Steynhotel bewoners. Wat zijn de mogelijkheden voor een (tijdelijke) vergunning voor deze mensen?	Die mogelijkheden zijn er niet. Alleen bewoners die ingeschreven staan als inwoner van Zeist kunnen een parkeervergunning aanvragen. Bezoekers van een hotel moeten parkeergeld betalen of hun auto parkeren buiten het betaald parkeren gebied.	Antwoord gegeven op de gestelde vraag.
Bewonersvereniging Steynlaan	5-6-2023	We missen wel een goede visie en beleid op het fietsen en fietsparkeren. Al neemt dit natuurlijk minder ruimte in beslag, juist voor de centrumstraten waar veel bewoners en bezoekers hun fiets op straat kwijt moeten kunnen vraagt dit om aandacht!	In de nieuwe parkeerbeleidsnota wordt ook beleid over fietsparkeren opgenomen. Daarnaast worden er in de nota parkeernormen fietsparkeernormen opgenomen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Jacob van Lenneplaan comite	22-5-2023	De mogelijkheid om de terreinen (I en K) beter te gebruiken is zeker een goed idee, maar omdat die best wel op enige afstand van onze directe omgeving ligt, zou het voor ons ook aantrekkelijker zijn als er nog andere terreinen zouden zijn. Maar we kunnen ons voorstellen dat dat pas wordt overwogen als de maatregel eerst positief effect heeft voor de terreinen I en K.	Bewoners met een parkeervergunning kunnen parkeren in hun eigen rayon, maar mogen straks ook parkeren in de overloopgebieden (nu rayons I en K bestaande uit 7 parkeerterreinen). Daarmee hopen we meer ruimte te creëren in de huidige rayons D en E.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Jacob van Lenneplaan comite	22-5-2023	We denken echter dat de maatregel van het verlengen van het betaald parkeren (tot 21:00 's avonds) waarschijnlijk tot een verzwaring van de parkeerdruk bij ons zal leiden. Mensen die tussen 18 en 21 van hun werk terug komen, en eerst nog wel in hun straat konden parkeren zonder vergunning, zullen nu ook vaker uitwijken naar het gebied buiten de rayons. Dus we zouden er voor willen pleiten dit alleen in te voeren als er ook een manier is waardoor het aantrekkelijker voor bewoners wordt om toch een parkeervergunning voor die auto's te krijgen.	Wij verwachten dat er door de diverse maatregelen juist meer vrije plaatsen beschikbaar komen, waardoor het voor bewoners aantrekkelijker wordt om een parkeervergunning te nemen om zo dicht bij huis te kunnen parkeren.	We nemen de suggestie niet over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Jacob van Lenneplaan comite	22-5-2023	Het uitgangspunt van het geven van een parkeervergunning moet toch blijven dat er een parkeerplek in jouw directe omgeving kan worden gevonden. Daarom vinden we de samenvoeging van te veel rayons geen goed idee. Met name als D, E, F, H en M wordt samengevoegd (met mogelijk uitbreiding richting Kritzingerlaan en ook naar onze kant) zal er een heel groot gebied ontstaan, waar de gemiddelde parkeerdruk wellicht naar beneden zal gaan, maar de afstand tot je auto veel groter zal worden. Dan zal het lijken alsof er geen probleem meer is, maar alsnog zullen de huidige rayons D en E overvol zijn zonder dat dat nog in de statistiek waarneembaar is. Uiteraard zijn we voorstander van het idee om vergunninghouders ook de mogelijkheid te bieden om (met hun eerste vergunning) ook buiten hun primaire zone te parkeren om de parkeerdruk meer te spreiden (en dat moet technisch ook mogelijk zijn zonder rayons samen te voegen).	<p>Het uitgangspunt blijft dat bewoners met een parkeervergunning dicht bij hun woning kunnen parkeren. We verwachten dat de meeste mensen dat ook zullen doen. Maar als er een keer geen plek vrij is in de eigen straat, bijvoorbeeld door bezoek van bewoners, dan willen we dat men kan uitwijken naar een of twee straten verderop. Met grotere rayons is dat mogelijk en kunnen aanwezige laadpalen beter gebruikt worden door bewoners met een elektrisch aangedreven voertuig. .</p> <p>De door ons voorgestelde samenvoeging leidt tot een groter rayon, zeker met een eventuele toekomstige uitbreiding. We hebben daarom het door ons voorgestelde rayon alsnog gesplitst in 2 rayons. Voor de uitgifte blijven we sturen op deelgebied niveau, wel zorgen we er voor dat men in een groter gebied kan parkeren.</p> <p>Tenslotte: Met het instellen van een wachtlijst voorkomen we dat we meer parkeervergunningen uitgeven dan er parkeerplaatsen zijn. Zolang mensen op de wachtlijst staan, kunnen ze een parkeervergunning krijgen voor de overloopgebieden (huidige rayon I en K zijnde de 7 parkeerterreinen).</p>	We nemen de suggestie over.
Jacob van Lenneplaan comite	22-5-2023	We zien hierdoor ook dat het makkelijker zal zijn om alsnog extra appartementen tussen te bouwen omdat er op papier ruimte is voor de auto's. Tevens zal dan het verlenen van 2e parkeervergunningen niet meer beperkt worden door de drukte in de directe nabijheid, en zal het voor ruimere straten (waar nu nog wel makkelijker een tweede vergunning kan worden verleend) net zo lastig worden als voor een appartement in het drukste gebied. Dus ook hierom zijn we tegen het samenvoegen van de rayons op de schaal die is voorgesteld. Natuurlijk zijn kleinere samenvoegingen zoals J toevoegen aan G wel een verbetering voor de bewoners in het kleinere rayon.	De door ons voorgestelde samenvoeging leidt tot een groter rayon, zeker met een eventuele toekomstige uitbreiding. We hebben daarom het door ons voorgestelde rayon gesplitst in 2 rayons. Bij het bouwen van woningen is het aantal parkeervergunningen geen criterium. In de nieuwe Parkeerbeleidsnota komt ook nieuw en actueler beleid voor het aanleggen van parkeerplaatsen bij de bouw van woningen.	We nemen de suggestie over.
RK Woningbouwstichting	17-5-2023	Het voorgestelde concept gaat uit van een integrale marktwerking: de grootte van de woning is gerelateerd aan de prijs én daarmee aan de benodigde parkeernorm. Deze aanname is in ieder geval niet correct voor wat de zogenaamde gereguleerde huur betreft. In Zeist is 1/3 van alle woningen sociaal. In de sociale huursector zijn huren van overheidswege gecapt op een maximum (in 2023 is dit € 808,06 per maand). Óók onder dat maximum zijn verschillende aftoppingsgrenzen ingebouwd. Zonder het hele stelsel uit te leggen kan je stellen dat (1) het inkomen van een huurder van groot belang is voor de hoogte van de huursom en (2) er niet per definitie een direct verband is tussen de grootte van de woning en de huursom die wordt gevraagd. Kort door de bocht: marktwerking is v.w.b. het sociale huurdeel in zeer beperkte mate aanwezig. Mijn advies is deze dan ook los te laten in het beleid.	Naar aanleiding van dit signaal is voor de categorie sociale huur een aparte parkeernormen opgenomen als aanvulling op het onderscheid voor reguliere woningen op basis van de grootte van de woningen. In de categorie sociale huur zijn aparte normen opgenomen voor grondgebonden woningen en appartementen.	We nemen de suggestie over.
RK Woningbouwstichting	17-5-2023	Huurders van sociale huurwoningen zijn doorgaans minder in het bezit van een auto. Verschillende oorzaken zijn aan te wijzen. Zo is enerzijds het inkomen vaak niet toereikend om een auto te kunnen bezitten en zien wij anderzijds dat – gemiddeld genomen – de sociale huurder ouder is waarmee de vraag naar eigen vervoer ook afneemt (er wordt niet meer gewerkt en de sociale omgeving speelt zich eerder af in de directe nabijheid van de huurder). Verschillend empirisch onderzoek (ik verwijs onder andere naar onderzoek in De Bilt maar ook naar verschillende onderzoekjes op projectniveau) toont aan dat de sociale huurder aanzienlijk minder in het bezit is van een auto. Dit geldt zowel voor nieuwbouw als voor oudbouw.	Voor de categorie sociale huur woningen zijn aparte parkeernormen toegevoegd, mede naar aanleiding van het aangeleverde empirisch onderzoek naar het daadwerkelijk autobezit onder deze doelgroep. Om de hoogte van de parkeernormen te bepalen is, zoals dat ook voor andere functies is gedaan, aangesloten bij de landelijke kencijfers conform de systematiek die beschrijven is in deel B van de parkeerbeleidsnota.	We nemen de suggestie over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
RK Woningbouwstichting	17-5-2023	Corporaties zijn in toenemende mate huisvester van zorgcliënten, in zowel intra- als extramurale setting. Veel van deze bewoners mogen of kunnen geen autorijden. Op projectniveau wordt hier reeds rekening mee gehouden maar in het nieuwe beleid is het n.m.m. verstandig om hier een generieke afspraak over te maken.	In aanvulling op parkeernormen voor reguliere woningen zijn in het beleid voor verschillende type woningen aparte parkeernormen opgenomen. Eén van de doelgroepen waar rekening mee wordt gehouden zijn zorgwoningen. Daarvoor zijn parkeernormen opgenomen in de categorie servicewoning/aanleunwoning en verpleeg en verzorgingstehuis.	We nemen de suggestie over.
RK Woningbouwstichting	17-5-2023	Er wordt nu veel over flexwoningen gesproken. Dit zeer specifieke product wordt doorgaans gebruikt voor de huisvesting van asielzoekers, statushouders en vluchtelingen. Het behoeft geen betoog dat deze doelgroep überhaupt geen auto heeft.	Dit type woning is zo specifiek, dat we geen reden zien om hier op dit moment aparte parkeernormen voor op te nemen. Bovendien ontbreekt onderbouw om de hoogte van de norm te kunnen bepalen. Mocht dit type woningen op termijn op grotere schaal worden toegepast in Zeist, dan is er altijd de mogelijkheid om hiervoor een aparte parkeernorm vast te leggen.	We nemen de suggestie niet over.
Woongood Zeist	31-5-2023	Aanvullend aan het huidige concept zouden we graag een norm voor zorgwoningen willen toevoegen. In het huidige concept staan wel aanleunwoningen, maar dat is in onze beleving wel echt een andere doelgroep met een andere norm. Voor een zorgwoning verwachten wij met 0,3 de praktijk goed te benaderen.	Voor zorgwoningen zijn parkeernormen opgenomen in de categorie 'verpleeg- en verzorgingstehuis'. De vastgestelde normen liggen in lijn met de voorgestelde norm van 0,3 per zorgwoning.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Woongood Zeist	31-5-2023	De vraag die we binnen nog hebben is: of/hoe het beeld ten aanzien van fietsparkeren een plaats krijgt in het nieuwe beleid?	In de nieuwe parkeerbeleidsnota wordt ook beleid over fietsparkeren opgenomen. Daarnaast worden er in de nota parkeernormen fietsparkeernormen opgenomen om te borgen dat bij bouwontwikkelingen voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Ondernemersvereniging Zeist	17-5-2023	Wat wij als ondernemersvereniging als belangrijkste punt zien is de goede bereikbaarheid van Zeist voor bezoekers van ons centrum. En bezoekers kunnen klanten zijn. Voor die bezoekers willen wij gastvrij zijn en een drempel voor bezoek zo laag mogelijk houden. Tegelijkertijd ook bereikbaar voor logistiek. Wij zijn positief over de gekozen route als het gaat over het uitgangspunt om auto's van de straat naar parkeergarages en terreinen te verleiden en zo de bezettingsgraad van beiden te verbeteren. Wel zijn wij ervoor om de verlengde venstertijd voor betaald parkeren tot 21.00 uur te compenseren voor - met name onze horecaondernemers - door het hanteren van één tarief en één dagtarief voor terreinen en garages. En niet het verschil tussen 5 euro en 8,60 euro. Eenheid van tarief maakt onze boodschap aan de bezoekers duidelijker. Wij vinden wel dat de parkeergarages en parkeerterreinen duidelijk een upgrade nodig hebben. Ook wat betreft de betaalfaciliteiten.	We begrijpen de wens om het maximale dagtarief voor parkeergarages en parkeerterreinen gelijk te trekken. De belangrijkste 2 redenen om dit niet over te nemen: we willen parkeerders vooral verleiden naar de parkeergarages (met slagboom). De parkeerterreinen, zoals slotlaan 1, 2 en 3, worden beter benut dan de parkeergarages. We verwachten dat een gelijk tarief in garages en op terreinen zorgt voor te drukke terreinen en nog steeds een lage bezetting in de garages. Daarnaast heeft een voordelig dagtarief op de parkeerterreinen een fors financieel effect op de gemeentebegroting.	We nemen de suggestie niet over.
Ondernemersvereniging Zeist	17-5-2023	Op de Donkerelaan moeten de parkeervakken schuin in de rijrichting worden gemaakt. De huidige situatie is zeer onhandig.	Inderdaad is er nu onvoldoende wegbreedte beschikbaar voor het huidige haaks parkeren, met grote regelmaat wordt de stoep geblokkeerd door uitstekende voertuigen. Het haaks parkeren is ook ongewenst langs een hoofdfietsroute en een busroute, vanwege het slechte zicht vooral bij uitparkeren. We zullen moeten onderzoeken of we voor schuinparkeren of voor langsparkeren kiezen, beiden betekenen een forse reductie van de parkeercapaciteit op de Donkere Laan. Ook zullen er tzt nog een aantal bomen teruggesloopt worden.	We nemen de suggestie over.
Ondernemersvereniging Zeist	17-5-2023	Wij zijn voor het faciliteren van kort parkeren op straat in het centrum van bijvoorbeeld 15 minuten vrij, gevolgd door een hoog tarief en een maximum parkeerduur van 90 minuten. Dat maakt die plaatsen sneller vrij.	Dat zorgt voor meer zoekverkeer in de Slotlaan, en dat willen we juist niet vanwege de veiligheid.	We nemen de suggestie niet over.



Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Ondernemersvereniging Zeist	17-5-2023	Problemen met de logistiek zijn niet zomaar op te lossen. Zeker ook door het gedrag van de chauffeurs.	De bedoeling is om meer laad- en losplekken aan te leggen en deze gedurende een langere periode te reserveren voor laden en lossen, dus overdag geen dubbelgebruik als parkeervak. In combinatie met handhaving verwachten wij dat er beter gebruik gemaakt zal worden van de laad- en losplekken en zodoende dat dit ten goede komt aan de verkeersveiligheid.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Ondernemersvereniging Zeist	17-5-2023	Maar aan al de genoemde punten kan op een eenvoudiger een oplossing komen: Slotlaan autovrij.	In het coalitieprogramma staat een ander voornemen tav de Slotlaan.	We nemen de suggestie niet over.
Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	7-5-2023	De groene groepen wijzen op het belang van goede participatie. Alle wijken de kans geven om hun feedback te geven over de wijze waarop de bij velen opgehaalde informatie is verwerkt. Immers, informatie ophalen is 1, maar dit vertalen in beleid en maatregelen is 2. Daarbij ook iedereen betrekken voor een goede besluitvorming, balans tussen wijken en belangen en draagvlak. Conceptteksten voorleggen zodat te zien hoe opgehaalde informatie is verwerkt.	Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan is op verschillende manieren geparticipeerd. Recent hebben wij onze plannen voor het nieuwe parkeerbeleid gericht voorgelegd aan diverse stakeholders. Het nieuwe parkeerbeleid wordt na de zomerperiode ter inzage gelegd, zodat iedereen in de gelegenheid is om te reageren op de plannen. Daarna wordt het nieuwe parkeerbeleid aangeboden aan de gemeenteraad.	N.v.t.
Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	7-5-2023	Het is goed autogebruik af te remmen. Maar dit doen langs de weg van parkeren lijkt niet succesvol. Ook groeit het autogebruik in Nederland. Stellen dat parkeren zonde is van de ruimte is wel zo, maar als het autogebruik niet vermindert, blijft deze ruimtedruk. Dus je voorbaat rijk rekenen bij nieuwbouwproject vinden de Werkgroep NZW niet goed. Dus geen geitepaadjes creëren om makkelijker woningen te bouwen en dan achteraf constateren dat de parkeerdruk blijft en alleen maar ten koste van het toch als schaarse groen in een nieuwbouwproject kan worden opgelost. Het is natuurlijk veel beter om nu voldoende parkeerplaatsen aan te leggen. En deze dan, als ze leeg blijven, tijdelijk of voorgoed te transformeren naar groen. Dat is duurzaam en biodivers goed beleid. Niet te weinig plekken aanleggen en dat dan oplossen ten koste van groen zoals in vele lanen en straten in Zeist waar de laanbomen vrijwel zijn verdwenen vanwege het parkeren.	De mobiliteitstransitie waar de gemeente Zeist voor staat is ook sterk van invloed op het parkeren bij bouwontwikkelingen. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt namelijk met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van hoe mensen zich verplaatsen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen is dus een belangrijk sturingsinstrument om fietsen, lopen en reizen met het openbaar vervoer te stimuleren en de groei van het aantal auto's in Zeist te beperken. Met het actualiseren van onze parkeernormen zetten we bij bouwontwikkelingen een flinke stap in het stimuleren van ander reisgedrag dat relatief weinig ruimte in beslag neemt (lopen, fietsen en openbaar vervoer). We combineren dit met investeringen in OV, wandel en fietsvoorzieningen. Alle maatregelen samen dragen bij aan de mobiliteitstransitie.	We nemen de suggestie niet over.
Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	7-5-2023	Het is nodig dat de parkeernormen goed onderbouwd worden en ook op langere termijn bestendig en duurzaam zijn. 10 jaar een deelauto aanbieden vinden we geen goede onderbouwing. De huizen staan 100 jaar, de onderbouwing moet een bepaalde bestendigheid hebben. Ook de keuze om niet voor de hoge norm zoals nu te kiezen maar voor de lage norm moet worden onderbouwd. Destijds is met reden gekozen voor de hoge norm. Een tekort aan parkeerplaatsen gaat bijna altijd ten koste van het groen omdat mensen dan op grasvelden en plantsoenen hun auto gaan stallen. Ook bij nieuwbouw moet voorkomen worden dat de schaarse restanten groen op termijn ook nog worden opgeofferd aan parkeren.	De nieuwe parkeernormen zijn onderbouwd tot stand gekomen. We hebben gebruik gemaakt van de kennis van het kennisinstituut CROW. We kijken bijv. naar de stedelijkheidsgraad van Zeist, we delen Zeist op in 4 soorten gebieden en we hebben een duidelijk beeld van het autobezit in Zeist. De keuze voor de minimum kengetallen van het CROW is bewust, omdat we denken dat we daarmee mensen laten nadenken over hun autogebruik. De parkeernormen worden trouwens perdiodiek geactualiseerd en gekozen uitgangspunten kunnen worden bijgesteld als de praktijk anders uitpakt dan verwacht.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	7-5-2023	Ruimte maken op straat zodat laanboom structuren overeenkomstig het bomenplan kunnen worden hersteld: Dit hoort een speerpunt te zijn in de Parkeerbeleidsnota in kader van integraal beleid. Parkeerbeleid mag meer doelen hebben dan alleen stallen van voertuigen. Dit is zo'n belangrijk doel uit het gemeentebestuur. Betekent ook dat er hiervoor ambtelijke capaciteit en budget moet zijn.	Dit hoeft niet in de parkeerbeleidsnota te worden vastgelegd. Laanbomen worden geplaatst conform het Bomenbeheerplan. Daarnaast is dit onderdeel van het beleid dat is vastgelegd in het Mobiliteitsplan. Het Duurzaam Veilig inrichten van wegen houdt vaak in dat de straten versmald worden. De ruimte die hierdoor vrijkomt kan benut worden om meer ruimte voor bomen, groen en afwatering te creëren. Zie ook speerpunten 6 en 13 en bijlage 3 van het Mobiliteitsplan.	Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.
Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	7-5-2023	Beschermen wortelzone van bomen: Parkeerdruk leidt tot ongewenst parkeren in de wortelzone van bomen daar waar dat verboden is. Handhaving en onmogelijk maken dat dit gebeurt, speciaal in waardevolle cultuurhistorische ecologische groenstructuur in een	In het Mobiliteitsplan is vastgelegd dat de gemeente tegen parkeren in de berm is. Het realiseren van voorzieningen in de berm om parkeren tegen te gaan is een omvangrijke opgave waar nu nog geen regulier budget voor beschikbaar is. In juni 2023 zijn	Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
		belangrijk onderdeel voor het parkeerbeleid.	op een deel van de Vossenlaan in Bosch en Duin als pilot boomstammen op pootjes geplaatst om parkeren tegen te gaan. Begin 2024 wordt deze pilot geëvalueerd. Aan de hand van de uitkomsten hiervan zal worden bepaald op welke wijze en in welke volgorde de bermen in andere delen van de gemeente beschermd zullen worden.	
Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	7-5-2023	Groen inpassen van parkeren niet alleen qua aanleg maar ook qua beheer en Natuurvriendelijk verlichten van parkeervoorzieningen (en laadpalen): Aandacht voor deze punten hoort er ook te zijn in de Parkeerbeleidsnota. Zeker als parkeerterreinen in voor de natuur waardevolle gebieden liggen. Groen ingerichte parkeerterrein vragen ook budget voor beheer om het groen op orde te houden. Een voorbeeld waar het niet goed is gegaan is bij de Grote Koppel in De Clomp. Het openbare parkeerterreintje is omgeven door een haag. De uitbreiding is buiten de haag te komen liggen. Daaromheen zou ook een haag moeten komen. Auto's staan nu op een markant punt in het zicht. In het verleden is hier aandacht geweest voor een mooie inpassing. Belangrijk om dat soort kwaliteiten ook vast te houden.	Dit soort uitgangspunten horen in andere beleidsdocumenten Budget voor beheer wordt geregeld via beheerplannen Groen en Wegen.	Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	Zoals ook in het gesprek al aangegeven is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vanuit algemene duurzaamheidsoverwegingen dus van mening het wel degelijk de inzet zou moeten zijn om het gebruik van de fiets en het OV t.o.v. de auto te stimuleren, dat dus o.a. door een meer stringent parkeerbeleid, inclusief ook bijbehorende lagere parkeernormen op plekken waar dat kan, zoals bijvoorbeeld nabij OV-Knooppunten of in het Centrum, dat laatste ook gezien de nabijheid van voorzieningen als winkels, etc..	Dit sluit aan bij onze plannen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	Daarbij tekent zij dan wel aan dat dit dan dus wel goed moet worden onderbouwd, evenals bewoners/bedrijven daarin ook echt moeten worden meegenomen, dat bijvoorbeeld ook in huur- en koopcontracten, met ook eventuele kettingbedingen, of anderszins. Dat ook om later wild parkeren in het groen te kunnen voorkomen, zoals toch veelvuldig bij projecten waarbij dan tijdens de planontwikkeling in die zin bepaalde afspraken met de ontwikkelaar zijn gemaakt het geval is. Dus ook in die zin blijft het steeds de vraag hoe die opgave dan samen met de samenleving goed aan en op te pakken .	We onderbouwen onze parkeernormen en nemen ook maatregelen om eventuele afspraken juridisch vast te laten leggen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	Zoals in het gesprek al door aanwezige organisaties aangegeven van belang dat er behalve bij bepaalde 'stakeholders' er toch ook m.b.t. parkeren een reactie in de buurten worden opgehaald, dat ook om ze alvast mee te nemen in een op punten herzien parkeerbeleid. Daarbij komt dat maatregelen in het Centrum ook gevolgen in de omliggende wijken met zich kunnen brengen, dus is het gewoon goed deze ook mee te nemen.	Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan is op verschillende manieren geparticipeerd. Recent hebben wij onze plannen voor het nieuwe parkeerbeleid gericht voorgelegd aan diverse stakeholders. Het nieuwe parkeerbeleid wordt na de zomerperiode ter inzage gelegd, zodat iedereen in de gelegenheid is om te reageren op de plannen. Daarna wordt het nieuwe parkeerbeleid aangeboden aan de gemeenteraad.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	Ad Ambities en speerpunten Hierbij worden dan mede op basis 'Mobiliteitsvisie' en ook het daarvan afgeleide: 'Mobiliteitsplan' een aantal ambities en bijbehorende speerpunten gegeven. In algemene zin kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich in gegeven ambities en speerpunten vinden, waarbij wel nog als apart punt het waar mogelijk 'het vergroenen van parkeerplaatsen' wordt gemist, dat dan wel na een zorgvuldige analyse van de parkeerbalans in een bepaald gebied. Waar mogelijk kan zo tegelijkertijd ook herstel van het zogenaamde 'Zeister profiel' plaatsvinden (zie in deze ook het: 'Lange Termijn Bomenbeheerplan'), evenals de biodiversiteit (zie in deze dus ook de: 'Biodiversiteitsvisie Zeist').	Het vergroenen van parkeerplaatsen maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan (speerpunten 6 en 13). In bijlage 3 van het Mobiliteitsplan staat onder welke voorwaarden we parkeerplaatsen verwijderen, bv ten behoeve van groen (blz 48/49).	Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	<p>Dat men het 'zoekgedrag' wil verminderen door goede (elektronische) wegwijzing naar beschikbare parkeerterreinen en dan in het bijzonder parkeergarages wordt uiteraard onderschreven. Evenals het waar mogelijk stimuleren van het parkeren in parkeergarages i.p.v. gewoon op straat.</p> <p>Wel zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. natuurlijk nog liever zien dat mensen en zeker de bewoners van Zeist en direct aangrenzende gemeenten, hetzij met de fiets, hetzij het OV naar Zeist komen. Wat betreft het stimuleren van de fiets en ook een goed OV is dan een meer algemeen mobiliteitsbeleid van belang, zoals het stimuleren van fietsstraten, etc. (zie in deze dus ook de 'Mobiliteitsvisie'/het 'Mobiliteitsplan'). In ieder geval in die zin ook goed als er in met name Centrum Zeist toch ook een meer vaste plek voor fietsparkeren komt, dus een gratis fietsenstalling (vergelijk overigens ook initiatieven vanuit het verleden).</p>	Het stimuleren van de fiets en OV komt uitgebreid terug in het vastgestelde Mobiliteitsplan. In de nieuwe Parkeerbeleidsnota komen we ook terug op fietsparkeren en hoe we dat willen verbeteren.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	<p>Verder is ook het 'parkeren tijdens evenementen' gesproken, dus goed als ook hier in de nieuwe Parkeernota toch bijzondere aandacht aan wordt gegeven.</p> <p>Meer in algemene zin zou in ieder geval dus ook waar mogelijk het ondergronds parkeren moeten worden gestimuleerd, hetgeen vanwege gecombineerd ruimtegebruik, een extra druk op de ruimte kan voorkomen, met dus zo mogelijk ook meer ruimte voor groen (vergelijk ook uitgangspunt nieuwe wijk Kerckebosch, alhoewel later deels weer losgelaten).</p>	We komen in de Parkeerbeleidsnota terug op het tegengaan van parkeren in de berm, bijvoorbeeld bij evenementen. Ondergronds parkeren is een mooie maar dure oplossing, er zijn geen voorwaarden om dit op te leggen aan bv ontwikkelaars.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	<p>Overzicht mobiliteitskorting (zie ook betreffende tabellen)</p> <p>Ook hier kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., zoals ook in algemene zin uit het voorgaande kan worden afgeleid, in vinden, zij dat de gegeven mobiliteitskortingen dus wel nog goed zouden moeten worden onderbouwd, dat dus ook om wild parkeren in het groen te kunnen voorkomen.</p> <p>Voor zover dan het gebruik van 'elektrische deelauto's' en bijbehorende 'parkeerplaatsen met laadpalen' wordt gestimuleerd (zie in deze dus ook: 'Laadvisie gemeente Zeist'), waarbij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich als men dan met de auto rijdt een voorstander is, dan zou daarbij dus wel ook nadrukkelijk in de nieuwe Parkeernota rekening moeten worden gehouden.</p> <p>Overzicht mobiliteitskorting (zie ook betreffende tabellen)</p> <p>Ook hier kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., zoals ook in algemene zin uit het voorgaande kan worden afgeleid, in vinden, zij dat de gegeven mobiliteitskortingen dus wel nog goed zouden moeten worden onderbouwd, dat dus ook om wild parkeren in het groen te kunnen voorkomen.</p>	Met het oog op de mobiliteitstransitie van Zeist zetten we met deze parkeerbeleidsnota een stap in de richting van meer duurzame en actieve vormen van mobiliteit bij bouwontwikkelingen. Om het risico op parkeeroverlast in de openbare ruimte te beperken hebben we een maximum bepaald voor het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve vorm van mobiliteit mag worden ingevuld. De hoogte van de korting hebben we gerelateerd aan omgevingsfactoren die onderbouwd bijdragen aan de succesvolle inzet van deelmobiliteit, namelijk de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de aanwezigheid van betaald parkeren in de directe omgeving. Hiermee zetten we de mobiliteitskorting heel gericht in op locaties in Zeist waar dit de grootste kans van slagen heeft. Het bepalen van de hoogte van de korting is o.a. gebaseerd op ervaringen bij andere gemeenten die vergelijkbaar zijn met Zeist, maar is geen exacte wetenschap. Dat betekent dat we dit onderdeel van de parkeerbeleidsnota zullen blijven monitoren en bijstellen waar nodig.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	Daarnaast is ook aangegeven dat men het 'parkeren op eigen terrein' wil stimuleren, hetgeen eveneens de tot een kwaliteitsimpuls voor het groen in de openbare ruimte kan leiden. Zoals bijvoorbeeld zoals ook hiervoor al aangegeven dus herstel van het zogenaamde 'Zeister profiel'. Op zich is o.a. ook dit dus een mooi streven, waarbij dan nog wel zal moeten bezien waar dit ook echt van een toegevoegde maatschappelijke waarde is, daarbij ook rekening mee houdend dat er lang niet bij alle woningen daar nu rekening mee is gehouden, evenals dit mogelijk ook weer ten koste kan gaan van het groen zoals dat op erven aanwezig is. Dus alhoewel in beginsel een mooi streven, is het ook hierbij uiteindelijk (nog) het zoeken naar de juiste balans. Dus het toepassen van 'maatwerk' in overleg met bewoners/organisaties.	Voor nieuwbouwontwikkelingen is het uitgangspunt inderdaad dat op eigen terrein geparkeerd wordt. Het creëren van meer lucht in de openbare ruimte door te sturen op minder geparkeerde auto's op straat en minder in de parkeergarages is een andere component van het parkeerbeleid. Binnen de parkeerregulering in en rondom het centrum worden een aantal maatregelen genomen die moeten zorgen voor een lager parkeerdruk op straat. De volgende stap is het bepalen van welk deel van de parkeerruimte kan worden ingezet voor andere functies, zoals bijvoorbeeld meer groen. Dat is inderdaad maatwerk waarbij het gesprek gezocht zal worden met betrokken partijen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Stichting Milieuzorg Zeist	9-5-2023	Ook zou bijvoorbeeld dus ter hoogte as Lustwarande en ook Wegh der Weegen, hetzij Monumenten, flankerend beleid moeten worden toegepast, zoals het niet parkeren ter hoogte zichtassen, dus de beoogde groene beeldkwaliteit daar leidend moeten zijn (zie in deze overigens bijvoorbeeld ook het document: 'De Utrechtse Buitenplaatsbiotoop (Provncie Utrecht, 2013)').	In vergunningenprocessen houden we rekening met cultuurhistorisch waardevolle elementen.	Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	In onze straat is er met het huidige beleid net voldoende parkeergelegenheid. Het is voor ons als bewoners een gegeven dat er betaald parkeerbeleid geldt in onze wijk maar zien dat wel als een gevolg van schaarste in parkeren die wordt veroorzaakt door niet-bewoners, namelijk door de centrumbezoekers. Dit is een groot verschil met bijvoorbeeld de Steniaweg, één straat verder waar geen betaald parkeerbeleid geldt. Als bewoners zien we de betaling voor een bewonersvergunning om te parkeren in dit rayon H dan ook als een middel voor parkeermogelijkheid, zo dicht mogelijk bij ieders huis. Het beleid werkt overdag goed doordat winkelpubliek in principe alleen dagkaarten kan kopen. Daardoor is er overdag altijd plek, ongeacht toegenomen thuiswerken. 's Avonds echter staat het nu altijd vol met als gevolg soms zelfs geen parkeerplek voor bewoners. De parkeerdruk neemt de laatste tijd sterk toe, veroorzaakt door bezoekers van de sportschool aan het begin van de Voorheuvel, die 24 uur per dag open is.	De aanwezigheid van winkels en horeca in het centrum is een feit. De meeste bewoners zijn in of vlakbij het centrum komen wonen en hebben zodoende gekozen voor de bijbehorende voor- en nadelen. En die bewoners hebben in bepaalde straten meer auto's dan aanwezige parkeerplaatsen. Sinds de jaren 80 van de vorige eeuw is er sprake van betaald parkeren in het centrum van Zeist, bedoeld om de schaarse parkeerplekken zo goed mogelijk te verdelen over de verschillende parkeerders. Bewoners kunnen een parkeervergunning kopen, zodat zij dicht bij hun woning kunnen parkeren. Bezoekers mogen ook parkeren in de vergunninggebieden, maar betalen daar een vast hoog dagtarief voor. Zoals u zelf schrijft werkt dat systeem goed. In de avonden is het parkeren in uw straat nu gratis. Dat gaan we veranderen, zodat bewoners in de avond geen last hebben van bv bezoekers van een sportschool.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	Het dagkaartensysteem leidt vaak tot verwarring bij winkelend publiek dat slechts voor een paar uur in het centrum wil vertoeven. Het is onduidelijk en bij navraag aan bewoners of constaterende dat ze alleen het volle dagtarief moeten betalen, verplaatsen ze vaak weer de auto in een rondje Oude Arnhemseweg - Van Reenenweg – Utrechtseweg – Montauban om dan elders in het centrum te parkeren. Dit leidt dus tot extra zoekverkeer, wat ook weer een nadelig effect heeft op de verkeersveiligheid (met grotere risico's voor de vele jonge bewoners bij deze huizen). Verder zien we de handhaving op dagkaarten of fout parkeren (Oude Arnhemse Weg, bij de Domino's) over de jaren heen steeds meer afnemen, wat de werking ervan sterk ondermijnt.	We krijgen geen klachten over het systeem van de dagkaarten in woonwijken. Het systeem bestaat al vele jaren en de meeste mensen weten hoe het systeem werkt. Bezoekers van bewoners zijn meestal op de hoogte omdat ze vaker op bezoek komen. Voor uw bezoek is er een voordelige bezoekersregeling. De huidige bebording op straat nodigt bezoekers van het centrum niet uit om te parkeren in de vergunning gebieden, maar verwijst hen juist naar parkeergarages en parkeerterreinen. Tenslotte is de handhaving parkeerbelasting de afgelopen jaren verdubbeld.	N.v.t.
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	De parkeervakken in de Oude Arnhemseweg worden voor centrumbezoekers aangemerkt (dus 90 minuten betaald parkeren) vanwege de zogenaamde winkelstraatfunctie, ook dit leidt tot onnodig zoekverkeer (als plekken vol zijn, moeten ze weer blokje om) en vermindert het leefgenot van bewoners (zoals de snelparkeerders voor de pizzeria op de hoek die soms zelfs tot in de voortuin parkeren).	We onderzoeken of we het parkeerregime van de 7 parkeerplaatsen op de Oude Arnhemseweg kunnen veranderen, zodat deze beschikbaar komen voor vergunninghouders.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	De publieke parkeergarage in centrum wordt daarentegen sterk onderbenut; - Met de sportschool op de Voorheuvel (BasicFit, 24/7 open) is er flink toenemende parkeerdruk (en overlast) in de avonden op de Lommerlust wat bewoners het parkeren belemmert.	We gaan het betaald parkeren uitbreiden naar 21:00 uur in de avond. Samen met parkeercontrole in de avond zorgt dit ervoor dat bezoek van bijvoorbeeld de sportschool niet meer in de Lommerlust parkeert. Daarnaast gaan we de het kort parkeren op straat dunder maken dan parkeren in een parkeergarage (zoals parkeergarage 1e Hogeweg), met als doel bezoekers te stimuleren om te parkeren in de parkeergarage.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	Handhaving wordt maar zeer beperkt toegepast waardoor vooruitzicht op verandering van parkeergedrag beperkt blijft.	Als we betaald parkeren uitbreiden naar de avond, dan gaan we de parkeercontroleurs ook inzetten in de avonden. Los daarvan is de inzet van parkeercontroleurs de afgelopen jaren verdubbeld. We horen graag op welke momenten u meer parkeercontrole wenst, zodat we de parkeercontroleurs hier gericht op kunnen aansturen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	<p>Wij zien dat met het voorstel voor nieuw parkeerbeleid primair wordt ingestoken op vergroting van de parkeerrayons. Echter voor ons als bewoners zien wij niet hoe dit tot enige verbetering van onze huidige situatie leidt, sterker nog: we vermoeden eerder een verslechtering. Door grotere rayons worden de rayons minder homogeen. In het voorstel gebeurt de toekenning van eerste en tweede vergunningen op basis van zelfstandige woningen, per adres / huisnummer dus, zonder onderscheid in de aard van de woning. Dat leidt tot een ongelijke behandeling wanneer de parkeerzone een grotere diversiteit aan woningtypes en dichtheid kent. Veel eenvoudiger is een systeem met kleine, homogene rayons: straten met grondgebonden huizen versus straten met appartementengebouwen en winkels. Administratief mogen kleine rayons geen enkel probleem zijn. Bovendien blijft op deze wijze de sociale cohesie in stand.</p> <p>Belangrijker voor ons is dat wij - tegen betaling van onze jaarlijkse bewonersvergunningen – ook daadwerkelijk parkeerruimte willen ervaren en onnodig zoekverkeer verminderd willen zien. Dit alles overwegend, willen wij niet opgaan in een groter rayon I, zoals nu bedacht is. Wij willen niet terechtkomen in een systeem met wachtlijsten die nodig zijn door schaarste in het centrum elders, waar wij niets mee te maken hebben.</p>	<p>Het vergroten van vergunningrayons is een van de vele maatregelen die gezamenlijk bijdragen aan de doelen van het Mobiliteitsplan. De Lommerlust is openbare ruimte waar iedereen mag parkeren. Met parkeerregulering willen we vooral bewoners met een parkeervergunning dicht bij hun woning laten parkeren. Zoals u zelf schrijft werkt dat systeem overdag, als er sprake is van betaald parkeren, goed. Maar betaald parkeren betekent niet dat uw bezoek, of bezoek van het centrum die een vast bedrag van 15 euro willen betalen, niet mogen parkeren op de Lommerlust. Elke straat een eigen rayon is fijn voor straten waar voldoende parkeerplaatsen zijn voor de bewoners van die straat. Het is minder fijn in straten waar minder parkeerplaatsen dan bewoners met auto's zijn. Al vele jaren valt de Lommerlust in rayon H, samen met (een deel van) de Oude Arnhemseweg, Montaubanstraat, Rozenstraat, Leliestraat en Tulpstraat. Blijkbaar werkt dat nu goed. We verminderen het zoekverkeer door het betaald parkeren uit te breiden tot 21:00 uur, de parkeergarages aantrekkelijker te maken en door (mogelijk) de parkeerplaatsen op de Oude Arnhemseweg beschikbaar te maken voor vergunninghouders. Gezien bovenstaande gaan we niet mee met uw verzoek om voor de Lommerlust een eigen rayon te maken.</p>	We nemen de suggestie niet over.
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	<p>De gemeente zou over kunnen gaan tot het installeren van één parkeerzone voor de Lommerlust en Oude Arnhemse Weg waarin alleen vergunninghouders toegang tot parkeerruimte hebben, met de volgende onderbouwing:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eén parkeerzone voor deze wijk zorgt voor behoud van de homogeniteit (wij als bewoners zullen zo met ons weinig verloop ook geen last hebben van veel verloop - en dus aanvragen en wachtrijvorming - van bijv. appartementen);</li> <li>• Hiermee zal een sterke vermindering van (onnodige) verkeersbewegingen ontstaan in dit deel door het terugdringen van zoekverkeer; - Dit zal leiden tot meer woon- en leefcomfort tegen de betaling van onze parkeervergunningen;</li> <li>• Hiermee is ook meer duidelijkheid voor de centrumbezoekers gecreëerd (weg met het gekke hybride systeem van de dure dagkaarten wat centrumbezoekers totaal verwart en – zeker met langere betaald parkeertijden – tot hoge handhavingskosten leidt);</li> <li>• Door de juiste bewegwijzering, aantrekkelijk tarief en communicatie kan zo ook de parkeergarage op de Hogeweg beter benut worden;</li> <li>• Het zal leiden tot minder handhavingskosten van boa's: want alleen nog in het begin van deze overgang zal er gehandhaafd moeten worden voor verduidelijking naar de centrumbezoekers toe – daarna kan handhaving afnemen;</li> </ul>	<p>We verwijzen u naar onze reactie hierboven. Aanvullend: Homogeniteit van woningen is geen reden om parkeerrayons te vormen. Dat leidt tot allerlei kleine en grote rayons, zonder rekening te houden met logische grenzen voor de parkeerder. We zien ook niet in hoe homogeniteit tot minder verkeersbewegingen leidt. Zorgen voor voldoende parkeerplaatsen voor bewoners met een parkeervergunning zorgt wel voor minder zoekverkeer. Wij herkennen de door u genoemde onduidelijkheid bij parkeerders over de dagkaart in vergunninggebieden niet. Daarnaast zal het afschaffen van de dagkaart parkeerders niet tegenhouden om te parkeren in een vergunninggebied. Er moet dan nog steeds gecontroleerd worden door BOA's op auto's zonder parkeervergunning. Eventuele opbrengsten van de "parkeerboetes" gaan dan niet meer naar de gemeente, maar naar de landelijke overheid. Uw argument over gewenning geldt ook in het huidige systeem met dagkaarten.</p>	We nemen de suggestie niet over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Groep bewoners van Lommerlust en deel Oude Arnhemseweg	9-6-2023	<p>In het parkeerbeleid moet een duidelijk onderscheid tussen centrum en centrumschil gemaakt worden, om omwonenden niet de last te laten dragen van parkeerschaarste die gecreëerd wordt door centrumbezoekers danwel centrumbewoners met te weinig nabij gelegen parkeergelegenheid.</p> <p>Wij willen op basis van homogeniteit één zone voor de eengezinswoningen van Oude Arnhemseweg en Lommerlust zonder wachtlijsten voor 1e vergunningen (dus aantal 1e vergunningen o.b.v. van aantal huisadressen).</p> <p>Wij wensen een oplossing voor de toenemende parkeerdruk in de avond/nacht uren veroorzaakt door centrumfaciliteiten die ver voorbij winkeltijden hun openingsuren kennen en zien dat de gemeente in haar parkeerbeleid aanstuurt op het terugdringen van zoekverkeer. Wij zien een wijziging op het huidige voorstel voor parkeerbeleid graag tegemoet in lijn met bovenstaande wensen en gaan graag verder in gesprek over de mogelijke oplossingen.</p>	<p>Wonen in en rond het centrum heeft voor- en nadelen. Bewoners in en rond het centrum hebben gekozen om te wonen in en rond het centrum. En bewoners hebben vaak een auto, soms twee of zelfs meer dan 2, wat ook tot een hoge parkeerdruk kan leiden. Het nieuwe parkeerbeleid leidt niet tot intrekkingen van parkeervergunningen. De wachtlijst is nodig om te voorkomen dat we meer vergunningen verlenen dan er parkeerplaatsen zijn. Dit voorkomt juist zoekverkeer. De door u genoemde toenemende parkeerdruk in de avond / nachturen wordt deels opgelost door het uitbreiden van de betaald parkeertijden tot 21:00 uur en handhaving in de avonden.</p>	<p>We nemen de suggestie niet over.</p>
GPPZ	28-4-2023	<p>Hierbij valt te denken aan een parkeer mogelijkheid naast de weg in parallel rijrichting. De voorstel is om waar dit in past de achterste plaats als gehandicapten plaats te maken. Dit om in en uitstap met een loop hulpmiddel zoals rolstoel mogelijk te maken. Immers de stoep achter de parkeervak geeft extra beweeg ruimte. Het kost nauwelijks extra infra en geeft meer gemak en begrip. Ook de plaatsen van de gehandicapten vakken bij de uitgangen of de goed toegankelijke doorsteken geeft aan dat iedereen welkom is in Zeist te komen winkelen of op bezoek te komen.</p>	<p>De gemeente Zeist houdt zich in principe aan de inrichtingseisen van het CROW. Gehandicaptenparkeerplaatsen leggen we zo dicht mogelijk bij de ingang van de bestemming neer, meestal is dit - zoals u van ons vraagt - aan een uiteinde van een strook parkeervakken. Bij tweerichtingswegen is het dan altijd mogelijk om de auto met de achterzijde naar de stoep te parkeren. Bij eenrichtingswegen is het streven om tenminste een deel van de GPP-vakken dusdanig te situeren dat het mogelijk is om met de achterzijde naar de stoep toe te parkeren.</p>	<p>Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.</p>
GPPZ	28-4-2023	<p>Door de voortgang van de regeling rond het gehandicapt parkeren is voor zij die dit kunnen een goed alternatief behouden voor het moment dat er geen plaats beschikbaar is. Dank hiervoor.</p>	<p>Inderdaad continueren wij de bestaande 'gehandicaptenkaart'-regeling, die inhoudt dat men overal gratis mag parkeren mits de kaart goed zichtbaar is neergelegd.</p>	<p>Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.</p>
GPPZ	28-4-2023	<p>De ambitie is om met de huidige ruimte en mogelijkheden te optimaliseren. Soms is het eenvoudig bereiken van een plaats met OV en anders AOV een andere manier van vervangen van stilstaand verkeer. Parkeervakken in het centrum bijvoorbeeld op de Steynlaan maakt dat gelede bussen niet langs de halte goed kunnen stoppen.</p>	<p>Zie reactie hieronder.</p>	<p>Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.</p>
GPPZ	28-4-2023	<p>De parkeervakken maakt dat gelede bussen hun inrit en uitrit niet gebruikelijk kunnen doen en daarom stremming veroorzaakt. Het helpt helaas ook niet dat de AOV niet bij de HOV haltes kan stoppen door dat dan de deuren niet open kunnen van de busjes voor de Belbus, buurtbus en straks AOV. Deze voertuigen rijden dan door net voorbij de halte om daar de mensen uit te laten stappen. Parkeervakken zijn hier dus mee in strijd want wie mag er dan wel zijn?</p>	<p>De gemeente Zeist heeft deze punten opgenomen in haar reactie op het Vervoerplan 2024 van zowel Syntus als U-OV. Onze indruk is dat de busmaatschappijen met langer materieel rijden dan onze haltes aankunnen. Het is een mogelijkheid dat de haltes verlengd moeten worden en dat dit ten koste gaat van parkeergelegenheid. Dit is echter geen rechtstreeks onderdeel van de parkeernota, maar eerder passend in het Mobiliteitsplan 2022-2027.</p>	<p>Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.</p>
GPPZ	28-4-2023	<p>Deelauto en taxi ophaal op vaste punten maakt ook dat er minder parkeervakken nodig zijn omdat je sneller met de aanvulling op OV zal reizen of je eigen auto mee zal nemen voor de deel auto van een herkende systeem.</p>	<p>Deelauto's staan over het algemeen op vaste locaties, ook omdat een deel elektrisch is aangedreven en dus bij een laadpaal staat. Er zijn bij ons geen verzoeken bekend van de taxibranche om vaste wachtplekken voor taxi's in te richten.</p>	<p>Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.</p>

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
GPPZ	28-4-2023	Ombouwen van winkels naar woning of invlechten van woningen in winkel gebied maakt de norm voor parkeermogelijkheid moeizaam. Omzetten van enkele stilstaand auto verkeer vakken naar fiets en scootmobiel vakken zorgt voor minder fysiek auto verkeer in het centrum. Het is geenszins de bedoeling om geen auto meer in het centrum te willen ontvangen echter zou kort parkeer, laad los zones of de beroemde kiss & ride stroken kunnen helpen met doorstroom. Opheffen van bijvoorbeeld 10 auto parkeervakken en terug krijgen van 40 fiets en scootmobiel vakken is een groei van 30 parkeer plaatsen. Toch mooi ingevlochten zonder extra fysieke meters te moeten op offeren van de ruimte. Door vaste afstand te hanteren in deze trap & stap vakken maak je het voorspelbaar en overbrugbaar ook voor zij die niet lang kunnen lopen. Deze stap en trap vakken maken ook de ruimte op de stoepen beter bruikbaar voor doorgang en uitstap van de terras en winkel. Zo leeft het centrum weer extra en nodig het uit om op bezoek te komen.	Zoals ook al in het Mobiliteitsplan is benoemd, is het mogelijk om parkeervakken te herbestemmen: voor groen, terras, fietsparkeren of ondergrondse afvalcontainers, om een aantal veelgebruikte redenen te noemen.	Uw wens maakt onderdeel uit van bestaand beleid.
GPPZ	28-4-2023	Voor iedereen is een extra mogelijkheid voor digitaal zien hoe vol het is prettig. Ook is het fijn als je overweegt met de rolstoel auto naar een parkeer plaats te gaan te weten of dat op dat moment vrij is. Tevens begrijpen mensen dat het moment opnames zijn. Een app zal goed kunnen ondersteunen in de plaatsen voor gehandicapt parkeren die standaard gemaakt zijn en laten zien of deze in gebruik zijn. Een digitaal bord met hoeveelheid vakken vrij in het centrum en wat de drukte is in parkeer mogelijkheid door 25%,50 of 75% aan te geven zou op de hoofd aanrij routes al helpen mensen een keuze te laten maken waar zij wel of geen plaats hebben.	Zeist beschikt bij enkele parkeerterreinen en parkeergarages al over dynamische panelen waarop te zien hoeveel plekken er beschikbaar zijn. Wanneer de huidige apparatuur vervangen wordt, zullen we bepalen of het aantal locaties uitgebreid moet worden om zoekverkeer zoveel mogelijk te beperken.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
GPPZ	28-4-2023	Vergunning waarbij de vervolg auto in een huishouden hoger tarief krijgt is niet een slechte wijze voor sturing van parkeer druk.	Een hoger tarief voor de tweede auto maakt onderdeel uit van de parkeerbeleidsnota.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.
GPPZ	28-4-2023	Het beleid om mensen zo lang mogelijk zelfstandig met alle hulp te laten wonen brengt ook veel verkeer mee. Zorg dat helpt met medicatie, zorg dat helpt wassen aankleden en. Hulp dat huishouden doet of personeel dat kort bij een persoon handelingen verricht. Reparatie rolstoel, traplift of alarm. Hoewel ik snap dat de maatschappij hier goed begrip voor moet hebben zijn kort parkeer mogelijkheden voor dit personeel zeker van belang. Ik krijg terug dat zorg personeel die maar een paar minuten bij iemand moet zijn voor het nodige zorg soms maar dubbel parkeren of even op de stoep gaan staan. Nu zal er natuurlijk nooit genoeg zijn echter om de zoveel afstand kort parkeer mogelijkheid te maken voor zorg en hulp maakt het met de verkeer doorstroom eenvoudiger.	We begrijpen uw zorg en houden de parkeerdruk in Zeist middels externe periodieke onderzoeken in de gaten. Bij de ontwikkeling van nieuwe woningen hebben we aandacht voor de verwachte vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	<p>Onze straat ligt in de Centrumschil-Noord, toevallig vlak bij het centrum, maar daar hebben we verder weinig mee te maken. We wonen, leven samen en spelen in de straat; we werken, sporten en gaan naar school buiten het centrum. De straat had net zo goed een kilometer verderop kunnen liggen. We doen onze boodschappen weliswaar bij Albert Heijn aan het Emmaplein, maar dat had net zo goed een supermarkt elders kunnen zijn. Het voordeel van onze nabijheid bij het centrum ligt vooral bij overige bezoekers van het centrum, omdat wij het centrum niet belasten met autoverkeer. We doen alles in het centrum lopend of met de fiets.</p> <p>Als de straat elders in Zeist lag, zou er bij ons geen regulering nodig zijn. De noodzaak van het huidige vergunningensysteem in onze straat wordt volledig en uitsluitend veroorzaakt door de nabijheid van het winkelcentrum en door de schaarste aan parkeerplaatsen en de dichte bebouwing in het centrum. Het gemeentelijk parkeerbeleid moet daarmee rekening houden door in de rayonindeling onderscheid te maken tussen centrum en centrumschil</p>	<p>De aanwezigheid van winkels en horeca in het centrum is een feit. De meeste bewoners zijn in of vlakbij het centrum komen wonen en hebben zodoende gekozen voor de bijbehorende voor- en nadelen. Lommerlust ligt waar het ligt. We zien niet in waarom we de rayonindeling moeten aanpassen in een centrumrayon en een centrumschil rayon.</p>	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	<p>Wij betalen de kosten van de jaarvergunning, strippenkaarten voor bezoek en de parkeerkosten die aannemers in rekening brengen. De vergunningen zouden voor ons eigenlijk gratis moeten zijn, omdat wij de schaarste niet veroorzaken. Verder hebben we het nadeel van de wachtlijst voor tweede vergunningen. Als onze straat een zelfstandig rayon zou zijn, was dat waarschijnlijk niet nodig.</p>	<p>Veel inwoners parkeren hun voertuig(en) in de openbare ruimte en dat veroorzaakt ook schaarste aan parkeerplaatsen. Dat zien we op verschillende plaatsen in en rond het centrum, maar ook op andere plekken in Zeist. Het systeem met parkeervergunningen beschermt bewoners tegen bezoekers van het centrum, maar ook tegen een hoog autobezit van bewoners zelf. De wachtlijst is een eerlijk systeem waarmee we een hoge parkeerdruk door bewoners zelf voorkomen. Met het systeem van parkeervergunningen kan elk adres 1 en vaak 2 adressen nabij de woning parkeren.</p>	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	<p>Ter vergelijking: De straat na ons is de Steniaweg. Die valt net buiten het vergunningengebied. Die bewoners hebben nagenoeg hetzelfde parkeergenot als wij (overdag voldoende parkeerplekken, 's avonds krap), maar geen van de genoemde lasten. Zij hebben niet de kosten van een parkeervergunning, hun bezoek en aannemers kunnen gewoon in de straat parkeren, ze hebben niets te maken met wachtlijsten. Een nieuw parkeerbeleid moet er op gericht zijn dat verschil zoveel mogelijk te verkleinen. Er moet beter onderscheid gemaakt worden tussen centrumrayons, waar de schaarste veroorzaakt wordt door winkelend publiek en appartementencomplexen met onvoldoende eigen parkeergelegenheid, versus rayons die daar als concentrische schillen omheen liggen, die niets met het centrum te maken hebben en die een overgangsgebied vormen naar het vergunningsvrije gebied daarbuiten.</p>	<p>De Steniaweg heeft geen betaald parkeren en ligt iets verder van het centrum. Ook vanuit de Steniaweg hebben we klachten ervaren van een hoge parkeerdruk. Een hoge parkeerdruk kan veroorzaakt worden door bezoekers van het centrum, maar ook door bewoners met een bovengemiddeld autobezit of door het niet gebruiken van parkeerplaatsen op eigen terrein.</p>	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	<p>De kosten van de vergunningen zouden in onze straat verlaagd moeten worden, als overgang naar de Steniaweg en verder. Niemand van ons heeft ooit bezwaar gemaakt tegen de kosten van de vergunning, en mijn zienswijze is er niet op gericht om dat ter discussie te stellen, maar het moet niet gekker worden.</p>	<p>De prijs van parkeervergunning voor uw rayon (en andere rayons) zal stijgen. Dat ligt in lijn met het vastgestelde Mobiliteitsplan, waarin ook afgesproken is dat de parkeervergunning voor de 2e auto duurder wordt dan voor de 1e auto. We hopen hiermee meer bewustzijn te creëren over de noodzaak van een 2e auto en inwoners te stimuleren om bv gebruik te maken van deelauto's. Door het betaald parkeren te verlengen tot 21:00 uur worden bewoners beter beschermd tegen andere parkeerders.</p>	We nemen de suggestie niet over.



Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	<p>Parkeerplekken op straat zijn weliswaar voor algemeen gebruik; toch geldt ook in ieders normbesef dat parkeerplaatsen 'van' de bewoners van de betreffende straat zijn. Volgens de mobiliteitsvisie moet zoekverkeer beperkt worden. Dat bereik je als iedereen zoveel mogelijk in zijn eigen straat kan parkeren. Hoe dan ook mag het parkeerbeleid er niet op gericht zijn om parkeren in eigen straat te frustreren.</p> <p>Onze straat is ooit aangelegd met voldoende parkeergelegenheid, ruwweg één plek per huis. Later zijn er ongeveer 21 plekken bijgemaakt ten koste van het grasveld. Daardoor kunnen ook de bewoners van Oude Arnhemsweg 1 t/m 23 in Lommerlust parkeren. Al met al is er in onze straat met het huidige beleid net voldoende parkeergelegenheid. De parkeervergunning werkt overdag goed doordat winkelpubliek alleen dagkaarten kan kopen. Daardoor is er overdag altijd plek, ongeacht toegenomen thuis werken. In onze straat (rayon H) mogen ook bewoners van de Leliestraat en het appartementencomplex op de hoek van de Montaubanstraat parkeren. 's Avonds staat het meestal vol. De drukte wordt de laatste tijd ook steeds meer veroorzaakt door bezoekers van de sportschool aan het begin van de Voorheuvel, die 's avonds open is. Recht daartegenover is een parkeergarage (De Slof), maar vanwege de kosten parkeren de bezoekers liever bij ons in de straat. Om dit gedrag tegen te gaan wil aantal bewoners dat de betaald parkeren – tijden verlengd worden, bijvoorbeeld tot 22:00 uur. Ik ben daar geen voorstander van. Het zou betekenen dat ook onze bezoekers hiermee belast worden. De gemeente heeft de sportschool een vergunning verleend om dag en nacht open te zijn. De sportschool kan hiermee zijn omzet en winst vergroten. Het zou raar zijn als wij als bewoners als gevolg daarvan op kosten gejaagd worden om te voorkomen dat bezoekers van de sportschool in de straat parkeren. De gemeente moet dit probleem op een andere manier oplossen.</p>	<p>Het vergroten van vergunningrayons is een van de vele maatregelen die gezamenlijk bijdragen aan de doelen van het Mobiliteitsplan. De Lommerlust is openbare ruimte waar iedereen mag parkeren. Met parkeerregulering willen we vooral bewoners met een parkeervergunning dicht bij hun woning laten parkeren. Zoals u zelf schrijft werkt dat systeem overdag, als er sprake is van betaald parkeren, goed.</p> <p>Elke straat een eigen rayon is fijn voor straten waar voldoende parkeerplaatsen zijn voor de bewoners van die straat. Het is minder fijn in straten waar minder parkeerplaatsen dan bewoners met auto's zijn. Al vele jaren valt de Lommerlust in rayon H, samen met (een deel van) de Oude Arnhemseweg, Montaubanstraat, Rozenstraat, Leliestraat en Tulpstraat. Blijkbaar werkt dat nu goed. We verminderen het zoekverkeer door het betaald parkeren uit te breiden tot 21:00 uur, de parkeergarages aantrekkelijker te maken en door (mogelijk) de parkeerplaatsen op de Oude Arnhemseweg beschikbaar te maken voor vergunninghouders.</p>	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	<p>Door grotere rayons worden deze minder homogeen. In het voorstel gebeurt de toekenning van eerste en tweede vergunningen op basis van zelfstandige woningen, per adres / huisnummer dus, zonder onderscheid in de aard van de woning. Dat leidt tot een ongelijke behandeling per inwoner. In grote rayons hebben appartementen in het centrum met één of twee pensionado's en hooguit één auto evenveel recht op een eerste en eventueel tweede vergunning, als grondgebonden huizen in de centrumschil met grote gezinnen, twee werkende ouders en een aantal kinderen, die vaak om goede redenen twee auto's hebben. Die ongelijkheid kan worden tegengegaan met een ingewikkeld systeem waarbij rekening gehouden wordt met het aantal bewoners of met het woonoppervlak per adres. Veel eenvoudiger is een systeem met kleine, homogene rayons: straten met grondgebonden huizen versus straten met appartementengebouwen en winkels. Administratief mogen kleine rayons geen enkel probleem zijn.</p>	<p>In het Mobiliteitsplan hebben we opgenomen dat we rayons gaan vergroten om bewoners met een parkeervergunning meer uitwijk mogelijkheden te geven. Dat is vooral fijn voor straten waar de verhouding tussen aantal parkeerplaatsen en aantal adressen met een auto nadelig is. Ook voor eigenaren van een elektrisch voertuig is het fijn als ze meer laadpalen tot hun beschikking hebben.</p> <p>We behandelen elk adres gelijk en kijken niet naar het soort woning of soort bewoners, o.a. omdat die relatie er niet 1 op 1 is en tevens onuitvoerbaar. Datzelfde geldt voor het vormen van rayons op basis van soort woningen. Zie ook vorige reactie.</p>	We nemen de suggestie niet over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	Er zijn twee totaal verschillende redenen voor een parkeerbeleid: het 'overdag-probleem', zoals dat begin jaren 90 (?) ontwikkeld is om het parkeergedrag van winkelpubliek rond het centrum te reguleren. Daar zijn de huidige rayons op gebaseerd. Daar zijn nu de ambities en speerpunten van het mobiliteitsplan bij gekomen. De speerpunten die met parkeren te maken hebben, met name speerpunten 5 en 7, gelden in principe voor heel Zeist. In de uitwerking wordt vooral naar het centrum gekeken. Maar die speerpunten gaan over de parkeerdruk 's nachts. Dat heeft niets te maken met het overdag-probleem. De gemeente zou voor het 'nacht-probleem' een totaal nieuw vergunningengebied moeten bepalen, of tenminste het huidige gebied op basis daarvan uitbreiden. Kijkend in onze omgeving denk ik dat bijvoorbeeld de Bloemenbuurt dan eerder in aanmerking komt om hier integraal in te worden opgenomen dan onze straat, die uitsluitend vanwege het overdag-probleem in het huidige vergunningengebied zit. Bij de bestudering van de stukken in het archief kwam ik tot de ontdekking dat dit al in de Visienota Betaald Parkeren van september 1993 werd voorgesteld (paragrafen 3.2.1. en 4.3). De gemeente moet daar nu eerst werk van maken in plaats van gemakkelijk gebruik te maken van het huidige vergunningen-gebied, en vervolgens een beleid ontwikkelen dat bij de toekenning van vergunningen en bij het in rekening brengen van kosten rekening houdt met het onderscheid tussen winkelcentrum versus centrumschil, de aard van de woningen en de aanwezigheid van 'eigen' parkeergelegenheid in de directe omgeving.	De vigerende parkeerbeleidsnota is vastgesteld in 2004. Met de Mobiliteitsvisie (2021) en het Mobiliteitsplan (2022) hebben we ambities en speerpunten waar het nieuwe parkeerbeleid een belangrijke bijdrage aan kan leveren. Het systeem van betaald parkeren werkt goed, maar met de door ons voorgestelde maatregelen kunnen we de beschikbare ruimte beter verdelen over de verschillende soorten gebruikers. En daarmee dragen we bij aan de vastgestelde ambities en doelen. We zien geen reden om verschillende systemen te hanteren voor dag en nacht. Ook in uw straat kan er 's nachts een parkeerprobleem ontstaan als er geen systeem met parkeervergunningen zou zijn. Immers, zonder systeem met parkeervergunningen is er geen limiet aan het aantal auto's dat bewoners in de openbare ruimte mogen parkeren.	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	Dit alles overwegend, willen wij (bewoners Lommerlust en Oude Arnhemseweg 1 t/m 23) niet opgaan in een groter rayon I, zoals nu bedacht is. Wij willen niet terecht komen in een systeem met wachtlijsten die nodig zijn door schaarste in het centrum, waar wij niets mee te maken hebben. De gemeente lokt deze reactie uit door de voorgestelde kaders.  Het voorgestelde nieuwe rayon I is onnodig groot; niemand van onze straat gaat op zoek naar het laatste vrije plekje in bijvoorbeeld de Herenlaan of omgekeerd. De wens van de bewoners van rayon J om te parkeren in de Kerkweg kan eenvoudig worden gerealiseerd door dat rayon toe te voegen aan rayon G.	Al vele jaren valt de Lommerlust in rayon H, samen met (een deel van) de Oude Arnhemseweg, Montaubanstraat, Rozenstraat, Leliestraat en Tulpstraat. Blijkbaar werkt dat nu goed, inclusief het huidige bestaande systeem met wachtlijsten. We verminderen het zoekverkeer door het betaald parkeren uit te breiden tot 21:00 uur, de parkeergarages aantrekkelijker te maken en door (mogelijk) de parkeerplaatsen op de Oude Arnhemseweg beschikbaar te maken voor vergunninghouders. We hebben ons voorstel voor nieuwe rayons wel iets aangepast. Lommerlust gaat niet op in het nieuwe rayon I, maar in rayon II wat meer in lijn ligt met de huidige situatie en wat volgens u en andere bewoners goed werkt.	We nemen de suggestie deels over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	Bij voorkeur worden wij een zelfstandig, homogeen rayon. Mochten de Steniaweg en verder gelegen straten ook vergunningsgebied worden, dan kunnen deze aan dit rayon worden toegevoegd. Deze straten en huizen zijn vergelijkbaar met de onze. Op eenzelfde manier kan een rayon Bloemenbuurt ingericht worden vanaf de Leliestraat tot de Schaerweijdelaan. Hoe dan ook hoort het appartementencomplex Montaubanstraat 237 t/m 303 in alle genoemde opzichten niet thuis in ons rayon. Volgens de oorspronkelijke bouwvergunning zijn daar zeven kantoren / winkels en 26 kleine woningen, 21 parkeerplaatsen op eigen terrein, slechts twee openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving. Voor deze bewoners is parkeergarage De Slof letterlijk om de hoek.	Op uw verzoek voor een eigen zelfstandig homogeen rayon hebben we hierboven al gereageerd. Idem voor het vormen van homogene rayons. Montaubanstraat 237 t/m 303 valt in uw huidige rayon H. Enkele adressen hebben een parkeerplaats op eigen terrein, zij hebben daardoor geen recht op een parkeervergunning voor hun 1e auto. Hiermee worden zij verplicht om gebruik te maken van hun parkeerplaats op eigen terrein. Dit geeft ruimte voor bewoners zoals u die geen parkeerplaats op eigen terrein hebben. Deze regels gelden voor alle adressen in het betaald parkeren gebied. We begrijpen niet waarom we de door u genoemde adressen op de Montaubanstraat moeten verplichten om in de parkeergarage 1e Hogeweg te parkeren.	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	De verdubbeling van de kosten van een tweede vergunning past in een beleid om tweede auto's terug te dringen. Maar dat moet dan voor heel Zeist gelden, niet alleen in straten waar toevallig het huidige parkeerbeleid geldt. Dat zou oneigenlijk gebruik van dit middel zijn.	De maatregel van het duurder maken van de 2e parkeervergunning werkt alleen in het deel van Zeist waar betaald parkeren geldt. Bewoners met een parkeervergunning ervaren de voordelen van die parkeervergunning en betalen daarvoor een bedrag per jaar aan de gemeente.	We nemen de suggestie niet over.

Wie	Datum schriftelijke inbreng	Inhoud participatie	Reactie gemeente	Conclusie
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	Wij verwachten dat er in onze straat dan geen plafonds in aantallen eerste en tweede bewonersvergunningen nodig zullen zijn, net zo min als de Steniaweg deze beperking heeft. In een straat als de onze moet iedere nieuwe bewoner probleemloos een eerste vergunning kunnen krijgen; wachtlijsten voor tweede vergunningen pas als binnen ons eigen systeem schaarste ontstaat.	We hebben in ons huidige beleid en in het nieuwe beleid een maximum aan uit te geven parkeervergunningen, gebaseerd op het aantal beschikbare parkeerplaatsen dat aanwezig is. In het nieuwe beleid komen aanvragen voor een parkeervergunning voor het 1e voertuig ook op een wachtlijst als we het vastgestelde plafond bereikt hebben. Daarmee voorkomen we dat er meer parkeervergunningen dan parkeerplaatsen zijn en behouden de bestaande parkeervergunningen hun waarde.	We nemen de suggestie niet over.
Bewoner X Lommerlust	5-7-2023	Geen eerste vergunningen voor adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein is een goed idee.	Dat is bestaand beleid en dat wijzigt niet in het nieuwe parkeerbeleid.	Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan uw verzoek.