

# Advies wel of niet invoeren betaald parkeren

Adviespanel Geiserlaan en omgeving



**Gemeente Zeist**  
17 juni 2024  
Versie definitief



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Introductie</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Onderzoek betaald parkeren via een adviespanel	3
1.3	Hoe is het adviespanel samengesteld?	3
1.4	Hoe is dit advies tot stand gekomen?	4
1.5	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Spelregels adviespanel</b>	<b>5</b>
2.1	Kaders	5
2.2	Speelruimte	5
2.3	Advies op basis van consensus	5
2.4	Wat als het adviespanel het niet over alles eens is?	5
<b>3</b>	<b>Advies</b>	<b>6</b>
3.1	Gezamenlijk advies	6
3.2	Kanttekeningen bij het advies	8
3.3	Monitoring en evaluatie	8
<b>4</b>	<b>Vervolgstappen</b>	<b>9</b>
4.1	Besluitvorming	9
4.2	Implementatie	9
	<b>Bijlage 1. Inzicht in parkeerdata</b>	<b>10</b>

# 1 Introductie

**Rond de Geiserlaan heeft de gemeente samen met bewoners onderzocht hoe en waar betaald parkeren kan bijdragen aan het verminderen van parkeeroverlast. Op 8 én 22 april heeft het adviespanel “Geiserlaan en omgeving” samengezeten. In deze notitie beschrijven we tot welk advies het adviespanel gekomen is en welke kaders en uitgangspunten daarbij zijn gebruikt.**

## 1.1 Aanleiding

In de Geiserlaan en in omliggende straten hebben bewoners te maken met een hoge parkeerdruk. Dat wordt vooral veroorzaakt door parkeerders die geen directe bestemming in de wijk hebben. Dit gebeurt met name in de straten die vlak bij het centrum liggen en waar nog gratis geparkeerd kan worden. Te veel auto's in de wijk betekent volle straten, veel zoekverkeer en verkeerd geparkeerde auto's. Ook zijn er weinig parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners en hun bezoek.

Bewoners uit de wijk hebben de gemeente gevraagd daar verandering in te brengen. Dat is gedaan door te onderzoeken of er in de wijk rondom de Geiserlaan betaald parkeren moet komen. Betaald parkeren zorgt er namelijk voor dat automobilisten die niet in de wijk wonen er veel minder parkeren. Bewoners en hun bezoek kunnen daardoor makkelijker in de buurt van hun woning parkeren.

## 1.2 Onderzoek betaald parkeren via een adviespanel

In 2021 heeft de gemeente in dit onderzoeksgebied een enquête gehouden over de invoering van betaald parkeren. De respons lag onder de vereiste 40% en de meerderheid was tegen het invoeren van betaald parkeren. De aanpak met zo'n draagvlak enquête kent een aantal nadelen. De parkeeroverlast wordt namelijk meestal alleen gevoeld in een paar straten dicht bij het gebied waar nu al betaald parkeren is. Hier is vaak wel een meerderheid te vinden, maar daarbuiten is er bijna nooit voldoende draagvlak voor de invoering van betaald parkeren. Het gevolg is dat parkeeroverlast blijft bestaan. De gemeente Zeist blijft echter veel signalen over parkeeroverlast rond de Geiserlaan ontvangen.

In de Parkeerbeleidsnota 2024-2028 heeft de gemeenteraad gekozen voor een nieuwe aanpak: het werken met een adviespanel. Rondom de Geiserlaan zijn we aan de slag gegaan met zo'n adviespanel. Onze ervaringen met dit adviespanel gaan we evalueren. En op basis van de evaluatie wordt bepaald of we of deze aanpak ook in toekomstige situaties gaan toepassen.

## 1.3 Hoe is het adviespanel samengesteld?

Een adviespanel bestaat uit een evenwichtige vertegenwoordiging van alle betrokken belanghebbenden (bewoners, bedrijven, instellingen, etc.) uit de wijk. Het adviespanel is samengesteld op basis van een combinatie van vrijwillige aanmelding en loting. De volgende stappen zijn doorlopen om het adviespanel voor de Geiserlaan en omgeving samen te stellen:

- Elk adres uit de wijk heeft een uitnodiging gekregen om deel te nemen aan het adviespanel.
- Op 20 maart is een inloopavond georganiseerd waar iedereen kon binnenlopen om vragen te stellen over deelname aan het adviespanel.
- Om een goed advies te geven is het belangrijk dat mensen uit verschillende straten zich inschrijven. Vanuit een aantal straten zijn na de eerste uitnodiging géén of te weinig aanmeldingen ontvangen. Daarom is nogmaals een brief gestuurd naar deze straten. Dat heeft extra aanmeldingen voor deelname aan het adviespanel opgeleverd.
- Het adviespanel bestaat uit maximaal 16 deelnemers. Er is een verdeling van de beschikbare plekken gemaakt op straatniveau. Voor elke straat uit de wijk is minimaal 1 plek in het adviespanel gereserveerd, voor de straten met de meeste adressen is rekening gehouden met 2 plekken. Voor bedrijven, instellingen of andere stakeholders zijn een aantal plekken voor het panel gereserveerd.

- Voor verschillende straten zijn er meer aanmeldingen gekomen dan dat er plekken beschikbaar waren in het adviespanel. Door middel van loting is dan een selectie gemaakt.

Uiteindelijk is een adviespanel samengesteld van 10 deelnemers – die verspreid over de wijk wonen. Dit zijn mensen die veel kennis hebben van de parkeerproblematiek in de wijk. Er hebben zich geen bedrijven, voorzieningen of instellingen aangemeld voor het adviespanel. Vandaar dat we ook niet tot het maximale aantal deelnemers zijn gekomen voor dit adviespanel. Dat doet niets af aan het uiteindelijke advies van het adviespanel.

#### **1.4 Hoe is dit advies tot stand gekomen?**

Het adviespanel heeft zich in twee avonden goed laten informeren over de parkeerproblemen en de mogelijke oplossingen. Door met elkaar in gesprek te gaan is er begrip ontstaan voor de verschillende standpunten en belangen. Uiteindelijk is het adviespanel samen tot een goed doordacht advies over de invoering van betaald parkeren gekomen. Het advies van het adviespanel is door de gemeente verwerkt in deze notitie dat ter besluitvorming aan het college wordt voorgelegd. De leden van het adviespanel hebben meegelezen en waar nodig op- en aanmerkingen gemaakt die zijn verwerkt in de definitieve versie van dit advies.

#### **1.5 Leeswijzer**

Deze notitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de kaders en spelregels beschreven waarbinnen het adviespanel tot een advies gekomen is. Daarna volgt in hoofdstuk 3 het advies zelf, met een aantal kanttekeningen die daarbij horen. Tot slot geven we in hoofdstuk 4 aandacht aan de vervolgstappen richting besluitvorming, implementatie en monitoring.

## 2 Spelregels adviespanel

De vraag aan het adviespanel was of, waar en hoe er betaald parkeren moet komen in hun wijk. De bedoeling is dat er een gedragen advies komt namens het adviespanel. Hierna beschrijven we welke kaders en spelregels daarbij gebruikt zijn.

### 2.1 Kaders

Binnen de volgende kaders is het adviespanel tot een advies over betaald parkeren gekomen:

- Logische gebiedsgrenzen zijn noodzakelijk. Er moet sprake zijn van een aaneengesloten gebied, dat grenst aan het huidige gebied met betaald parkeren;
- Bij een eventuele uitbreiding van betaald parkeren worden de straten uit het onderzoeksgebied onderdeel van het nieuwe rayon 3.
- De tijden voor betaald parkeren worden zoals deze er nu ook zijn: van maandag t/m zaterdag tussen 9:00 en 19:00; op vrijdag tot 21:00 uur.
- De tarieven van parkeervergunningen, bezoekersregeling en betaald parkeren zijn hetzelfde als in het huidige gebied met betaald parkeren.
- Eenduidigheid en herkenbaarheid is cruciaal. Er wordt zoveel mogelijk één parkeerregime gehanteerd, met zo min mogelijk uitzonderingen.

### 2.2 Speelruimte

Het adviespanel heeft de volgende 'speelruimte' voor het maken van keuzes over hoe en waar betaald parkeren zou moeten komen:

- **Bepalen gebiedsgrenzen**  
In welke straten wel en welke geen betaald parkeren? Daarbij staat het onderzoeksgebied vast. Binnen dat gebied kan het adviespanel aangeven wat de gebiedsgrenzen voor het betaald parkeren zouden moeten zijn. Het niet invoeren/ uitbreiden van betaald parkeren is ook een optie.
- **Het kiezen tussen vormen van betaald parkeren**  
Binnen het huidige parkeerbeleid zijn er drie opties waaruit het adviespanel kan kiezen. De verschillende parkeerregimes kunnen ook worden gecombineerd. Het is dus niet zo dat hetzelfde parkeerregime overal in de wijk moet gelden.
  - Parkeerplaatsen voor vergunninghouders (met dagkaart van €20,00)
  - Parkeerplaatsen waar alleen tegen betaling geparkeerd kan worden (€ 2,50 per uur)
  - Parkeerplaatsen waar zowel tegen betaling (€ 2,50 per uur) als met een vergunning kan worden geparkeerd.

### 2.3 Advies op basis van consensus

Het advies wordt gegeven op basis van overeenstemming (consensus). Er is dus niet gestemd. Dit betekent dat alle leden van het adviespanel achter het advies staan. Wat niet wil zeggen dat iedereen het op alle punten volledig met elkaar eens is, maar wel dat iedereen met het eindresultaat kan leven.

### 2.4 Wat als het adviespanel het niet over alles eens is?

Het kan voorkomen dat er niet over alles overeenstemming is binnen het adviespanel. Bijvoorbeeld over of een bepaalde straat wel of niet wordt meegenomen in het gebied met betaald parkeren. Als het écht niet lukt om tot consensus te komen, dan maakt de gemeente bij de uitwerking van het collegevoorstel een afweging tussen de voor- en tegenargumenten.

## 3 Advies

**Na goede en constructieve gesprekken is het adviespanel tot een gezamenlijk advies gekomen over een afgebakend gebied en de invulling van het parkeerregime. De kaders en spelregels zijn daarbij gerespecteerd. Toch heeft het adviespanel een aantal kanttekeningen die onlosmakelijk verbonden zijn aan het advies dat zij geven.**

### 3.1 Gezamenlijk advies

Parkeren is een onderwerp dat veel emotie oproept. Wat voor de een parkeeroverlast is kan voor de ander niet als een probleem worden ervaren. In het adviespanel is er echter geen twijfel dat er bij het parkeerterrein aan de Geiserlaan een 'parkeerprobleem' is en dat hiervoor een oplossing moet komen. Dat probleem zit niet zozeer in het aantal parkeerplaatsen, maar in het feit dat er veel mensen (gratis) parkeren die geen directe bestemming in de wijk hebben. Het invoeren van betaald parkeren is een effectief instrument om te zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners en hun bezoekers. Ook in alle andere straten van het onderzoeksgebied – met uitzondering van de Dalweg - is het nu al druk met parkeren. Hier stijgt de parkeerdruk op meerdere momenten gedurende de week boven de 85%. Als alleen betaald parkeren ingevoerd wordt op het parkeerterrein aan de Geiserlaan, dan is de kans groot dat de parkeerdruk in de straten daaromheen verder toeneemt. Het probleem verplaatst zich dan. Hetzelfde geldt voor andere scenario's waarbij betaald parkeren alleen in een deel van de straten van de wijk zou worden ingevoerd.

Het adviespanel is uiteindelijk tot het volgende advies gekomen:

#### Advies

- Voer betaald parkeren in voor alle straten van het onderzoeksgebied, met uitzondering van de Dalweg.
- Maak een uitzondering voor de Dalweg. Hier wordt géén betaald parkeren ingevoerd. Dat heeft de volgende redenen:
  - Betaald parkeren rondom de Geiserlaan schrikt parkeeders van buiten de wijk mogelijk af en zorgt dat meer mensen gaan parkeren in de parkeergarages en parkeerterreinen in het centrum. De verwachting is dat enkele parkeeders die nu zorgen voor overlast ook gaan uitwijken naar de eerste straat waar het parkeren gratis is. In dit geval de Dalweg. Mocht er toch worden uitgeweken, dan zijn er aan de Dalweg voldoende parkeerplaatsen om een aantal parkeeders op te kunnen vangen zonder dat er direct overlast ontstaat.
  - Enkele bewoners van de Dalweg zelf hebben vaak genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein en hebben aangegeven liever geen betaald parkeren in hun straat te krijgen. Omdat bewoners zelf parkeerplaatsen hebben, zullen zij niet direct last hebben wanneer het aantal parkeeders in de openbare ruimte stijgt.
- Kies voor een parkeerregime gericht op vergunninghouders. Dat betekent dat parkeeders 'van buiten' alleen kunnen parkeren tegen betaling van een dagkaart (€20,00). Bewoners parkeren met een parkeervergunning en hun bezoekers kunnen tegen gereduceerd tarief parkeren via de bezoekersregeling.

Het adviespanel is tot consensus<sup>1</sup> gekomen over bovenstaand advies. Binnen het adviespanel zijn er deelnemers die liever hadden gezien dat er géén betaald parkeren in hun straat zou komen. Uiteindelijk is de conclusie van het adviespanel toch dat er nu betaald parkeren in een groter gebied moet komen. Enerzijds om de huidige parkeeroverlast rondom de Geiserlaan op te lossen en anderzijds om te voorkomen dat de overlast zich verplaatst naar de andere straten en het daar nog drukker wordt.

<sup>1</sup> Ruim twee weken na de 2e bijeenkomst van het adviespanel heeft één deelnemer van het adviespanel schriftelijk laten weten zich niet te kunnen vinden in het advies. Toch spreken we in dit document van consensus omdat dit het resultaat was van de gevoerde gesprekken tijdens de bijeenkomsten.



## 3.2 Kanttekeningen bij het advies

Het adviespanel is binnen de gestelde kaders tot een advies gekomen. Eén van die kaders is dat het huidige parkeerbeleid ook in deze wijk gaat gelden. Daarbij zet het adviespanel een aantal kanttekeningen. Met de oproep om hier iets mee te doen bij de uiteindelijke invulling van het betaald parkeren in hun wijk. Het adviespanel vraagt aandacht voor de volgende zaken:

- **Aantal vergunningen**

Binnen het huidige parkeerbeleid is het nu zo dat per adres maximaal twee parkeervergunningen worden uitgegeven. In de wijk zijn verschillende adressen met meer dan twee auto's. De oproep van het adviespanel is om hier soepeler mee om te gaan. Zeker omdat het betaald parkeren nu nieuw wordt ingevoerd. Bewoners hebben nu al meerdere auto's en van hen kan niet verwacht worden dat zij deze wegdoen omdat er nu betaald parkeren wordt ingevoerd. Vooral ook omdat het doel van het betaald parkeren is om meer parkeerruimte voor bewoners en hun bezoekers te maken.

- **Parkeren op eigen terrein**

Sommige adressen in de wijk hebben één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij het uitgeven van parkeervergunningen wordt hier rekening mee gehouden. Wie zelf een parkeerplaats heeft, krijgt minder parkeervergunningen. Het adviespanel vraagt om hier soepel mee om te gaan. Bijvoorbeeld door een lange oprit (waar twee auto's op geparkeerd kunnen worden) mee te tellen als één eigen parkeerplaats. Bij het parkeren van meerdere auto's op een smalle inrit moet anders gemanoeuvreed worden om de achterste auto te kunnen gebruiken.

- **Kosten voor parkeren**

De kosten die bewoners straks moeten maken voor het parkeren worden door een aantal leden van het adviespanel als hoog ervaren. Dat gaat zowel om de kosten voor de parkeervergunningen voor bewoners, maar ook om het gereduceerde tarief dat bezoekers moeten betalen om in de wijk te parkeren. Zeker voor adressen met meerdere auto's loopt het bedrag dat bewoners kwijt zijn aan het parkeren op. Het verzoek is om hier iets aan te doen. Dat kan zijn door de parkeertarieven voor de vergunningen structureel te verlagen. Of door te zorgen voor een 'zachte' overgang. Dat kan bijvoorbeeld door een x aantal gratis uren te geven op de bezoekersregeling of om de parkeervergunning voor bewoners het eerste jaar gratis te maken.

- **Reguleringstijden**

De tijden waarop het betaald parkeren geldt zijn nu tot 19:00 uur in de avond (tot 21:00 uur op de vrijdag). Met name rondom de Geiserlaan vreest men dat er de parkeerdruk na de reguleringstijd toeneemt. Het parkeren is dan ook straks gratis. Het adviespanel geeft een verlenging van de reguleringstijden in de avond mee ter overweging.

## 3.3 Monitoring en evaluatie

Het adviespanel kiest nu voor invoering voor betaald parkeren, maar vraagt daarbij wel om het effect van het betaald parkeren te monitoren en ongeveer één jaar na de invoering een evaluatie te doen. Het doel van het betaald parkeren is namelijk dat de parkeerdruk op wijkniveau afneemt. Als dat in de praktijk niet zo blijkt te zijn, dan verwacht het adviespanel een aanpassing van het betaald parkeren of dat wordt overwogen om de invoering van betaald parkeren terug te draaien. De evaluatie zal worden uitgevoerd door opnieuw parkeertellingen uit te voeren om zo objectief vast te kunnen stellen of de parkeerdruk in de wijk is afgenomen.



## 4 Vervolgstappen

**Het advies van het adviespanel wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Daarna volgt een implementatietraject. De stappen die we zetten om van advies tot concrete oplossing in de praktijk te komen zien er als volgt uit.**

### 4.1 Besluitvorming

Het advies van het adviespanel wordt door de gemeente één-op-één overgenomen in een voorstel dat ter besluitvorming aan het college van Burgemeester en Wethouders wordt voorgelegd. Op dit moment is er nog geen datum bekend wanneer dit besluit wordt genomen. Zodra dit het geval is, wordt dit gecommuniceerd aan het adviespanel. We verwachten dat B&W na het zomerreces een besluit neemt. Het besluit wordt ter kennisname gestuurd aan de gemeenteraad. Als bewoners of ondernemers het niet eens zijn met de invoering van betaald parkeren, dan kan binnen 6 weken bezwaar worden gemaakt.

De kanttekeningen die het adviespanel heeft meegegeven bij het advies worden meegegeven aan het college van B&W. Over beleidsmatige aanpassingen die buiten de gestelde kaders vallen wordt nu géén besluit genomen. Ook omdat dit een integrale afweging van het parkeerbeleid in alle rayons vraagt.

### 4.2 Implementatie

Na de besluitvorming starten de voorbereidingen voor de implementatie van het betaald parkeren. Er moet onder andere worden bepaald waar de borden en parkeerautomaten moeten komen. Ook wordt er een communicatieplan gemaakt. Daarin wordt meer informatie gegeven over praktische zaken, bijvoorbeeld hoe je een parkeervergunning aan moet vragen. De exacte invoeringsdatum is nu nog niet bekend. Als hier meer duidelijkheid over is, dan wordt de wijk hier uiteraard over geïnformeerd.

Ongeveer één jaar na implementatie van de invoering wordt het betaald in de straten binnen het uitbreidingsgebied geëvalueerd. De parkeerdruk wordt dan opnieuw gemeten. Binnen de kaders van het parkeerbeleid wordt dan gekeken of aanpassingen nodig zijn.

# Bijlage 1. Inzicht in parkeerdata

Om de parkeersituatie in beeld te brengen zijn parkeertellingen uitgevoerd. Dit is gedaan door een onafhankelijk onderzoeksbureau. Er is gemeten hoeveel parkeerplaatsen er in de buurt liggen, wat de bezetting van die parkeerplaatsen is en specifiek voor het parkeerterrein aan de Geiserlaan is ook onderzocht wat de herkomst van de geparkeerde auto's is. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Tabel 1: Overzicht van parkeerdrukmetingen.

	Dinsdag 12 maart 2024 10-12 uur		Woensdag 13 maart 2024 00-06 uur		Vrijdag 15 maart 2024 14-16 uur		Vrijdag 15 maart 2024 19-21 uur		Zaterdag 16 maart 2024 10-12 uur		Zaterdag 16 maart 2024 15-17 uur		
	Aantal parkeerplaatsen (capaciteit)	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk
Bergweg	21	18	86%	16	76%	24	114%	20	95%	19	90%	22	105%
Berkenlaan	25	24	96%	22	88%	26	104%	24	96%	21	84%	23	92%
Bothalaan	51	48	94%	49	96%	47	92%	49	96%	45	88%	49	96%
Dalweg	41	16	39%	17	41%	17	41%	21	51%	14	34%	17	41%
De la Reyklaan	45	37	82%	37	82%	38	84%	47	104%	41	91%	47	104%
Geiserlaan	120	93	78%	117	98%	104	87%	116	97%	115	96%	113	94%
Kritzingerlaan	55	43	78%	45	82%	47	85%	58	105%	44	80%	42	76%
Minckelerslaan	54	36	67%	47	87%	34	63%	45	83%	38	70%	36	67%
Scheeperslaan	9	8	89%	9	100%	9	100%	10	111%	11	122%	9	100%
Eindtotaal	421	323	77%	359	85%	346	82%	390	93%	348	83%	358	85%



Figuur 1: Herkomstanalyse geparkeerde voertuigen Geiserlaan.

Aanvullend is op straatniveau inzicht gegeven in het aantal adressen en hoe zich dit verhoudt tot het aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte en op eigen terrein). Dat zegt iets over hoeveel parkeerruimte er in de wijk is voor bewoners en hun bezoekers.

Tabel 2: Extra informatie per straat onderzoeksgebied Geiserlaan.

	Adressen	Adres met POET <sup>2</sup>	Adres geen POET	Parkeerplaatsen	Plek per adres
<b>Bergweg</b>	18	7	11	21	1,91
<b>Berkenlaan</b>	19	14	5	25	5,00
<b>Bothalaan</b>	92	18	74	51	0,69
<b>Dalweg</b>	55	33	22	41	1,86
<b>De la Rey laan</b>	90	55	35	45	1,29
<b>Geiserlaan</b>	40	0	40	120	3,00
<b>Kritzingerlaan</b>	51	33	18	55	3,06
<b>Minckelerslaan</b>	49	8	41	54	1,32
<b>Scheeperslaan</b>	8	2	6	9	1,50
	<b>422</b>	<b>170</b>	<b>252</b>	<b>421</b>	<b>1,67</b>

Tot slot is een inschatting van de parkeerdruk gemaakt op het moment dat betaald parkeren ingevoerd zou worden. Daarbij is de aanname dat alle parkeerders op het parkeerterrein aan de Geiserlaan met een herkomst buiten de eigen buurt daarna een andere parkeerplaats zoeken. Het effect is weergegeven voor het parkeerterrein aan de Geiserlaan, maar ook voor wat dit betekent voor het hele onderzoeksgebied.

Tabel 3: Gemeten en verwachte bezetting voor Geiserlaan en geheel onderzoeksgebied.

	Geiserlaan (96 pp)				Onderzoeksgebied (421 pp)			
	Gemeten		Verwacht		Gemeten		Verwacht	
	Aantal	Bezetting	Aantal	Bezetting	Aantal	Bezetting	Aantal	Bezetting
<b>vrijdag 15 maart 2024</b>								
1400 tot 1600	91	95%	52	54%	346	82%	307	73%
1900 tot 2100	92	96%	61	64%	390	93%	359	85%
<b>zaterdag 16 maart 2024</b>								
1000 tot 1200	94	98%	56	58%	348	83%	310	74%
1500 tot 1700	94	98%	55	57%	358	85%	319	76%
<b>woensdag 13 maart 2024</b>								
0000 tot 0600	94	98%	66	69%	359	85%	331	79%
<b>dinsdag 12 maart 2024</b>								
1000 tot 1200	76	79%	45	47%	323	77%	292	69%

<sup>2</sup> De term 'POET' staat voor een parkeerplaats op eigen terrein.

**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)

