

# Advies wel of niet invoeren betaald parkeren

Adviespanel Prins Hendriklaan 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	Bevindingen	6
3.2	Kanttekeningen	7
<b>4</b>	<b>Vervolgstappen</b>	<b>9</b>
4.1	<b>Besluitvorming</b>	<b>9</b>
	Concrete invulling parkeerregime	9
4.2	<b>Mogelijke vervolgstappen</b>	<b>9</b>
4.2.1	Bezwaarprocedure	9
4.2.2	Implementatie	9
4.2.3	Monitoring en evaluatie	10
	<b>Bijlage 1. Inzicht in parkeerdata</b>	<b>11</b>

# 1 Introductie

**Rond de Prins Hendriklaan heeft de gemeente samen met bewoners onderzocht hoe en waar betaald parkeren kan bijdragen aan het verminderen van parkeeroverlast. Op 10 én 24 april heeft het adviespanel voor "Prins Hendriklaan en omgeving" samengezeten. In deze notitie beschrijven we tot welke conclusie het adviespanel gekomen is en welke kaders en uitgangspunten daarbij zijn gebruikt.**

## 1.1 Aanleiding

Op de Prins Hendriklaan hebben bewoners te maken met parkeeroverlast. Dat wordt vooral veroorzaakt door parkeerders die geen directe bestemming in de wijk hebben: bijvoorbeeld personeel en bezoekers van winkels en horeca uit het centrum, werkbussen en bewoners en bezoekers uit omliggende wijken. Dit gebeurt met name hier omdat de Prins Hendriklaan een van de dichtstbijzijnde straten is rondom het centrum waar nog gratis geparkeerd kan worden. Te veel auto's in de wijk betekent een hogere parkeerdruk, veel zoekverkeer en verkeerd geparkeerde auto's. Dat zorgt soms ook voor verkeersonveilige situaties omdat geparkeerd wordt buiten de gemarkeerde parkeervakken en op hoeken en bochten van straten. Overlast wordt ook ervaren omdat (deels) voor inritten geparkeerd wordt waardoor parkeerplaatsen op eigen terrein niet bereikbaar zijn of doordat grote voertuigen uitsteken over de stoep waardoor de doorgang voor voetgangers hier belemmerd wordt. Het verkeer van parkeerders die op zoek zijn naar een vrije plek op de Prins Hendriklaan doet afbreuk aan de veiligheid en leefbaarheid van de wijk in de ogen van de bewoners.

Bewoners uit de Prins Hendriklaan hebben de gemeente gevraagd daar verandering in te brengen. Dat is gedaan door te onderzoeken of er in de wijk rondom de Prins Hendriklaan betaald parkeren moet komen. Betaald parkeren zorgt er namelijk voor dat automobilisten die niet in de wijk wonen of werken er veel minder parkeren.

## 1.2 Onderzoek betaald parkeren via een adviespanel

In de 'Parkeerbeleidsnota Zeist 2024-2028' heeft de gemeenteraad gekozen voor een nieuwe aanpak: het werken met een adviespanel. Rondom de Prins Hendriklaan zijn we aan de slag gegaan met zo'n adviespanel. De ervaringen met dit adviespanel worden geëvalueerd. En op basis van de evaluatie wordt bepaald of deze aanpak ook in toekomstige situaties wordt toegepast.

Bij het vaststellen van de parkeerbeleidsnota (januari 2024) hebben bewoners van de Prins Hendriklaan de raad opgeroepen de problematiek in hun straat serieus te nemen. Het verzoek was om de Prins Hendriklaan buiten het onderzoek te houden en direct maatregelen te nemen. Er is gekozen om – zoals gepland – aan de slag te gaan met het adviespanel om de invoering van betaald parkeren hier te onderzoeken. De invoering van betaald parkeren op Prins Hendriklaan zou ook gevolgen hebben voor de omliggende straten. Daarom is een breder onderzoeksgebied gekozen zodat vanuit een integrale blik een afweging gemaakt kan worden over het al dan niet invoeren van betaald parkeren in/rondom de Prins Hendriklaan.

## 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 Prins Hendriklaan 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 aan 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. Het uitgangspunt is dat voor elke straat uit de wijk minimaal 1 plek in het adviespanel beschikbaar is. Voor straten met de meeste adressen is rekening gehouden met 2 plekken. Er zijn een aantal straten met relatief weinig adressen samengevoegd, waarbij dus 1 plek beschikbaar is voor meerdere straten. Tot slot zijn er een aantal plekken in het adviespanel gereserveerd voor bedrijven, instellingen of andere stakeholders uit de wijk. De wijkvereniging heeft geen zitting in het adviespanel.
- Voor diverse 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 14 deelnemers<sup>1</sup> – die verspreid over de wijk wonen. Dit zijn mensen die veel kennis hebben van de parkeerproblematiek in de wijk. Er hebben zich géén bedrijven, voorzieningen of instellingen aangemeld voor het adviespanel.

#### **Rol Vereniging Lyceumkwartier Zeist (VLZ)**

Bij een uitbreiding van betaald parkeren rondom de Prins Hendriklaan vreest de 'Vereniging Lyceumkwartier Zeist' voor een hogere parkeerdruk in het Lyceumkwartier. Eerder hebben zij daarom aan de gemeente gevraagd terughoudend te zijn met de uitbreiding van betaald parkeren.

Er is beloofd de VLZ ook uit te nodigen voor de gesprekken over de uitbreiding van betaald parkeren in de Prins Hendriklaan en omgeving. Het is dan wel belangrijk hun rol aan de voorkant helder te maken. Eén vertegenwoordiger van de VLZ is aanwezig geweest bij de bijeenkomsten van het adviespanel, maar er is afgesproken dat zij wel hun inbreng mochten leveren maar niet meebeslissen bij het komen tot consensus. Dat wordt bepaald door de deelnemers van het adviespanel. Het Lyceumkwartier overlapt deels met een aantal straten uit het gebied waar de invoering van betaald parkeren nu is onderzocht. Vanuit deze straten zijn ook individuele bewoners vertegenwoordigd in 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 advies van het adviespanel door de gemeente verwerkt in deze notitie dat aan het college wordt meegegeven. 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.

<sup>1</sup> Exclusief de vertegenwoordiger van de VLZ

## 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 4;
- 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 doel is om te komen tot een advies op basis van overeenstemming (consensus). Dit betekent dat alle leden van het adviespanel achter het advies moeten staan. Wat niet wil zeggen dat iedereen het op alle punten volledig met elkaar eens is, maar wel dat alle leden van het adviespanel met het eindresultaat moet kunnen leven. Er wordt dus niet gestemd.

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

Het kan voorkomen dat er geen 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. Het college van Burgemeester en Wethouders hakt dan uiteindelijk de knoop door.

## 3 Advies

**Na goede en constructieve gesprekken is het adviespanel uiteindelijk niet tot een gezamenlijk advies gekomen over de invoering van betaald parkeren. Dat betekent dat het college van B&W een besluit moet nemen over wel of niet invoeren van betaald parkeren. Hierna worden de uitkomsten van het adviespanel beschreven. Dit vormt de basis voor het college van B&W om een goed afgewogen keuze te maken.**

### 3.1 Bevindingen

Parkeren is een onderwerp dat veel emotie oproept. Vanuit de Prins Hendriklaan heeft de gemeente signalen over parkeeroverlast ontvangen. Binnen het adviespanel is de vraag gesteld of er wel écht een parkeerprobleem is op de Prins Hendriklaan: gaat het om het aantal geparkeerde auto's of vooral om het type auto's dat hier geparkeerd staat en de hoeveelheid zoekverkeer die dat veroorzaakt? Parkeeroverlast is subjectief. Wat voor de een als parkeeroverlast ervaren wordt, hoeft voor de ander geen probleem te zijn. Sommige leden van het adviespanel betwijfelen dat er op de Prins Hendriklaan sprake is van een parkeerprobleem. Echter wordt er door de bewoners van de Prins Hendriklaan wel parkeeroverlast ervaren. Bewoners uit deze straat zien betaald parkeren als een effectief instrument om de overlast die zij nu hebben op te lossen. In de straten rondom de Prins Hendriklaan is er in zijn algemeenheid géén behoefte aan betaald parkeren. Dat heeft onder andere te maken met de kosten voor het parkeren, het 'gedoe' rond het aan- en afmelden van bezoekers en de angst dat betaald parkeren de bereikbaarheid van de wijk beperkt. Bovendien wordt er in veel straten nu geen overlast ervaren rond het parkeren en is er twijfel over of het betaald parkeren wel een oplossing gaat bieden. Een aantal straten staat neutraal tegenover de invoering van betaald parkeren: zij zijn geen uitgesproken voorstanders van betaald parkeren, maar hebben ook geen grote bezwaren tegen het wel invoeren van betaald parkeren.

De constatering is dat er op hoofdlijnen twee verschillende standpunten zijn binnen het adviespanel. Hoewel er begrip is voor elkaars standpunten en overwegingen is het niet gelukt om tot één gezamenlijk advies te komen. Wel is er gesproken over wat er moet gebeuren als er toch betaald parkeren op de Prins Hendriklaan zou komen. Dan is het advies van het panel om betaald parkeren in een groter gebied in te voeren. Als alleen betaald parkeren ingevoerd wordt op de Prins Hendriklaan, dan is de kans namelijk groot dat de parkeerdruk in de straten daaromheen verder toeneemt. Het probleem verplaatst zich dan. Ook is een groter gebied nodig omdat veel bewoners uit de straten rondom de Prins Hendriklaan hier parkeren. Bij het alleen invoeren van betaald parkeren op de Prins Hendriklaan vervalt het parkeeralternatief van bewoners uit de omliggende straten.

#### **Kaders om tot een gezamenlijk advies te komen**

Er zijn duidelijke kaders meegegeven aan het adviespanel over hoe het parkeren in de wijk gereguleerd kan worden. Betaald parkeren is het instrument dat daarbij ingezet kan worden. Bij de invulling van betaald parkeren zijn een aantal keuzes te maken. Dat gaat over de gebiedsgrenzen en de vorm van betaald parkeren. In het adviespanel is uitgebreid stilgestaan bij de vraag of deze kaders niet te smal zijn. Waarom zijn er geen andere oplossingen mogelijk? Zoals het goedkoper of gratis maken van het parkeren in de parkeergarages en parkeerterreinen in het centrum. En waarom moeten bewoners bij betaald parkeren betalen voor hun parkeervergunning? Of kan het parkeren niet gereguleerd worden met een blauwe zone. Allemaal vragen die buiten de scope van dit onderzoek naar betaald parkeren liggen. Uiteindelijk is het aan het adviespanel om binnen de kaders een advies te geven.

De bevindingen van het adviespanel zijn uiteindelijk als volgt:

#### **Uitkomst**

- Er is geen consensus bereikt door het adviespanel over of, waar en hoe betaald parkeren zou moeten komen in hun wijk.
- De meerderheid van het adviespanel wil liever géén betaald parkeren. Alleen de bewoners van de Prins Hendriklaan zien graag dat betaald parkeren wordt ingevoerd in hun straat. Een beperkt aantal straten staat er neutraal in
- Het adviespanel is het er over eens om de definitieve keuze voor het wel of niet invoeren van betaald parkeren over laten aan het college van B&W
- Algehele lijn is dat als er betaald parkeren wordt ingevoerd, dit ook in een groter gebied 'moet' gebeuren. Dit om verplaatsing van de parkeeroverlast door het waterbedeffect zoveel mogelijk te voorkomen. Uitzondering is bijvoorbeeld de Prof. Lorentzlaan, waar nog overwogen kan worden om niet meteen betaald parkeren in te voeren. Dan zou wel een parkeerverbod nodig zijn in combinatie met het markeren van parkeerplaatsen.
- Wanneer er betaald parkeren zou komen, dan moet de basis van het parkeerregime vergunningparkeren zijn met de mogelijkheid van een dagkaart (€20,00) zijn. Rondom specifieke bedrijven, instellingen en voorzieningen moet het mogelijk zijn om ook met een uurtarief te werken. Bij de definitieve invulling van het betaald parkeren moet met hen worden gesproken over hoe het betaald parkeren voor hen uitpakt.
- Bij een keuze voor uitbreiding van betaald parkeren in meerdere straten, moet ook overwogen worden om de parkeerplaatsen aan de Woudenbergseweg mee te nemen die nu net buiten het onderzoeksgebied liggen (tussen het Laantje Zonder Eind en de rotonde waar ook de Laan van Beek en Royen en Prins Bernardlaan op aansluiten).

Concluderend laat het adviespanel de definitieve keuze over de invoering van betaald parkeren aan het college van B&W. Alle verschillende belangen en argumenten die in het adviespanel aan de orde zijn gekomen liggen daarbij op tafel. De uitkomst van het definitieve besluit staat nog open.

### **3.2 Kanttekeningen**

Het adviespanel is binnen de gestelde kaders niet tot een sluitend advies gekomen. Als er besloten wordt om betaald parkeren uit te breiden, geeft het adviespanel graag een aantal kanttekeningen mee. Met de oproep om hier iets mee te doen bij de uiteindelijke invulling van het betaald parkeren in hun wijk - mocht dit er komen. Het adviespanel vraagt dan 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 een 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.

- **Aantrekkelijk alternatief in garages en terreinen**

Het doel van parkeerregulering is te zorgen voor de 'juiste parkeerder op de juiste plaats'. Veel parkeerders op en rondom de Prins Hendriklaan hebben (vermoedelijk) een bestemming in het centrum. Bijvoorbeeld voor werk of het bezoek aan winkels of horeca. Het adviespanel vraagt om het parkeren in de parkeergarages en parkeerterreinen in het centrum aantrekkelijker te maken qua tarief. Dat zou een deel van de oorzaak van de parkeerverlast wegnemen. Tegelijkertijd maakt dit de kans op het deels verplaatsen van het parkeerprobleem naar omliggende straten ook kleiner.



## 4 Vervolgstappen

De uitkomsten van het adviespanel worden verwerkt in een voorstel voor het college van B&W. Uiteindelijk nemen zij een besluit over óf betaald parkeren rondom de Prins Hendriklaan wordt ingevoerd. Afhankelijk van de keuze volgt daarna mogelijk een aantal vervolgstappen om tot een concrete invulling van het uiteindelijke parkeerregime te komen.

### 4.1 Besluitvorming

De bevindingen van het adviespanel worden door de gemeente meegenomen 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. Het besluit van het college wordt ter kennisname gestuurd aan de gemeenteraad.

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

#### Concrete invulling parkeerregime

Het adviespanel heeft vooral gesproken over in welke straten wel of geen betaald parkeren zou moeten komen. De vraag welke vorm van betaald parkeren waar moet komen is nog niet in detail beantwoord. Bij de uitwerking van het collegevoorstel moet dit wel gebeuren. Als het college kiest voor uitbreiding van betaald parkeren, dan moet ook duidelijk zijn hoe het parkeerregime er precies uitziet op straatniveau. Hierbij wordt ook afstemming gezocht met (grotere) bedrijven en instellingen met een vestiging in het onderzoeksgebied.

### 4.2 Mogelijke vervolgstappen

Het college kan ervoor kiezen om wel óf geen betaald in te voeren rondom de Prins Hendriklaan. Als wordt besloten om de situatie zo te laten als deze nu is, dan zijn er – na communicatie richting de wijk over dit besluit – geen verdere acties nodig. Wanneer het college besluit tot de uitbreiding van betaald parkeren, dan volgen de onderstaande stappen:

#### 4.2.1 Bezwaarprocedure

Bij een collegebesluit tot de invoering van betaald parkeren wordt het besluit gepubliceerd. Als bewoners of ondernemers het hier niet mee eens zijn, dan kan binnen 6 weken formeel bezwaar worden gemaakt.

#### 4.2.2 Implementatie

Als het college besluit tot de invoering van betaald parkeren dan 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 te geven is, dan wordt de wijk hier uiteraard over geïnformeerd.

### **4.2.3 Monitoring en evaluatie**

Ongeveer één jaar na implementatie van de eventuele invoering wordt het betaald parkeren in de straten binnen het uitbreidingsgebied en de direct omliggende straten geëvalueerd. Binnen de kaders van het parkeerbeleid wordt dan gekeken of aanpassingen nodig zijn.

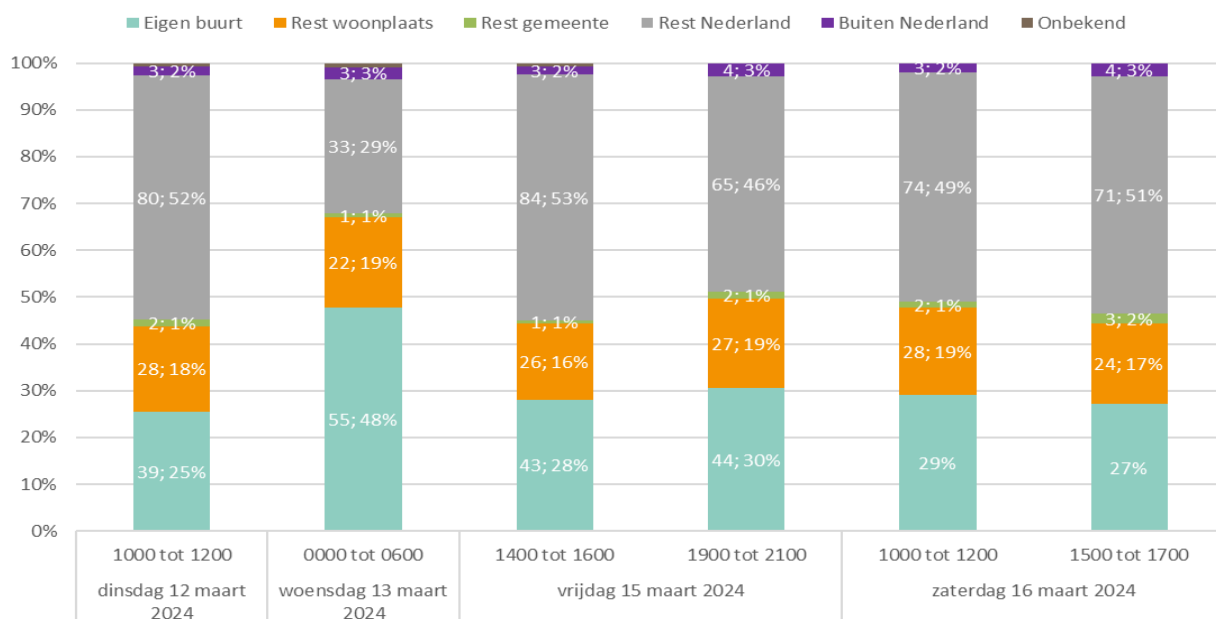
Het doel van het betaald parkeren is namelijk dat de parkeerdruk op wijkniveau afneemt. De evaluatie zal worden uitgevoerd door opnieuw parkeertellingen uit te voeren om zo objectief vast te kunnen stellen of de parkeerdruk in het uitbreidingsgebied is afgenomen.

# 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 de parkeerplaatsen op de Prins Hendriklaan is ook onderzocht wat de herkomst van de geparkeerde auto's is. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Tabel 1: Overzicht van parkeerdrukmetingen.

	Aantal parkeerplaatsen (capaciteit)	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 geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk	Aantal geparkeerde voertuigen	Parkeerdruk
Aristoteleslaan	10	6	60%	12	120%	11	110%	13	130%	10	100%	8	80%
Boslaan	24	21	88%	15	63%	20	83%	24	100%	20	83%	19	79%
Fransen van de Puttelaan	10	4	40%	0	0%	3	30%	3	30%	6	60%	6	60%
Krullelaan	12	12	100%	4	33%	7	58%	6	50%	8	67%	6	50%
Laantje zonder Eind	20	17	85%	3	15%	13	65%	7	35%	3	15%	6	30%
Lyceumlaan	11	11	100%	6	55%	10	91%	10	91%	10	91%	10	91%
Parklaan	28	19	68%	22	79%	22	79%	26	93%	21	75%	25	89%
Pauw van Wieldrechtlaan	34	27	79%	30	88%	34	100%	32	94%	27	79%	34	100%
Prins Hendriklaan	163	154	94%	115	71%	161	99%	142	87%	151	93%	140	86%
Prof. Lorentzlaan	97	64	66%	63	65%	63	65%	50	52%	65	67%	59	61%
Wilhelminalaan	39	37	95%	25	64%	38	97%	32	82%	34	87%	38	97%
Woudenbergseweg	37	38	103%	13	35%	36	97%	20	54%	31	84%	28	76%
<b>Eindtotaal</b>	<b>485</b>	<b>410</b>	<b>85%</b>	<b>308</b>	<b>64%</b>	<b>418</b>	<b>86%</b>	<b>365</b>	<b>75%</b>	<b>386</b>	<b>80%</b>	<b>379</b>	<b>78%</b>



Figuur 1: Herkomstanalyse geparkeerde voertuigen Prins Hendriklaan.

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 de Prins Hendriklaan met een herkomst buiten de eigen buurt daarna een andere parkeerplaats zoeken. Het effect is weergegeven voor de Prins Hendriklaan, maar ook voor wat dit betekent voor het hele onderzoeksgebied.

Tabel 2: Gemeten en verwachte bezetting voor Prins Hendriklaan en geheel onderzoeksgebied.

	Prins Hendriklaan (163 pp)				Onderzoeksgebied (479 pp)			
	Gemeten		Verwacht		Gemeten		Verwacht	
	Aantal	Bezetting	Aantal	Bezetting	Aantal	Bezetting	Aantal	Bezetting
<b>vrijdag 15 maart 2024</b>								
1400 tot 1600	160	98%	71	44%	418	87%	329	69%
1900 tot 2100	141	87%	70	43%	365	76%	294	61%
<b>zaterdag 16 maart 2024</b>								
1000 tot 1200	151	93%	72	44%	386	81%	307	64%
1500 tot 1700	140	86%	62	38%	379	79%	301	63%
<b>woensdag 13 maart 2024</b>								
0000 tot 0600	115	71%	77	47%	308	64%	270	56%
<b>dinsdag 12 maart 2024</b>								
1000 tot 1200	153	94%	67	41%	410	86%	324	68%

**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)

