

Kerkplein 2 T (0343) 56 56 00
Postbus 200 F (0343) 41 57 60
3940 AE Doorn E info@heuvelrug.nl



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Nota herijking parkeerregulering

Herziening van de blauwe zones in de gemeente
Utrechtse Heuvelrug

Steller: Y. Florissen

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op: 30 oktober 2018

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
	Aanleiding en doel	3
	Totstandkoming nota en proces	4
	Overzicht hoofdstukken	4
2	Uitgangspunten	6
3	Objectief beeld van de situaties	8
	Resultaten	10
	Aanbevelingen per dorp.....	12
4	Participatie per dorp	15
	Enquête	15
	Informatieavonden.....	16
	Ondernemersoverleg.....	19
	Verkeersberaad	19
5	Beleidskeuzes	24
	Blauwe zones.....	24
	Ontheffingenbeleid.....	25
	Parkeerregulering Maarn	27
6	Eindsituatie parkeerregulering.....	29
	Inventarisatiekaart Doorn	30
	Inventarisatiekaart Leersum	33
	Inventarisatiekaart Driebergen-Rijsenburg.....	35
	Inventarisatiekaart Maarn	38
7	Samenvatting en conclusies	41
	Uitgangspunten	41
	Samenvatting beleidskeuzes	42
	Conclusie.....	43
	Bijlagen	46
	Colofon	44

1 Inleiding

Parkeren draagt bij aan bereikbaarheid als men met de auto, motor of (brom)fiets reist. Een bestemming is pas goed bereikbaar als er ter plekke voldoende parkeerruimte is. Hoewel deze nota zich concentreert op autoparkeren, is bereikbaarheid voor de gemeente breder dan alleen autobereikbaarheid. We stimuleren duurzame mobiliteit, zoals fietsen en OV-gebruik, maar willen de autobereikbaarheid op peil houden.

De ruimte die gebruikt kan worden om te parkeren is echter vaak beperkt en gaat ten koste van ruimte voor andere zaken zoals wonen en werken en groen. In de Utrechtse Heuvelrug hechten we veel waarde aan onze mooie groene omgeving en willen we deze behouden, zoals beschreven in de Structuurvisie 'Groen dus vitaal'. Tegelijkertijd hechten we ook veel waarde aan goede bereikbaarheid van onze dorpen. Parkeervoorzieningen voor auto's hebben dus te maken met een spanningsveld tussen aan de ene kant bereikbaarheid en mobiliteit en aan de andere kant leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

In de centra van onze dorpen geldt dat er veel verschillende functies geconcentreerd zijn: werken, winkelen, wonen en ook OV-knooppunten. Omdat niet iedereen te voet, per fiets of met het OV naar deze functies reist, ontstaat parkeerbehoefte voor auto's die we zo adequaat mogelijk willen verdelen binnen de beperkte ruimte die we beschikbaar hebben. Wanneer parkeerruimte schaars is – oftewel wanneer de vraag het aanbod overstijgt – kan een gemeente ervoor kiezen om het parkeren te reguleren. Een vorm van regulering die wordt toegepast in de Utrechtse Heuvelrug is de parkeerschijfzone, ook wel blauwe zone genoemd, waarbij het parkeren een maximale tijdsduur kent. Deze maatregel faciliteert kort parkeren voor winkelend publiek en bezoekers.

In de centra van Doorn, Leersum, Maarn en Driebergen-Rijsenburg hebben de voormalige gemeenten blauwe zones ingesteld. In Overberg, Maarsbergen en Amerongen is de parkeerdruk niet zo hoog dat regulering nodig is. In Amerongen is in het verleden wel gesproken over het invoeren van een blauwe zone, maar dit voorstel kon uiteindelijk niet rekenen op genoeg draagvlak onder de ondernemers en inwoners van het dorp. Passend bij het karakter en economische klimaat van onze gemeente is er in de gemeente geen betaald parkeren, afgezien van een aantal particuliere percelen en de nieuwe P&R-garage bij station Driebergen-Zeist.

Aanleiding en doel

Het beleid rondom parkeerregulering in de Utrechtse Heuvelrug is voor het laatst aangepast in 2009, maar inmiddels heeft de gemeente echter opgemerkt dat de huidige blauwe zones niet op alle

plekken goed functioneren en op sommige plekken voor het verkeerde doel wordt toegepast. Daarnaast is het huidige ontheffingenbeleid voor de blauwe zone lastig uitvoerbaar en inefficiënt gebleken voor de gemeentelijke organisatie, doordat de voorwaarden soms onduidelijk zijn. Dit heeft in sommige gevallen geleid tot rechtsongelijkheid voor inwoners, bijvoorbeeld doordat ondernemers die eigenlijk niet in aanmerking kwamen voor een ontheffing, deze toch hebben gekregen.

Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente het functioneren van de blauwe zones onder de loep genomen. De hoofdvraag luidde: Hoe zorgen we voor effectieve en efficiënte parkeerregulering? Er is nagegaan of blauwe zones instellen de meest effectieve manier is van parkeerregulering en zo ja, waar de zones moeten liggen. Op basis van die evaluatie, waarbij ook de inbreng vanuit de inwoners is meegenomen, zijn we gekomen tot een aanpassing van de parkeerregulering en het bijbehorende ontheffingenbeleid zoals beschreven in deze nota.

Totstandkoming nota en proces

Voor het evalueren van de huidige parkeerregulering hebben we gebruik gemaakt van verschillende informatiebronnen. Allereerst hebben we een parkeeronderzoek laten uitvoeren, waarmee we objectieve gegevens hebben opgehaald over de parkeersituatie. Hiermee kregen we antwoord op vragen als: Hoeveel plaatsen zijn er precies? Hoe worden deze gebruikt en hoe is de naleving van de regels in de blauwe zone? Gebruikt men een parkeerschijf en hoe vaak wordt de maximale parkeerduur overschreden? Het uiteindelijke doel hiervan was om te bepalen of de zones het beoogde effect hebben en welke aanpassingen de parkeersituatie in de dorpen zou kunnen verbeteren.

Vervolgens hebben we inwoners en ondernemers gevraagd om inbreng voor het nieuwe beleid. We hebben hen gevraagd naar hun ervaringen met de huidige parkeerregulering, zodat we ook rekening konden houden met de problemen die inwoners en ondernemers ervaren en die misschien niet direct zichtbaar worden uit een parkeeronderzoek. Het doel was om een breed gedragen oplossing te vinden met oog voor de verschillende parkeersituaties in de dorpen.

Uiteindelijk brachten de inwoners en ondernemers ook enkele punten naar voren die raken aan parkeren, maar die niet binnen het huidige project vallen. Dit zijn bijvoorbeeld het realiseren van parkeervoorzieningen bij nieuwbouwprojecten en de wens voor betere laad- en losvoorzieningen in een aantal dorpen. Oplossingen hiervoor zullen bij de plannen voor de betreffende ontwikkelingen aan de orde komen en in sommige gevallen binnen de retailparagrafen (programma economie). Voor sommige knelpunten is nog geen oplossing voor handen.

Verder sluit deze nota aan op bestaand beleid, zoals het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Ten behoeve van de integraliteit is bij de totstandkoming van de nota samengewerkt met de beleidsterreinen economie, handhaving (BOA's) en juridische zaken.

Overzicht hoofdstukken

Hoofdstuk 2 benoemt een aantal uitgangspunten voor de totstandkoming van deze nota en de nieuwe parkeerregulering. Hoofdstuk 3 beschrijft het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, inclusief de aanbevelingen van het onderzoeksbureau. Hoofdstuk 4

behandelt de participatie en de suggesties en wensen van inwoners en ondernemers die hieruit voortgekomen zijn. Hoofdstuk 5 beschrijft de beleidsmatige oplossingen voor de gevonden knelpunten in de oude parkeerregulering. Hierbij is – binnen de gestelde uitgangspunten – een afweging gemaakt tussen de resultaten uit het parkeeronderzoek, de participatie en de verschillende betrokken beleidsvelden binnen de gemeente (mobiliteit, handhaving, economie en juridische zaken). Hoofdstuk 6 geeft met behulp van kaarten weer hoe de beleidskeuzes per dorp hun uitwerking krijgen. Op de kaarten is te zien waar de parkeerregulering van kracht is en op basis van welke argumenten hiervoor is gekozen. Hoofdstuk 7 bevat een korte samenvatting en algemene conclusie van de nota.

2 Uitgangspunten

Bij het opstellen van deze nota zijn verschillende uitgangspunten geformuleerd. Dit zijn principes die we binnen de Utrechtse Heuvelrug belangrijk vinden en die zijn verankerd in onze Structuurvisie en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Deze uitgangspunten vormen daarom een kader voor het inrichten van de parkeerregulering binnen de gemeente.

- **Leefbaarheid:** We willen een leefbare gemeente zijn waarin mensen prettig kunnen wonen, werken en recreëren. Gemotoriseerd verkeer kan de leefbaarheid bedreigen door onder andere geluidshinder en luchtverontreiniging. Daarnaast staan de doorstromingskwaliteit van het netwerk en de knooppunten (kruisingen) in het bijzonder op gespannen voet met de leefbaarheid. Het gemeentelijke verkeersbeleid (GVVP) is er dan ook op gericht om de intensiteit van het autoverkeer niet verder te laten toenemen.
- **Duurzame mobiliteit:** In onze gemeente staat duurzaamheid hoog in het vaandel, ook op het gebied van mobiliteit. Daarom geldt het uitgangspunt dat er extra parkeerplaatsen worden aangelegd, om het aantrekken van meer autoverkeer te voorkomen¹. Tegelijkertijd zien we dat de vraag naar mobiliteit groeit. Deze groeiende mobiliteitsbehoefte willen we opvangen door het stimuleren van duurzame vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer en de fiets. Daarmee willen we voorkomen dat het autogebruik verder toeneemt.
- **Ruimte voor groen:** Wij zijn een groene gemeente en dat willen we behouden. We maken deel uit van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en koesteren onze groene omgeving. Bij het aanleggen van parkeerplaatsen is het vaak zo dat het groen moet wijken, wat een extra argument is om geen extra parkeerplaatsen aan te leggen.
- **Bereikbaarheid:** Bereikbaarheid is erg belangrijk voor onze gemeente, zowel voor onze inwoners als de toeristen die we ontvangen. Ondanks dat wij andere vervoerswijzen aanmoedigen, willen we de autobereikbaarheid wel op peil houden, omdat niet iedereen te voet, met de fiets of met het OV kan reizen. We zetten in op een zo efficiënt mogelijke verdeling van de huidige parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen en stemmen de parkeergelegenheid af op de verschillende functies. In de centra betekent dit dat we voornamelijk winkelend publiek faciliteren, zodat inwoners lokaal inkopen blijven doen.
- **Efficiënte regulering:** Ook voor parkeren geldt: we grijpen alleen in waar nodig. We willen niet alleen het juiste doel bereiken, maar ook met de minste middelen. Parkeerregulering beperkt de mogelijkheden van mensen (zoals in de blauwe zone) en daarom gaan we terughoudend om met het instellen van dit soort maatregelen.

¹ Nieuwe ontwikkelingen zoals woningbouw vormen een uitzondering. Daarbij wordt een minimaal aantal nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd volgens de parkeernorm, waarbij we zorgen voor goede OV-ontsluiting en voldoende fietsparkeergelegenheid.

- **Kostendekkende leges:** Bij de vaststelling van de kadernota 2018 besloot de gemeenteraad de legesopbrengsten richting 100% kostendekkendheid te brengen. De Legesverordening onderscheidt drie titels die onderling kostendekkend moeten zijn. Voor ontheffingen op de parkeerregulering (blauwe zone) zullen daarom leges geheven gaan worden.
- **Participatie en dorpsgerichte aanpak:** De (parkeer)situatie is in elk dorp anders. Met deze nota spelen we in op deze uiteenlopende situaties en houden we rekening met de wensen van de inwoners van de verschillende dorpen. We hebben inwoners en ondernemers gevraagd om mee te denken over de huidige parkeersituaties en mogelijke verbeterpunten. Binnen gelijke kaders is er ruimte voor maatwerk per dorp.

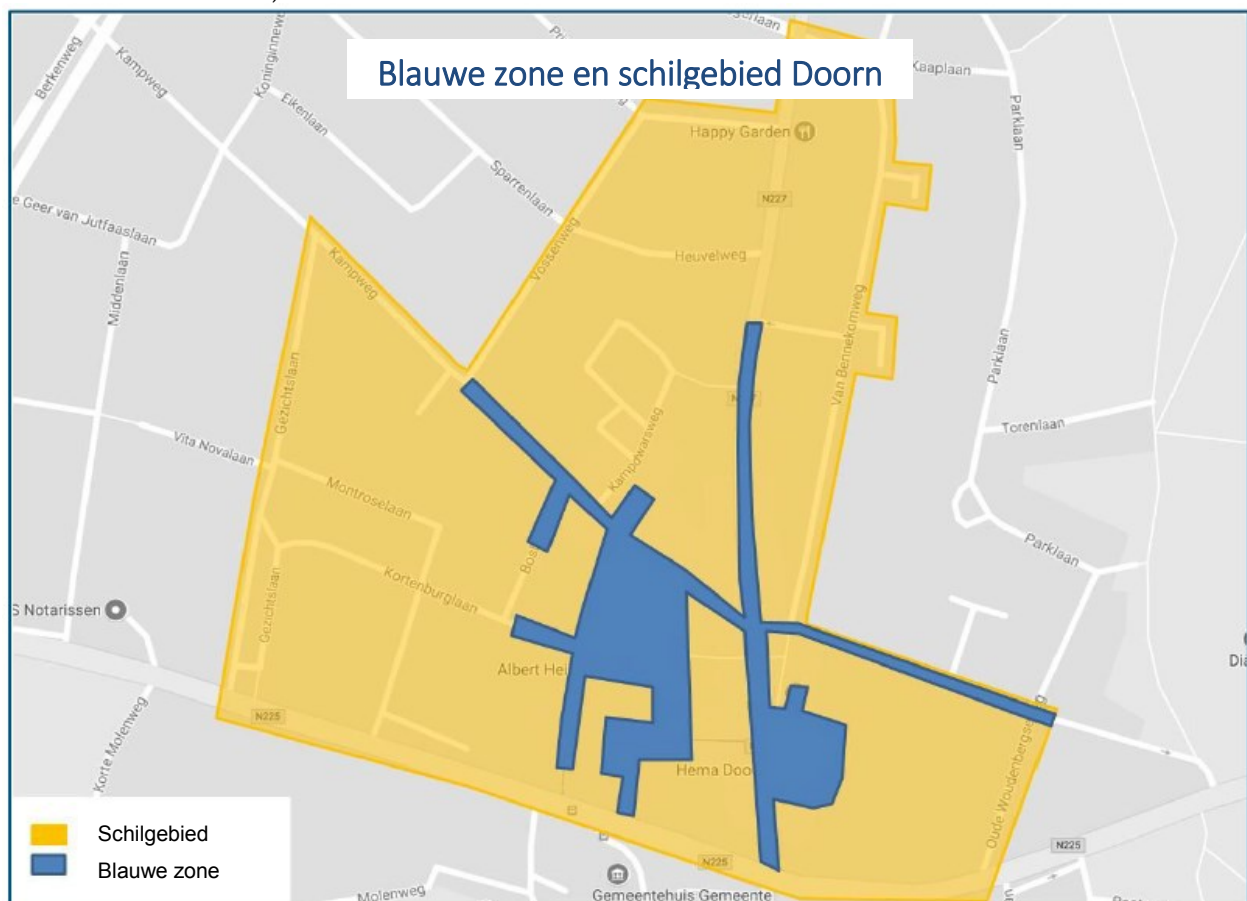


3 Objectief beeld van de situaties

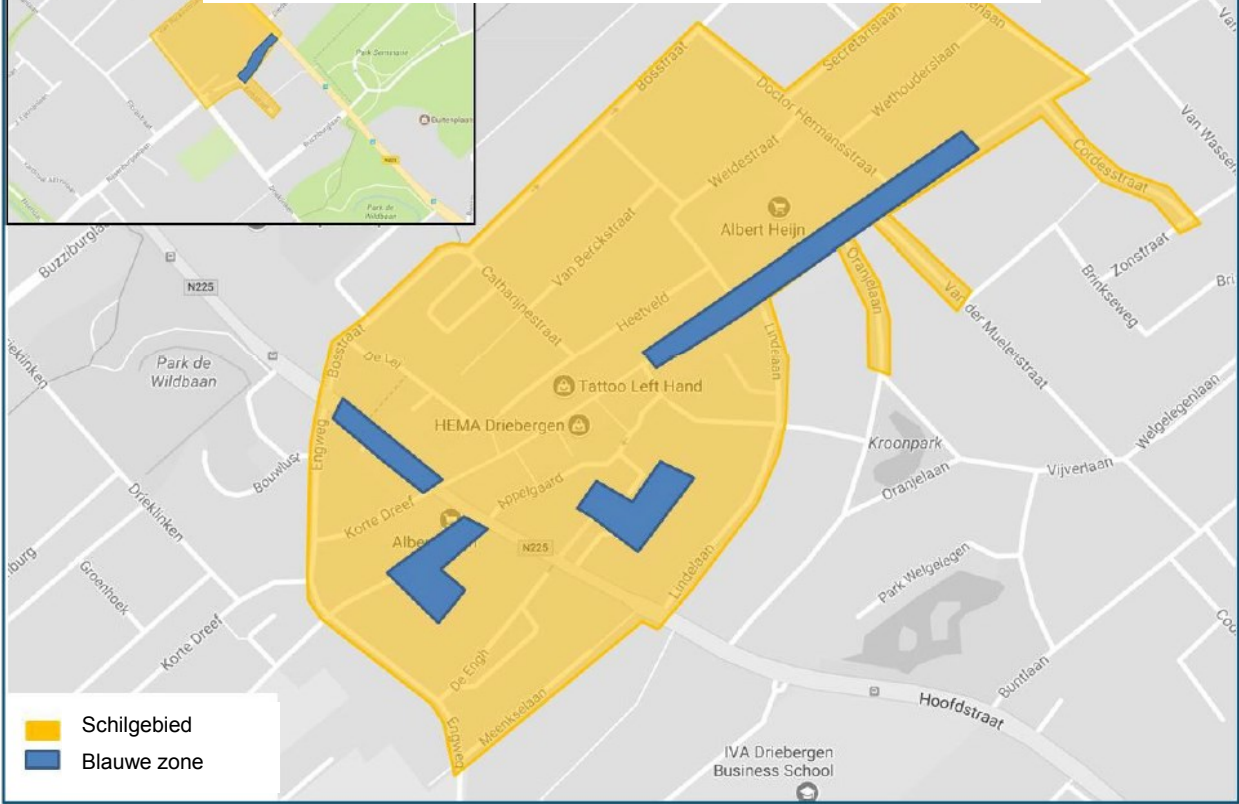
Om een objectief beeld te krijgen van de (parkeer)situaties in de dorpen hebben we onderzoek laten doen door Royal Haskoning DHV. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten en de aanbevelingen van het onderzoeksbureau beschreven. In hoofdstuk 5 staat toegelicht welke keuzes zijn gemaakt naar aanleiding van deze aanbevelingen.

Onderzoeksvragen parkeeronderzoek:

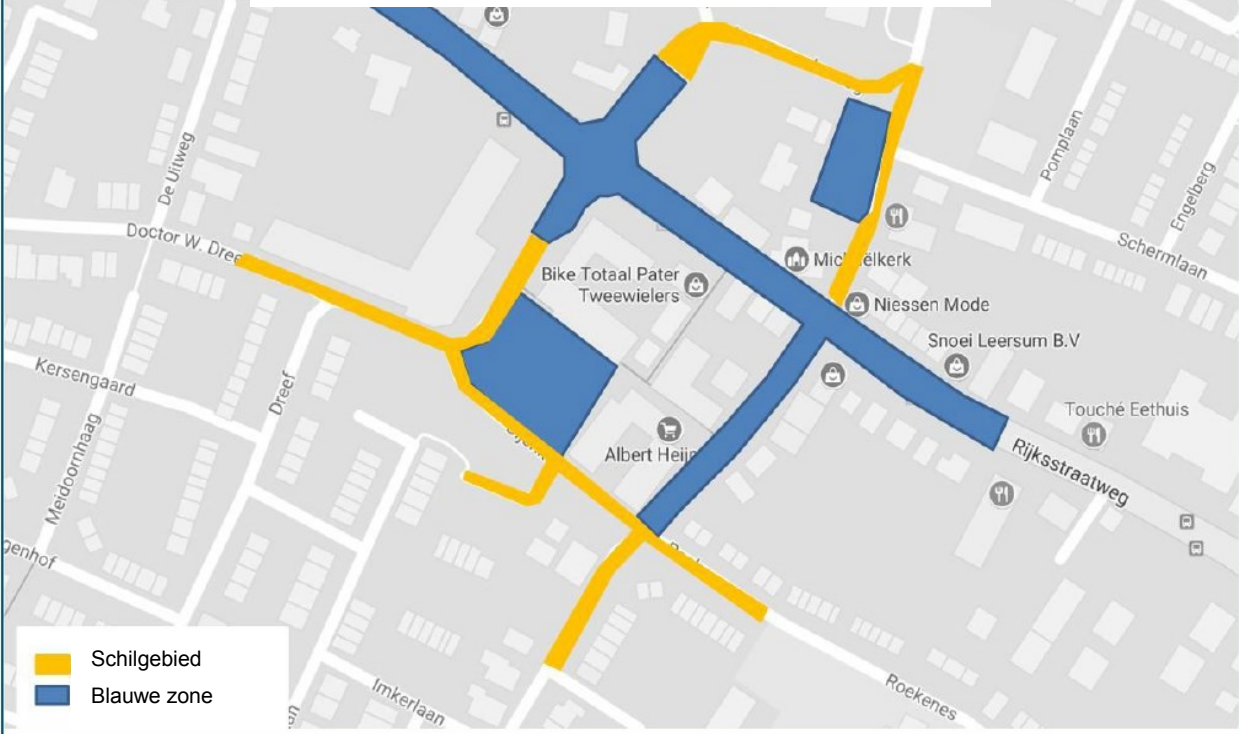
- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er in de blauwe zone en in het aansluitende schilgebied?
- Hoe is de parkeerdruk (bezettingsgraad) binnen de blauwe zone en in de schil daarbuiten?
- Gebruiken geparkeerde voertuigen in de blauwe zone de parkeerschijf of hebben ze een ontheffing?
- Hoe lang parkeren de voertuigen in de blauwe zone? (Staan er voertuigen te lang in de blauwe zone?)

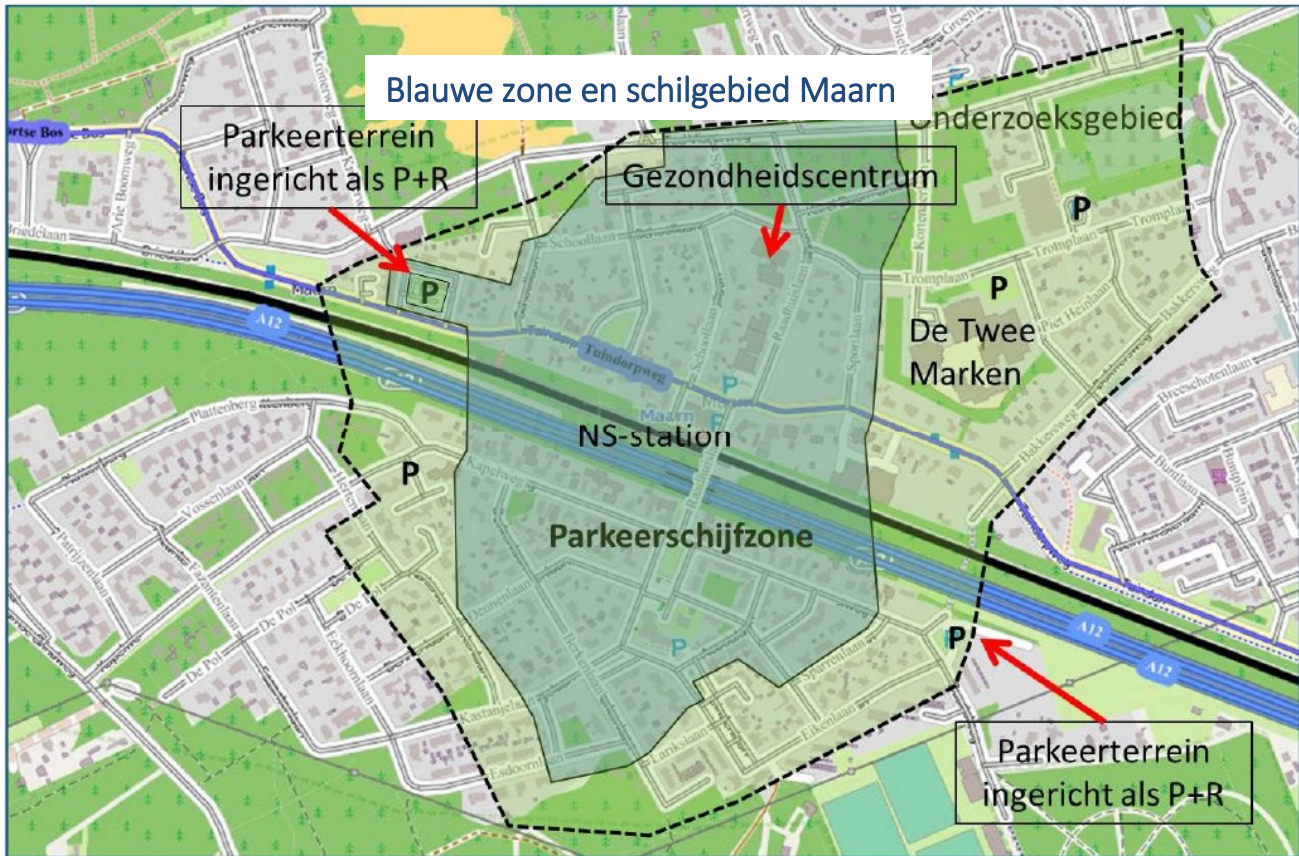


Blauwe zone en schilgebied Driebergen-Rijsenburg



Blauwe zone en schilgebied Leersum





Resultaten

Wat is parkeerdruk?

De parkeerdruk wordt berekend door de bezettingsgraad te berekenen van een bepaald aantal parkeerplaatsen op een bepaald moment, bijvoorbeeld dinsdagochtend om 9.00 uur. De bezettingsgraad – hoeveel plekken bezet zijn – wordt uitgedrukt in een percentage van het totale aantal parkeerplaatsen.

Binnen de verkeerskunde beschouwt men de parkeerdruk als hoog wanneer deze 85% of hoger is, als gemiddeld bij 70 tot 85% en als laag bij minder dan 70% bezetting. Bij een hoge parkeerdruk neemt het zoekverkeer van automobilisten naar een vrije parkeerplaats vaak hinderlijke vormen aan. Een parkeerdruk van meer dan 100% kan worden gemeten wanneer er meer auto's geparkeerd staan dan dat er formele parkeerplaatsen zijn. Deze auto's staan dus fout geparkeerd.

	Blaauwe zone	Schilgebied
Doorn	57%	60%
Driebergen-Rijsenburg-Oost	58%	70%
Driebergen-Rijsenburg-West	47%	86%
Leersum	53%	64%
Maarn-Noord	40%	41%
Maarn-Zuid	46%	36%

Tabel 1. Gemiddeld parkeerdruk per dorp.

De gemiddelde parkeerdruk (tabel 1) over de verschillende meetmomenten (nacht, ochtend, middag en avond) in de blauwe zones van de kernen is laag, variërend van 40% (Maarn) tot 58% (Driebergen-Rijsenburg-oost). In de gebieden net buiten de blauwe zone (schilgebieden) loopt de parkeerdruk wat meer uiteen. In het schilgebied van de blauwe zone in Driebergen-Rijsenburg-west is sprake van een knelpunt door hoge parkeerdruk (86%). Dit duidt op een verdringingseffect van langparkeerders uit de blauwe zone naar het schilgebied. Dit kan betekenen dat er meer behoefte is aan langparkeergelegenheid in het blauwe zone gebied. Rond om de blauwe zones in Maarn, Leersum en Doorn zien we geen verdringingseffect.

Dorp	Aantal langparkeerders blauwe zone	% langparkeerders van totaal aantal parkeerders
Doorn	42	3%
Driebergen-Rijsenburg	87	7%
Leersum	2	1%
Maarn	179 ²	63% ²

Tabel 2. Langparkeerders per dorp.

Wat betreft parkeerduur (tabel 2) valt voornamelijk het grote aantal langparkeerders in Maarn op. Dit is te verklaren door de aanwezigheid van een treinstation in het dorp, dat automobilisten trekt die verder reizen per trein. Tijdens de onderzoeksperiode was 63% van de voertuigen buiten de blauwe zone lang geparkeerd. In Driebergen-Rijsenburg stond 7% van de geparkeerde voertuigen langer in de blauwe zone geparkeerd dan toegestaan. Dit duidt op een grotere behoefte aan langparkeervoorzieningen dan op dit moment aanwezig is in het centrum. Het aantal langparkeerders in de blauwe zone was relatief laag in Leersum (1%) en Doorn (3%).

Dorp	Aantal foutparkeerders	% foutparkeerders van totaal aantal parkeerplaatsen
Doorn	11	1%
Driebergen-Rijsenburg	214	18%
Leersum	33	15%
Maarn	131	13%

Tabel 3. Foutparkeerders per dorp.

Een ander opvallend verschil tussen de dorpen is het relatief lage aantal foutparkeerders (tabel 3) in Doorn ten opzichte van de andere drie dorpen. Foutparkeren wil zeggen dat een voertuig geparkeerd staat buiten een parkeervak of langs een weggedeelte waar parkeren verboden is. Dit

² De parkeerduurmeting is in Maarn alleen in de secties uitgevoerd waar langparkeerders te verwachten waren. Hieronder vallen bijvoorbeeld de secties waarvan bekend is dat ze als P+R worden gebruikt.

geldt in de gehele blauwe zone buiten de vakken gemarkeerd met een blauwe lijn. In Doorn ligt het percentage foutparkeerders op 1%, terwijl het percentage foutparkeerders in Driebergen-Rijsenburg, Leersum en Maarn alle rond de 15% ligt. Dit kan mogelijk worden verklaard door intensieve handhavingsacties die hebben plaatsgevonden in Doorn, zowel door de BOA's als door de ondernemersvereniging. Ondernemers hebben hun klanten bijvoorbeeld geïnformeerd over de blauwe zone door bordjes op te hangen.

Dorp	% parkeerschijf van totaal aantal parkeerders	% ontheffing van totaal aantal parkeerders	% geen parkeerschijf of ontheffing
Doorn	73%	1%	26%
Driebergen-Rijsenburg	78%	2%	20%
Leersum	66%	-	35%
Maarn-Noord	36%	18%	46%
Maarn-Zuid	10%	42%	49%

Tabel 4. Gemiddeld gebruik parkeerschijf en ontheffing per dorp.

Verder valt wat betreft naleving van de blauwe zone (tabel 4) op dat er in Maarn weinig gebruik wordt gemaakt van de parkeerschijf (10% in Maarn-Zuid en 36% in Maarn-Noord), terwijl er in Driebergen-Rijsenburg in 78% van de geparkeerde auto's een parkeerschijf is aangetroffen. Het percentage parkeerders dat gebruik maakte van een ontheffing in Maarn-Zuid (tot 44%) is dusdanig hoog dat de vraag rijst of de blauwe zone hier nog effectief is. Daarnaast wordt in Maarn veelvuldig in de berm geparkeerd.

Aanbevelingen per dorp

Hieronder staan de aanbevelingen van het onderzoeksbureau per dorp. In hoofdstuk 6 zijn de aanbevelingen verwerkt in kaarten en wordt uitgebreid beschreven welke aanbevelingen de gemeente wel en niet overneemt en waarom.

Doorn

Voor Doorn adviseert het onderzoeksbureau een deel uit de blauwe zone te verwijderen en twee stukken toe te voegen. Allereerst wordt geadviseerd om de Acacialaan uit de blauwe zone te verwijderen, omdat er in deze straat weinig bestemmingen zijn voor kortparkeerders (winkels). Bovendien is de bezetting in deze sectie over het algemeen laag (< 70%), behalve op de donderdagavond (70 – 85%) en donderdagmiddag (85– 100%). Dit zou een verdringingseffect kunnen zijn van de weekmarkt die op donderdagochtend parkeerplaatsen in beslag neemt. Hierdoor moeten de parkeerders die 's ochtends aankomen uitwijken naar andere gebieden, waardoor mogelijk de druk op die gebieden de rest van de dag hoog blijft. Ten tweede wordt aanbevolen de Boslaan toe te voegen aan de blauwe zone vanwege de hoge parkeerdruk gedurende alle opnamemomenten en de ligging tussen twee uitlopers van de huidige blauwe zone in. Ten derde wordt aanbevolen de blauwe zone op de Amersfoortseweg in noordelijke richting uit te breiden vanwege de hoge parkeerdruk daar.

Driebergen-Rijsenburg

In Driebergen-Rijsenburg adviseert het onderzoeksbureau om twee secties uit de blauwe zone te verwijderen: de Bosstraat naast de brandweerkazerne en het Kerkplein. De Bosstraat is een op

zichzelf staande blauwe zone. De parkeerdruk is er laag op bijna alle opnamemomenten. Er is blijkbaar weinig sprake van schaarste, die de blauwe zone zou rechtvaardigen. Voor het Kerkplein in Rijsenburg lijkt de blauwe zone eveneens niet erg effectief. De gemeten bezetting is er over het algemeen laag, terwijl de parkeerdruk in het omliggende schilgebied relatief hoog is. Er vindt kennelijk verdringing plaats, terwijl het gebruik van de parkeerplaatsen door kortparkeerders de reservering van de plaatsen niet rechtvaardigt. Er is echter een aantal winkels gevestigd op het Kerkplein waardoor het intrekken van de blauwe zone hier wellicht weerstand oproept. Het onderzoeksbureau stelt voor om de blauwe zone op het Kerkplein een jaar te verwijderen op proef, waarbij na dit jaar geëvalueerd wordt of het verwijderen van de blauwe zone permanent kan worden gemaakt.

Daarnaast adviseert het bureau om de losse stukken blauwe zone aan elkaar te verbinden door de Appelgaard en een gedeelte van de Hoofdstraat toe te voegen aan de blauwe zone. Aansluitend wordt geadviseerd de Korte Dreef aan de blauwe zone toe te voegen, omdat in die sectie de parkeerdruk op alle opnamemomenten hoog is, behalve op donderdagnacht, wanneer er vermoedelijk bewoners thuis geparkeerd staan en de blauwe zone niet van kracht is.

Tot slot valt in Driebergen-Rijsenburg op dat de parkeercapaciteit in het gehele onderzochte gebied vrij krap is. Het onderzoeksbureau beveelt daarom aan om de parkeercapaciteit uit te breiden en/of betaald parkeren in te voeren. Gezien de omvang en de kwaliteit van het winkelareaal in Driebergen-Rijsenburg is het volgens het onderzoeksbureau denkbaar dat een regiem van betaald parkeren succesvol ingevoerd zou kunnen worden. Bovendien is de naleving van betaald parkeren in de regel beter en kan het systeem het beheer en onderhoud deels terugverdienen. Indien invoering van betaald parkeren in Driebergen-Rijsenburg serieus overwogen beveelt het onderzoeksbureau een haalbaarheidsonderzoek aan met name naar kosteneffectiviteit en maatschappelijk draagvlak. Tot die tijd, of als betaald parkeren bij voorbaat uitgesloten wordt voor onbepaalde tijd, is het wenselijk de blauwe zone in stand te houden.

Leersum

In Leersum is op het parkeerterrein aan de Honingraat de parkeerdruk lager dan 70%. Het terrein wordt dus niet ten volle benut voor het parkeren bij het winkelcentrum. Het onderzoeksbureau adviseert daarom om deze sectie uit de blauwe zone te halen, zodat bezoekers van het winkelcentrum niet te maken hebben met parkeerrestricties. Aangezien de blauwe zone alleen op vrijdag en zaterdag van kracht is in Leersum, is een tweede aanbeveling om met winkeliers en bedrijfsleiders afspraken te maken over waar personeel parkeert, zodat plekken dicht bij de winkels ook doordeweeks beschikbaar blijven voor klanten. Hier is mogelijk een rol weggelegd voor de BIZ of ondernemersvereniging.

Maarn

In Maarn adviseert het onderzoeksbureau om de blauwe zone te beperken tot het gebied waar het parkeersysteem in overeenstemming is met de functies in de omgeving: reserveren van parkeergelegenheid voor winkelend publiek bij de winkels en voorzieningen zoals het gezondheidscentrum. Het bureau beveelt aan om de blauwe zone te beperken tot de Raadhuislaan inclusief het terrein van de Plus supermarkt, Tuindorppweg tussen Sportlaan en Schoollaan en de Sportlaan tussen Raadhuislaan en Schoollaan.

Het verkleinen van de blauwe zone kan echter leiden tot parkeeroverlast voor inwoners in het omliggende gebied door treinfoeren die gedurende de hele dag geparkeerd staan. Om dit te voorkomen beveelt het onderzoeksbureau een vergunningensysteem aan rondom de verkleinde blauwe zone. Hiermee wordt een parkeerverbod ingesteld in de woonstraten rondom het winkelgebied met blauwe zone en worden de inwoners zonder eigen parkeergelegenheid gefaciliteerd door middel van vergunningen. Het gedeelte van de Tuindorpweg tussen de Schoollaan en het Van Hemert tot Dingshofplein komt volgens het onderzoeksbureau op basis van zijn ligging ten opzichte van het station in aanmerking voor een vergunningensysteem.

Verder worden anti-parkeermaatregelen geadviseerd in de bermten waar nu veelvuldig geparkeerd wordt. Kansrijke straten zijn volgens het onderzoeksbureau de Schoollaan (oost) en Sportlaan (tussen Schoollaan en Ted Visserweg). Hier wordt vermoedelijk veel in de bermten geparkeerd vanwege de aanwezigheid van het gezondheidscentrum.

Gemeentebreed

Tot slot beveelt het onderzoeksbureau aan om de maximale parkeertijd van de blauwe zones binnen de gemeente te verlengen van 1,5 naar 2 uur. Dit is de meest gangbare maximale parkeertijd voor blauwe zones in Nederland en deze heeft hetzelfde effect: kortparkeeders worden gefaciliteerd en langparkeeders worden geweerd (mits voldoende wordt gehandhaafd). Voordeel hiervan is echter dat winkelend publiek en bezoekers iets meer tijd hebben om in de centra te verblijven.

4 Participatie per dorp

Naast de cijfers en aanbevelingen uit het parkeeronderzoek zijn ook de ervaringen van inwoners en ondernemers verzameld middels een enquête en verschillende informatieavonden. Er is gekozen voor een digitale enquête om zo veel mogelijk inwoners en ondernemers te bereiken. De enquête bevatte onder andere vragen over tevredenheid over de huidige parkeerregulering, behoefte aan een kleinere of grotere blauwe zone, beleving van de parkeerdruk, handhaving en voorwaarden voor ontheffingen. De resultaten hiervan vormden samen met de resultaten uit het parkeeronderzoek de input voor de informatieavonden.

Enquête

De enquête is ingevuld door 418 personen (zie tabel 5), onder wie 324 inwoners en 94 ondernemers. De meesten van hen gaven aan een of meerdere auto's te hebben, maar niet iedereen had hiervoor ook eigen parkeergelegenheid. Het autobezig is lager onder ondernemers dan onder inwoners en ook beschikken ondernemers minder vaak over eigen parkeergelegenheid dan inwoners.

	Maarn		Doorn		Leersum		Driebergen-Rijsenburg	
	Aantal inwoners = 129	Aantal ondernemers = 17	Aantal inwoners = 69	Aantal ondernemers = 24	Aantal inwoners = 41	Aantal ondernemers = 15	Aantal inwoners = 85	Aantal ondernemers = 38
Heeft auto(s)	96%	82%	96%	67%	95%	87%	99%	61%
Heeft eigen parkeergelegenheid	66%	41%	57%	29%	70%	47%	62%	24%

Tabel 5. Overzicht van deelnemers van de enquête, uitgesplitst naar dorp.

Resultaten

Uit de resultaten van de enquête is een aantal conclusies getrokken. Allereerst bleek het draagvlak voor de blauwe zones in alle vier de dorpen hoog. De meeste deelnemers van de enquête wilden de blauwe zone behouden en vonden het duidelijk waarom er een blauwe zone is in hun dorp.

Ongeveer 90% van de deelnemers gaf aan de regels rondom de blauwe zones te kennen, maar de duidelijkheid van de belijning en bebording van de zones werd als minder duidelijk beoordeeld. De tevredenheid over het functioneren van de blauwe zones liep uiteen. Ongeveer de helft van de deelnemers was tevreden met het functioneren van de blauwe zones. Veel inwoners gaven aan dat zij vinden dat er te weinig wordt gehandhaafd in de blauwe zones. Dit verklaart mogelijk de relatief lage tevredenheid.

Wat betreft de gewenste maximale parkeerduur was te zien dat inwoners 1,5 uur lang genoeg vinden. Het overgrote deel van de inwoners parkeert namelijk in de blauwe zone met als doel

winkelen of boodschappen doen, wat vermoedelijk niet langer duurt dan 1,5 uur. Een deel van de ondernemers zou echter liever een langere parkeerduur willen van bijvoorbeeld 2 uur, omdat het voor hen gunstig kan zijn als bezoekers langer in het dorp verblijven.

Waar de bovenstaande bevindingen gelden voor alle vier de dorpen, schetsen de vragen over het ontheffingenbeleid een minder eenduidig beeld. Vooral in Maarn viel op dat men een minder streng ontheffingenbeleid wenst. De meerderheid van de mensen uit Maarn die de enquête invulden vond dat ieder huishouden en iedere ondernemer een ontheffing zou moeten kunnen krijgen. In Leersum en Driebergen-Rijsenburg was men het niet helemaal eens of iedere ondernemer een ontheffing zou moeten kunnen krijgen. In Doorn was een kleine meerderheid van de deelnemers het erover eens dat ieder huishouden en iedere ondernemer een ontheffing zouden moeten kunnen krijgen.

Verder liet de enquête zien dat er zeer weinig draagvlak is voor betalen voor een ontheffing of parkeervergunning. Slechts enkelen gaven aan bereid te zijn te betalen voor een ontheffing of vergunning. Gezien de beslissing van de gemeenteraad om te gaan voor kostendekkende leges, zal deze wens echter niet gehonoreerd worden.

Informatieavonden november 2017

Om in gesprek te gaan met inwoners en ondernemers over nieuw parkeerbeleid werden in november 2017 per dorp informatieavonden georganiseerd. Hierbij vroegen we inwoners en ondernemers naar hun ervaringen met de blauwe zones en naar ideeën voor verbeteringen van de parkeerregulering. Tijdens deze avonden werd een presentatie gegeven door onderzoeksbureau Royal Haskoning DHV met de bevindingen en aanbevelingen uit het parkeeronderzoek. Vervolgens werd in groepen gediscussieerd over verschillende onderwerpen rondom de parkeerregulering en ontheffingen.

Net als de enquêtes lieten de informatieavonden zien dat er veel draagvlak is voor de blauwe zones. Ook werd er in de meeste gevallen niet positief gereageerd op de aanbevelingen van Royal Haskoning DHV om bepaalde straten uit de blauwe zone te halen. Daarnaast was er een duidelijk roep om meer handhaving te horen in alle dorpen, maar met name in Maarn. Parkerende forenzen die de trein nemen vanuit Maarn worden als een probleem ervaren. De aanbeveling van Royal Haskoning DHV om in plaats van een blauwe zone een vergunningstelsel te gebruiken om langparkerende forenzen te weren werd deels positief ontvangen. Verder stond men in Leersum, Doorn en Driebergen-Rijsenburg positief tegenover het verruimen van de maximale parkeerduur naar 2 uur. In Maarn waren de meningen hierover verdeeld.

Naast de wens om de blauwe zone te behouden lieten de bezoekers van informatieavonden horen dat



Bijeenkomst in Doorn op 7 november 2017

zij behoefte hebben aan uitbreiding van langparkeergelegenheid en bewegwijzering hiervan. Ook vanuit programma economische ontwikkeling van de gemeente, binnen de Retailparagrafen, is de vraag naar parkeerverwijzing op gekomen. Tevens werd door ondernemers in Driebergen-Rijsenburg en Doorn een verlenging van de maximale parkeerduur geopperd, zodat klanten langer kunnen winkelen en verblijven in het centrum. Deze wens kwam ook naar voren uit de Retailparagrafen en sluit aan bij de aanbeveling van het parkeeronderzoek om de maximale parkeerduur te verhogen naar 2 uur. Betaald parkeren werd als onwenselijk.

De meeste discussie op de informatieavonden ontstond rondom het verlenen van ontheffingen (zie tabel 6) voor de blauwe zone. In Leersum en Driebergen-Rijsenburg wilde men geen ontheffingen voor ondernemers, behalve voor medici vanwege het spoedeisende karakter van hun werk. De blauwe zone is bedoeld voor bezoekers en klanten en ontheffingen maken de zone minder effectief. Op de Traaij wilden de ondernemers zelfs helemaal geen ontheffingen vanwege de grote parkeerdruk door de vele winkels. In Doorn en Maarn was de toon ten aanzien van ontheffingen milder en vonden sommigen dat ook ondernemers zonder medisch beroep een ontheffingen zouden moeten kunnen krijgen. Argumenten waren bijvoorbeeld het hebben van een bezorgservice voor eten dat binnen een bepaalde tijd bezorgd moet zijn, maar ook het bevorderen van de veiligheid van werknemers die met sleutels over straat lopen bij het openen en sluiten van de winkel doordat zij dichterbij kunnen parkeren met een ontheffing. In Maarn was de sterkste roep te horen om ontheffingen voor zowel ondernemers als inwoners. Daar pleitte men zelfs voor het verstrekken van een ontheffing aan iedere ondernemer. Daarnaast zou een ontheffing voor een tweede auto mogelijk moeten worden gemaakt. Verder stond men in Maarn, Leersum en gedeeltelijk in Doorn positief tegenover meerdere kentekens op één ontheffing, zodat huishoudens met meerdere auto's flexibel zijn in het gebruik van de ontheffing. In Driebergen-Rijsenburg wilde men dit niet.

Stelling	Doorn	Leersum	Driebergen-R.	Maarn
1. Als je kunt parkeren op eigen terrein, krijg je geen ontheffing	Eens	Eens	Eens	Oneens
2. Ieder adres mag maximaal één ontheffing krijgen	Eens	Eens (of minder)	Eens (behalve Traaij)	Oneens
3. Er mogen meerdere kentekens op één ontheffing staan	Gemengd	Eens	Oneens	Eens
a. Maximaal:	1 - 2	2 - oneindig	1	?
4. Alleen ondernemers die bij hun zaak moeten parkeren voor hun werk krijgen een ontheffing	Eens	Ondernemers geen ontheffing	Ondernemers geen ontheffing	Oneens
a. Wat zijn legitieme redenen voor een ontheffing?	Medici, alleen laden/lossen, maatwerk	Ondernemers geen ontheffing	Alleen zorg-gerelateerde ondernemers, bijv. huisarts	Ruim, iedere ondernemer moet een ontheffing kunnen krijgen
5. Elke ontheffing moet geldig zijn in een beperkt gebied	Gemengd	Oneens (te klein gebied)	Eens	Eens

Tabel 6. Uitkomsten stellingen over ontheffingen tijdens informatieavonden per dorp.

Specifieke aandachtspunten per dorp

Omdat de situaties van de vier dorpen verschillen, zijn er ook wensen naar voren gekomen die specifiek zijn voor de dorpen.

Voor Driebergen-Rijsenburg werd genoemd dat het parkeren door IVA-studenten in de blauwe zone zorgt voor overlast. Deze studenten wonen vaak op kamers in het centrum, waardoor het aantal auto's per adres hoger is dan gemiddeld. Tevens hebben deze studenten als bewoners van de blauwe zone recht op een ontheffing, maar mogen ze volgens schoolbeleid niet met de auto naar school. Het gevolg is dat hun auto's doordeweeks plekken bezet houden in de blauwe zone.

Daarnaast uitten een aantal bezoekers van de informatiebijeenkomst in Driebergen-Rijsenburg de wens om geen ontheffingen meer te verstrekken aan bewoners van de blauwe zone aan de Traaij. Vanwege de hoge parkeerdruk in de winkelstraat zouden alle aanwezige parkeerplaatsen gereserveerd moeten worden voor winkelend publiek.

In Maarn was te horen dat men het station belangrijk vindt voor het dorp en dat forenzen dan ook gelegenheid moeten krijgen om te parkeren, zodat het station behouden blijft. Er werd geopperd om een parkeergarage aan te leggen onder de nieuw te realiseren multifunctionele accommodatie (MFA) De Twee Marken of onder de voetbalvelden. Vanuit het uitgangspunten uit hoofdstuk 2 en het GVVP is nieuwe parkeergelegenheid aanleggen echter niet aan de orde in dit project.

Daarnaast werd in Maarn berm parkeren genoemd als hinderlijk en als belangrijk aandachtspunt voor nieuw beleid. Juridisch gezien kan parkeren in de bermen echter niet worden verboden. Het oplossen van dit probleem valt daarmee buiten de reikwijdte van dit project. Toch wijden we er hier aandacht aan, omdat het een opvallend probleem is in Maarn. Door de talrijke en brede bermen in Maarn wordt er veel in de bermen geparkeerd. Dit is onwenselijk voor het straatbeeld van Maarn als tuindorp en zorgt voor schade aan de bermen (kapot gereden gras, etc.). Doordat de berm in juridische zin niet tot de weg behoort kan parkeren hier echter niet worden verboden. Dit levert op veel plaatsen in Nederland problemen op doordat maatregelen als parkeerverboden, vergunningstelsels en blauwe zones niet gelden in de bermen. De Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) kunnen parkeren in de bermen dus niet kunnen beboeten. Alleen fysieke maatregelen zoals het plaatsen van paaltjes, keien, bloemperken, etc. bieden een mogelijkheid om het berm parkeren tegen te gaan. Dit bemoeilijkt echter het onderhoud van de bermen en doet tevens afbreuk aan het karakter van het tuindorp. Bovendien zijn niet alle inwoners gediend van paaltjes in de bermen. Een (breed gedragen) oplossing is nog niet gevonden.



Verder werd er zowel in Doorn als Leersum gevraagd om betere laad- en losvoorzieningen bij de winkels. Met name in Leersum ontstaan volgens inwoners gevaarlijke situaties wanneer lange vrachtwagens goederen leveren bij de winkels. Een oplossing die genoemd werd tijdens de informatieavond in Leersum was het aanleggen van een laad- en losplek bij de Kerkweg. Dit maakt echter geen deel uit van dit project. In het kader van de Retailparagrafen van het programma economische ontwikkeling gaan winkeliers en omwonenden wel met elkaar in overleg om overlast rondom laden en lossen te minimaliseren.

Ondernemersoverleg

Om te zorgen dat zoveel mogelijk ondernemers waren aangehaakt bij het maken van het nieuwe parkeerbeleid is in april 2018 een presentatie gegeven aan de voorzitters van de ondernemersverenigingen uit de gemeente. Tijdens een van de maandelijkse overleggen tussen de voorzitters en de gemeente is toelichting gegeven op de plannen voor nieuwe parkeerregulering en zijn reacties opgehaald.

De reacties van de ondernemers hadden voornamelijk betrekking op Maarn en Doorn. Wat betreft Maarn stelden de voorzitters dat het bermparkeren een gevolg is van een te kleine parkeercapaciteit in het dorp, voornamelijk bij De Twee Marken en het gezondheidscentrum, ook in relatie tot de parkerende forenzen die de trein nemen. Er is volgens de ondernemers sprake van piekbelasting. Daarnaast spraken zij tegen dat de ondernemers in Maarn allemaal graag een of meerdere ontheffingen willen. Naar hun idee werd dit beeld op de informatieavond vooral gevormd door de wensen van inwoners en niet van ondernemers. Wat betreft Doorn werd de wens geuit om de Keizerswei te bestraten en daarmee geschikt te maken voor parkeren en ook evenementen.

Verkeersberaad

Naast de mening van de inwoners en ondernemers uit de gemeente is ook naar de mening gevraagd van het Verkeersberaad van de gemeente over de plannen voor de herziening van de parkeerregulering. De leden van het beraad hebben net als de voorzitters van de ondernemersverenigingen in april 2018 een presentatie gekregen over de plannen voor het parkeren in de gemeente en zijn gevraagd om hier op te reageren.

De leden van het beraad gaven een aantal aanbevelingen. Zo zou de gemeente in overleg kunnen gaan met de eigenaar van het gezondheidscentrum in Maarn om te praten over de activiteiten die er worden georganiseerd en de parkeerdruk die hierdoor ontstaat. Momenteel worden gasten verwezen naar het terrein van De Twee Marken, maar wellicht kan zowel de eigenaar van het gezondheidscentrum als de eigenaar van De Twee Marken bezoekers stimuleren om met de fiets of het OV te komen om de parkeerproblematiek tegen te gaan. Verder kwam ter sprake dat er middels een aanpassing aan het wegprofiel in de Raadhuislaan in Maarn wellicht drie extra parkeerplaatsen kunnen worden gegenereerd. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen is echter in strijd met het beleid zoals opgesteld in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Verder werden er over de andere dorpen geen opmerkingen gegeven.

Reacties op de Conceptnota herijking parkeerregulering

Naar aanleiding van alle opgehaalde input van inwoners, ondernemers, vakspecialisten en het parkeeronderzoek is een conceptvoorstel geschreven. Op 19 juni 2018 stemde het college van burgemeester en wethouders in met de *Conceptnota herijking parkeerregulering* en gaf deze vrij voor publicatie. De Conceptnota bevatte voorstellen voor wijzigingen in de parkeerregulering in Doorn, Leersum, Driebergen-Rijsenburg en Maarn en is gepubliceerd op de website van de gemeente, zodat iedereen de plannen in kon zien. Daarnaast is via social media en gemeentenieuws gecommuniceerd over dit concept. Tevens hebben bezoekers van de informatieavonden in november een e-mail gehad over de vaststelling van de conceptnota en een link naar de website.

Om reacties uit de samenleving op te halen over de Conceptnota is in juli 2018 een tweetal inloopavonden georganiseerd. Inwoners en ondernemers konden hier toelichting krijgen op de plannen en hun reactie geven. De avonden vonden plaats op 4 juli in Doorn en 10 juli in Maarn. Op beide avonden kon men terecht met vragen over en reacties op de plannen voor alle vier de dorpen (Leersum, Doorn, Driebergen-Rijsenburg en Maarn). Verschillende ambtenaren en de wethouder verkeer, Gerrit Boonzaaijer, waren aanwezig om vragen te beantwoorden en reacties in ontvangst te nemen.

Reacties uit de dorpen

Tijdens de inloopavonden konden inwoners en ondernemers hun reacties op de Conceptnota achterlaten via reactieformulieren. Daarnaast hebben sommige inwoners en ondernemers via e-mail gereageerd op de Conceptnota. Veruit de meeste reacties hadden betrekking op de plannen voor Maarn (zie tabel 7).

Dorp	Aantal reacties
Doorn	5
Leersum	4
Driebergen-Rijsenburg	3
Maarn	19

Tabel 7. Aantal reacties op de Conceptnota per dorp.

De reacties op de plannen voor Maarn waren overwegend negatief en hadden veelal betrekking op het voorstel van een vergunningstelsel. De kritiek kende verschillende componenten:

- Het moeten betalen voor parkeren in het vergunningengebied terwijl ontheffingen tot op heden gratis waren;
- Het moeten betalen voor een parkeervergunning, terwijl er 'gratis' in de berm geparkeerd kan worden;
- Niet de 'vervuiler' betaalt (treinforens), maar de inwoner wordt belast en dit wordt als oneerlijk ervaren;
- Inwoners vinden dat er (te) weinig gehandhaafd wordt op de blauwe zone, wat bijdraagt aan een gevoel van onrechtvaardigheid onder inwoners die moeten gaan betalen voor hun ontheffing;
- Niet (gemakkelijk/onbepakt) kunnen ontvangen van bezoek (visite, zorgverleners, mantelzorgers, etc.) binnen het vergunningengebied;

- Inwoners vinden dat er in Maarn te weinig parkeergelegenheid is en vragen om extra parkeerplaatsen, bijvoorbeeld in een parkeergarage onder de nieuw te realiseren MFA (multifunctionele accommodatie).

Vanuit Leersum hadden de reacties vooral betrekking op de voorgestelde wijzigingen in de locaties van de blauwe zone. De ondernemersvereniging in Leersum uitte kritiek op het voorstel om de blauwe zone op te heffen in de Kerkstraat. De ondernemers willen graag dat de blauwe zone blijft zoals deze op dit moment is, met uitzondering van de stukken waar geen parkeervakken zijn. Twee reacties vanuit inwoners waren echter positief over de voorgestelde inkrimping van de blauwe zone in Leersum.

Verder is er vanuit meerdere dorpen ongenoegen geuit door ondernemers met bezorgservice over het niet verstrekken van ontheffingen aan ondernemers (met bezorgservice) en is er vanuit meerdere dorpen te horen dat er meer behoefte is aan langparkeergelegenheid. De ondernemers waarderen dat er aandacht wordt besteed aan kort parkeren in het huidige project, maar verzoeken de gemeente om ook eens te kijken naar de capaciteit van het langparkeren. Men wil graag dat er meer parkeergelegenheid wordt aangelegd, met name in Maarn en Doorn. In Maarn worden veel suggesties gedaan voor ondergronds of op dek parkeren. In relatie met behoefte aan meer parkeergelegenheid wordt ook verzocht om betere bewegwijzering naar (lang)parkeerplaatsen. Deze vraag maakt echter geen onderdeel uit van dit project, dus zou hiervoor een nieuw project moeten worden opgestart, met als kanttekening dat het GVVP voorschrijft dat er geen extra parkeergelegenheid wordt aangelegd om autogebruik niet verder aan te moedigen.

Ondernemersoverleg

Naar aanleiding van het vaststellen van de Conceptnota door het college zijn de voorgestelde plannen ook in het ondernemersoverleg besproken. Middels een presentatie zijn de plannen gepresenteerd aan de voorzitters van de ondernemersverenigingen. Hierop kwamen verschillende reacties.

In het algemeen riepen de voorzitters van de ondernemersverenigingen op om onderhoudswerkzaamheden voortaan af te stemmen op het (nieuwe) beleid. Dit naar aanleiding van het bijwerken van de blauwe belijning voor de zomer terwijl nieuw beleid aanstaande is. Daarnaast werd geopperd om de blauwe zones op koopavond af te schaffen gezien de beperkte opening van winkels en daarmee parkeerbehoefte van klanten. Verder werd benadrukt dat in vervolg op het huidige project over kortparkeren in de verschillende dorpen behoefte is aan een nieuw project waarbij gekeken wordt naar (het creëren van meer) langparkeergelegenheid, met name gericht op het stimuleren van toerisme. Dit lijkt een groter knelpunt dan kortparkeren. Er wordt verzocht om dit op te nemen als aanbeveling in de definitieve nota.

Specifiek voor Maarn werd verzocht om goed te kijken naar de (parkeer)situaties bij de ondernemers aan de Tuindorpsweg, in verband met stukken eigen terrein. Daarnaast werd genoemd dat de parkeergelegenheid bij De Twee Marken op maandag ontoereikend is. Verder werd gevraagd of er gewacht kan worden met uitvoering van het huidige project tot er een integrale oplossing mogelijk is in relatie tot de ontwikkeling van de MFA bij De Twee Marken.

Voor Leersum had Ondernemersvereniging Leersum (OVL) al eerder aangegeven de blauwe zone liever te behouden zoals deze nu is. Dit is tijdens een apart overleg met de gemeente toegelicht op 25 juni 2018.

Over Doorn werd vooral gevraagd wat er gebeurt wanneer de woningbouwlocaties die braak liggen en nu gebruikt worden als parkeergelegenheid straks bebouwd worden. Hierdoor ontstaat een (groter) parkeertekort.

Wat betreft Driebergen-Rijsenburg werd gevraagd of er mogelijkheden zijn om iets te doen tegen ontheffingshouders die hun auto de hele week in de blauwe zone laten staan, waaronder ook IVA-studenten. Verder werd geen ontheffingen meer verlenen op de Traaij positief ontvangen.

Reacties uit de politiek

Naast inwoners en ondernemers zijn ook de lokale politiek reacties gekomen op de Conceptnota herijking parkeerregulering. De reacties richtten zich voornamelijk op Maarn, de uitzonderingspositie van Maarn dankzij het station en de samenhang tussen het huidige project en de nieuw te realiseren MFA.

Tijdens de Open Agenda Ruimte van de gemeenteraad op 6 september 2018 stelde D66 vragen over de plannen voor de parkeerregulering (zie bijlage 1 voor vragen en schriftelijke antwoorden). Wethouder verkeer Gerrit Boonzaaijer heeft de vragen op de Open Agenda mondeling beantwoord. D66 vroeg zich onder andere af, net als de ondernemersvereniging uit Maarn, waarom de parkeerproblematiek in Maarn binnen het huidige project niet integraal wordt aangepakt tegelijk met parkeren bij de nieuwe Multifunctionele Accommodatie bij De Twee Marken. Welke ontwikkelingen rond de MFA gaan plaatsvinden is echter nog niet bekend en moet financieel nog worden vastgesteld door de raad. Omdat het herzien van de parkeerregulering in de hele gemeente al langere tijd op zich liet wachten, is ervoor gekozen om hier niet mee te wachten tot er meer duidelijkheid is over de nieuwe MFA. De twee projecten hebben bovendien betrekking op verschillende zaken, aangezien parkeren rond De Twee Marken een specifieke functie betreft en het huidige project zich richt op Maarn als geheel en ook op parkeren in de andere dorpen. Daarnaast waren er vragen over het al dan niet aanpakken van berm parkeren.

Verder vroeg D66 naar de “onevenredige consequenties” voor inwoners van Maarn vergeleken met de andere dorpen door de plannen om een vergunningstelsel in te voeren. Het betalen voor vergunningen en ingewikkelde manieren om bezoek te kunnen ontvangen zorgden bij inwoners op de inloopavonden ook al voor bedenkingen. Vandaar dat is nagedacht over een alternatieve oplossing om treinfoerenzen te weren ten gunste van de inwoners van het centrum van Maarn.

Naar aanleiding van deze reacties is het voorstel voor Maarn gewijzigd door wel de blauwe zone te verkleinen en te beperken tot het winkelgebied, net zoals in de andere dorpen, maar vooralsnog geen vergunningstelsel in te voeren. Er zal middels een pilot gedurende één jaar worden bekeken of inwoners van verschillende straten hinder ondervinden van langparkeerders, met name treinfoerenzen. Indien dit het geval is, kan met goede onderbouwing en draagvlak vanuit de inwoners alsnog een maatregel als een vergunningstelsel worden ingevoerd om de inwoners te beschermen tegen parkerende treinfoerenzen. Dit voorstel kon tijdens de Open Agenda Ruimte van

de gemeenteraad op 6 september 2018, bij het beantwoorden van de vragen van D66, rekenen op steun vanuit de gemeenteraad.

Verkeersberaad

Het nieuwe voorstel dat voort kwam uit de reacties op de Conceptnota en het informeel voorleggen aan de gemeenteraad is vervolgens op 20 september gepresenteerd aan het Verkeersberaad. Reacties van de leden hadden betrekking op het uitwerken van de manier waarop het niet meer reguleren van het parkeren rondom de winkels in Maarn wordt geëvalueerd. Een parkeeronderzoek wordt geadviseerd, evenals het bekijken van de reizigersaantallen van station Maarn vergeleken voor en na de opening van de betaalde P+R op station Driebergen-Zeist. Daarnaast werd door het Seniorenplatform aandacht gevraagd voor parkeren voor senioren in het algemeen (e.g. vakken waar makkelijk kan worden in- en uitgestapt en ingeparkeerd, zoals visgraatparkeren). Verder werd genoemd dat valsheid in geschrifte bij fraude met ontheffingen mogelijk niet hard te maken is. In dat geval zou het innemen van de ontheffing en niet verstrekken voor een aantal jaar wellicht een betere sanctie zijn dan aangifte van valsheid in geschrifte.

5 Beleidskeuzes

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, de aanbevelingen van het onderzoeksbureau, de inloopavonden en de enquêtes is de Conceptnota herijking parkeerregulering opgesteld. Deze is op 19 juni 2018 vastgesteld door het college van B&W. Hierbij werden voorstellen gedaan die voor elk dorp zo veel mogelijk recht deden aan de situatie in het betreffende dorp. Daarbij werd in de meeste gevallen nog steeds voor het instrument blauwe zone gekozen in combinatie met ontheffingen, maar werd ingezet op een betere toepassing; dat wil zeggen alleen daar waar nodig. De uitgangspunten uit hoofdstuk 2 zijn gebruikt als kader voor de beleidskeuzes.

De Conceptnota is vervolgens gepresenteerd aan inwoners en ondernemers door deze te publiceren op de gemeentewebsite en ter discussie te stellen op twee inloopavonden in juli 2018. Naar aanleiding hiervan zijn reacties gekomen vanuit inwoners, ondernemers en ook de gemeenteraad. Met name uit Maarn kwamen kritische reacties. Op basis van de verschillende reacties en ambtelijk overleg is een nieuw voorstel tot stand gekomen, zoals gepresenteerd in de voorliggende nota met als belangrijkste wijziging het laten vervallen van het voorstel om een vergunninggebied in te stellen in Maarn.

Blauwe zones

Voor alle vier de dorpen met parkeerregulering binnen de gemeente geldt ten eerste dat we de parkeerregulering tot een minimum beperken. De blauwe zone faciliteert kortparkeren en is bedoeld voor winkelend publiek en bezoekers en dient dus uitsluitend te worden toegepast op plaatsen waar bedrijven en voorzieningen zijn gevestigd met een bezoekersfunctie. Door de blauwe zones te verkleinen blijft er tevens meer parkeergelegenheid over voor langparkeerders, waar in alle dorpen behoefte aan is zo bleek uit de participatie. De blauwe zones worden verkleind door ze op te heffen op de plaatsen waar de bezettingsgraad relatief laag is. Een lage bezettingsgraad toont immers dat er minder behoefte is aan vrije parkeerplekken in de blauwe zone. Daarnaast betekent een compactere blauwe zone dat de handhaving kan worden geïntensiveerd doordat het gebied kleiner wordt.

Ten tweede koppelen we de parkeerfaciliteiten aan verschillende doelgroepen. Dit betekent dat rond de winkels ruimte is gereserveerd voor winkelend publiek middels de blauwe zone, dat in de woonstraten ruimte is voor inwoners, dat langparkeerders zoals personeel van de winkels en bedrijven in de centra op loopafstand van het centrum kan parkeren en dat bij het station in Maarn langparkeergelegenheid is voor forenzen. Door de blauwe zones in te krimpen, zorgen we dat er meer langparkeergelegenheid beschikbaar komt voor deze doelgroepen.

Maximale parkeerduur

Om aan te sluiten bij de landelijke standaard verhogen we de maximale parkeerduur in de blauwe zone naar 2 uur. Dit bevordert bezoekers en winkelend publiek om langer te verblijven in de dorpen. Ondernemers moedigen dit dan ook aan. Het stelt bezoekers in de gelegenheid stelt om iets meer tijd te nemen voor hun boodschappen of bijvoorbeeld een kopje koffie te gaan drinken na het winkelen. Daarnaast zorgt het ervoor dat de blauwe zone wordt nog efficiënter gebruikt, doordat minder mensen hoeven te kiezen voor parkeren buiten de blauwe zone, omdat ze meer tijd hebben om in de blauwe zone te parkeren. Dit levert meer ruimte op buiten de blauwe zone. Tegelijkertijd behoudt de blauwe zone bij een maximale parkeerduur van 2 uur wel haar functie door langparkeren te voorkomen.

Ontheffingenbeleid

Naast het wijzigen van de blauwe zones zelf, herzien we ook het ontheffingenbeleid. Het nieuwe ontheffingenbeleid (bijlage 2) is gericht op een zo efficiënt mogelijk systeem. Door het aantal ontheffingen te beperken, verminderen we het aantal plekken dat in de blauwe zone langdurig bezet is en blijft er meer ruimte over voor bezoekers en winkelend publiek. We kiezen dus voor het faciliteren van bezoekers van de centrumgebieden. Daarnaast zorgt het verkleinen van de blauwe zones ervoor dat er meer langparkeergelegenheid beschikbaar komt, waar ook de voormalige ontheffingshouders gebruik van kunnen gaan maken.

Inwoners

Inwoners binnen de blauwe zone zonder eigen parkeergelegenheid voor tenminste één voertuig behouden het recht op een ontheffing om langdurig te kunnen parkeren in de blauwe zone. Voor de beoordeling van de eigen parkeergelegenheid hanteren we een minimale afmeting van de parkeergelegenheid (oprit, garage, etc.) van 2,5 bij 5 meter en moet er sprake zijn van een officiële uitrit met bijhorende vergunning. We geven maximaal één ontheffing af per huishouden om het aantal ontheffingen dat in omloop is te beperken. Zo kan de blauwe zone compacter worden gemaakt. Dit betekent dat een ontheffing voor een tweede auto niet mogelijk is, ook als men daar geen eigen parkeergelegenheid voor heeft.

In lijn met de wens die geuit werd door ondernemers tijdens de informatieavond in Driebergen-Rijsenburg vormt de Traaij een uitzondering op de mogelijkheid om als bewoner van de blauwe zone een ontheffing te verkrijgen. Vanwege het grote aantal winkels is de woonfunctie op de Traaij secundair aan de winkelfunctie. Er is daarom voor gekozen om alle beschikbare parkeercapaciteit binnen de blauwe zone van de Traaij als geheel te reserveren voor winkelend publiek en geen ontheffingen te verstrekken aan bewoners van de Traaij.

Om tegemoet te komen aan de wens van sommige inwoners om toch een ontheffing te krijgen voor een eventuele tweede auto maken we het mogelijk om meerdere kentekens op één ontheffing te plaatsen. Op deze manier wordt er per ontheffingshouder slechts één plaats in de blauwe zone bezet gehouden, maar hebben de inwoners wel de flexibiliteit om te kiezen welke auto zij in de blauwe zone willen parkeren. Dit voorstel werd tijdens de informatieavonden en via de enquête overwegend positief ontvangen.

Verder wordt het met ingang van het nieuwe beleid mogelijk om een tijdelijke ontheffing aan te vragen door contact op te nemen met de gemeente. Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn wanneer men aan het verbouwen is. De gemeente controleert vervolgens de grond waarop de aanvraag wordt gedaan. Is er bijvoorbeeld een vergunning afgegeven op het adres voor een verbouwing? Bij een goedgekeurde aanvraag stuurt de gemeente de tijdelijke ontheffing fysiek toe.

Ondernemers

Om te kunnen dereguleren en het aantal ontheffingen te verminderen is gekozen om geen ontheffingen meer te verstrekken aan ondernemers, met uitzondering van medici zoals huisartsen en verloskundigen vanwege het spoedeisende karakter van deze beroepen. Door terughoudend te zijn met ontheffingen garanderen we een zo goed mogelijk functionerende blauwe zone. Wanneer ondernemers zelf parkeren in de blauwe zone nemen zij plaatsen in die zijn bedoeld voor hun klanten en bezoekers. Tijdens de informatieavonden werd duidelijk dat een meerderheid van de aanwezige ondernemers het eens is met een terughoudend ontheffingenbeleid ten aanzien van ondernemers. Tijdens het ondernemersoverleg werd dit nogmaals bevestigd door de voorzitters van de ondernemersverenigingen.

Enkele ondernemers waren echter ontevreden met deze plannen. Zo willen ondernemers in de blauwe zone die eten bezorgen graag een ontheffing om dicht bij hun bedrijf te kunnen parkeren en zo de bezorgtijd te beperken. Ondernemers die eten bezorgen kunnen door het verruimen van de maximale parkeerduur echter tot 2 uur in de blauwe zone parkeren voordat zij de auto moeten wegzetten. Als een ondernemer in de tussentijd een bezorging doet en terugkomt, gaat de maximale duur opnieuw in. Dit biedt in veel gevallen al een oplossing. Daarnaast waren er tijdens de informatieavonden ondernemers die de veiligheid van hun personeelsleden aanvoerden als argument om een ontheffing te ontvangen. Het parkeren van de auto buiten de blauwe zone zou leiden tot het risico op een overval wanneer men met de sleutels van de winkel over straat loopt bij het openen of sluiten van de winkel. Dit is een gevoelsmatig risico dat volgens de politieadviseur van de gemeente niet onderbouwd wordt door cijfers. Bovendien biedt een ontheffing geen garantie dat men niet wordt overvallen of dat men voor de deur van de winkel kan parkeren. In deze gevallen wordt dan ook geen ontheffing verstrekt. Doordat de blauwe zones worden ingekrompen, neemt de loopafstand tot de langparkeergelegenheid buiten de blauwe zone echter af, zeker in Maarn, waar de veiligheidsargumenten te horen waren.

Naast ondernemers gevestigd in de blauwe zone zonder eigen parkeergelegenheid zijn er ook ondernemers die juist eigen grond ter beschikking als openbare parkeergelegenheid in de blauwe zone, zoals het terrein van de Plus in Maarn en de Albert Heijn in Doorn. In dit geval stelt de gemeente een blauwe zone in op het terrein van de ondernemer ten gunste van de ondernemer(s) en handhaaft hierop. Als het ware in ruil voor het beschikbaar stellen van de parkeerplaatsen hebben sommige ondernemers in het verleden ontheffingen ontvangen voor hun eigen (bedrijfs)auto's. Met het oog op het terugdringen van het aantal ontheffingen en gelijke behandeling van ondernemers is dit echter onwenselijk. Daarom ontvangen ondernemers die eigen grond ter beschikking stellen in de blauwe zone geen ontheffing meer, maar kunnen zij desgewenst plekken voor zichzelf reserveren op hun eigen terrein. Deze plekken behoren dan niet meer tot de blauwe zone, waardoor een ontheffing overbodig wordt. Deze keuze staat de ondernemers met eigen terrein volledig vrij.

Leges

Met ingang van 1 januari 2019 zullen leges worden geheven voor het aanvragen van een ontheffing voor langdurig parkeren in de blauwe zone. Aanleiding hiervoor is het vaststellen van de Kadernota 2018-2021 door de gemeenteraad waarbij zij heeft ingestemd met kostendekkende leges. De leges voor de ontheffingen zijn bedoeld om de kosten te dekken voor het toetsen van aanvragen en verlenen van de ontheffingen. Bovendien zorgen de leges voor bewustwording onder inwoners bij het maken van de afweging of een aanvraag kansrijk is en of zij daadwerkelijk een ontheffing nodig hebben. Het beperken van het aantal ontheffingen draagt bij aan efficiëntere parkeerregulering en ondersteunt het gemeentebestuur gericht op duurzame mobiliteit en minder autogebruik, twee uitgangspunten waarop de vernieuwde parkeerregulering gebaseerd is (zie hoofdstuk 2).

Om de kosten voor zowel inwoners als de ambtelijke organisatie te beperken zijn de nieuwe ontheffingen vijf jaar geldig. Wanneer een ontheffingshouder verhuist of het voertuig met het kenteken waarop de ontheffing is afgegeven weg doet, dient de ontheffing te worden ingeleverd dan wel opnieuw te worden aangevraagd. Hierbij geldt een gereduceerd legestartief.

Fraude

In het verleden is het wel eens voorgekomen dat ontheffingshouders eigenhandig wijzigingen hebben aanbracht op het ontheffingsbewijs, zoals het aanpassen of verwijderen van de geldigheidsdatum. Het voorgaande beleid bevatte geen sancties om hier tegen op te treden. Daarom is in de nieuwe beleidsregels rondom ontheffingen (bijlage 2) opgenomen welke sancties er worden opgelegd bij fraude.

Bij constatering van fraude kunnen de volgende sancties worden opgelegd:

- De ontheffing waarmee is gefraudeerd wordt per direct ingenomen;
- De gemeente doet aangifte van valsheid in geschrifte;
- Een overtreder ontvangt eventueel een boete voor onrechtmatig parkeren in de blauwe zone.

Parkeerregulering Maarn

Het centrum van Maarn heeft dankzij de aanwezigheid van een station een unieke positie binnen onze gemeente en wijkt daarmee af van de andere drie dorpen met een blauwe zone. De blauwe zone van Maarn is zeer uitgestrekt ten opzichte van het winkelaanbod en lijkt te zijn ingezet als een middel om parkeren door treinfoerenzen in het centrum en de woonstraten er omheen tegen te gaan. Dit is oneigenlijk gebruik van de blauwe zone, omdat er buiten het directe winkelgebied geen behoefte is aan gereserveerde plaatsen voor kortparkeren.

Om de blauwe zone op de juiste manier te gebruiken wordt de blauwe zone in Maarn flink ingekrompen tot het gebied direct rondom de 12 winkels, inclusief het eigen terrein van supermarkt Plus, en het gezondheidscentrum. Hier willen we kortparkeren faciliteren voor bezoekers van de voorzieningen en winkels en dient de blauwe zone het juiste doel. Daarnaast wordt de geldigheid van de blauwe zone aangepast door de eindtijd te veranderen van 20.00 uur naar 18.00 uur. Op deze manier draagt de blauwe zone nog steeds bij aan het doel – kortparkeren faciliteren – maar wordt het voor bewoners van het centrum makkelijker om zonder ontheffing te parkeren.

Schil rond de blauwe zone

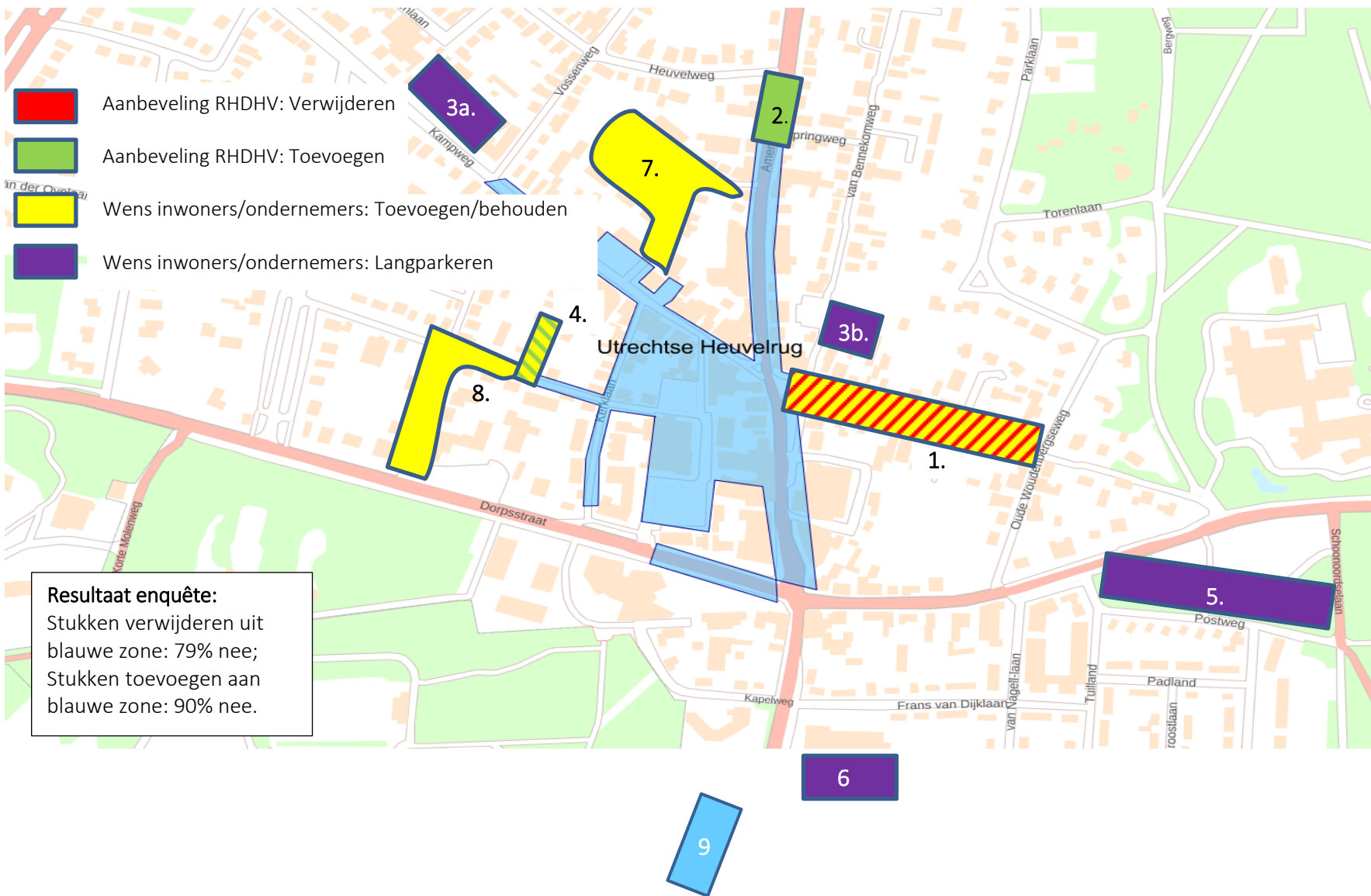
Om parkeren voor inwoners van het centrum buiten de nieuwe blauwe zone te faciliteren en treinfoeren te weren uit de woonstraten werd in de Conceptnota herijking parkeerregulering voorgesteld om rond de verkleinde blauwe zone een vergunningstelsel in te voeren. Daarmee zouden bewoners van het centrum voorrang krijgen op parkeren in hun eigen straat en zouden treinfoeren en andere langparkeerders geweerd worden. Op dit voorstel is echter veel kritiek gekomen vanuit de Maarnse bevolking, met name vanwege de beperkingen die het vergunningstelsel oplegt aan het ontvangen van bezoek, verzorging, etc. en het betalen voor een vergunning.

Op basis van de kritische reacties op het voorstel is gezocht naar een alternatief voor Maarn. Hieruit is het voorstel gekomen om de blauwe zone te verkleinen tot het gebied rond de winkels en het gezondheidscentrum, maar geen vergunningstelsel in te voeren rond de blauwe zone. Het voorstel is om voorlopig geen parkeerregulering toe te passen in de schil rond de blauwe zone. Er is niet met zekerheid te zeggen of en waar er overlast zal ontstaan van langparkerende treinfoeren als er niet wordt ingegrepen. Daarom zal middels een pilot van één jaar worden bekeken of het niet ingrijpen in het schilgebied leidt tot parkeeroverlast van forenzen. Na een jaar kan worden beoordeeld of het nodig is om een vergunningstelsel in te voeren in sommige straten, onder andere ook op basis van de ervaringen van inwoners. Zodoende zal een eventueel vergunningstelsel gestoeld zijn op draagvlak onder de inwoners.

6 Eindsituatie parkeerregulering

In dit hoofdstuk vertalen we de beleidskeuzes uit hoofdstuk 5 naar wijzigingen in de parkeerregulering op straat. Per dorp geeft een kaart een overzicht van de aanbevelingen zijn gedaan in het parkeeronderzoek en welke wensen naar voren zijn gekomen in de participatie. Vervolgens worden de afwegingen en keuzes beargumenteerd. De eindsituatie van de parkeerregulering per dorp is vervolgens op een aparte kaart weergegeven.

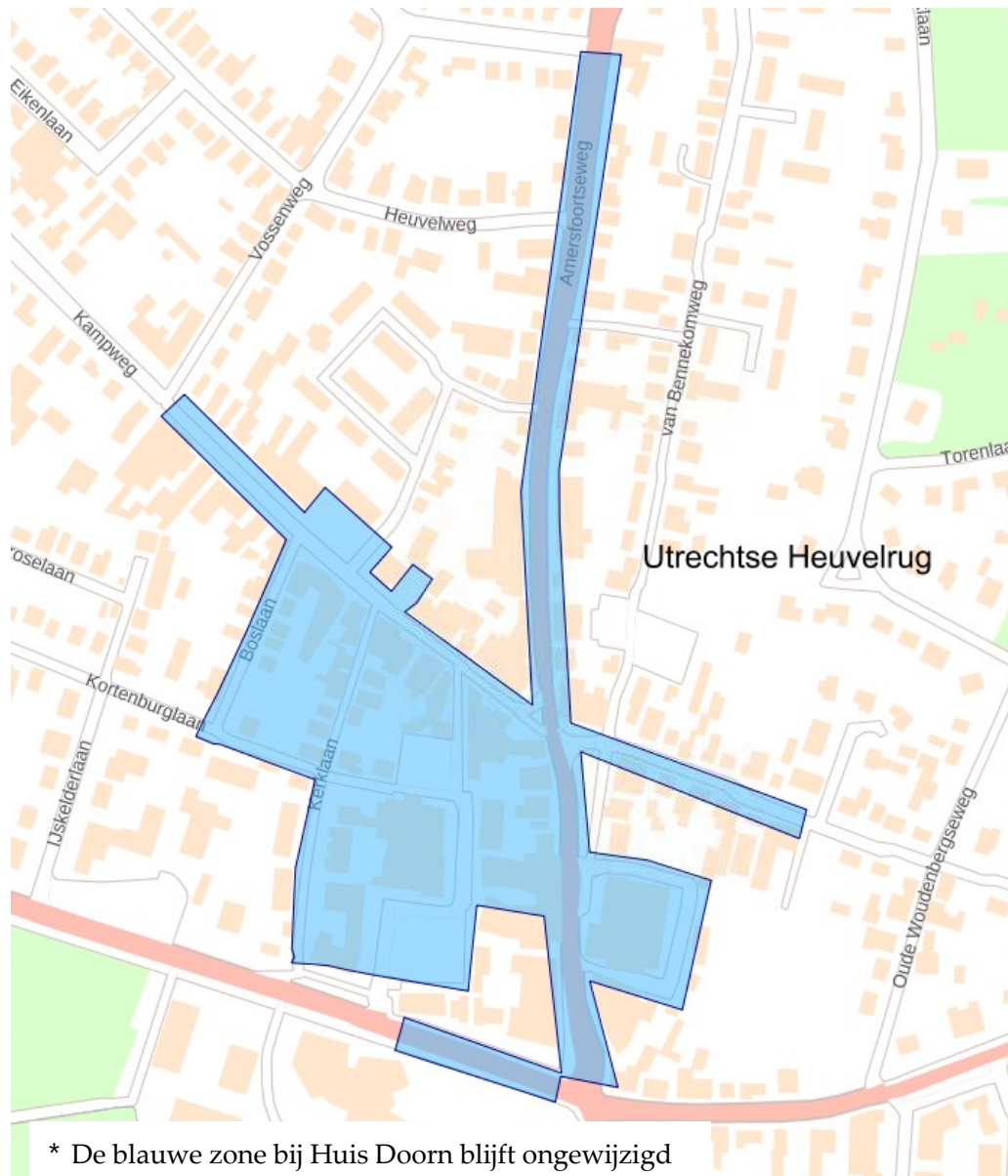
Inventarisatiekaart Doorn



Keuzes en argumentatie

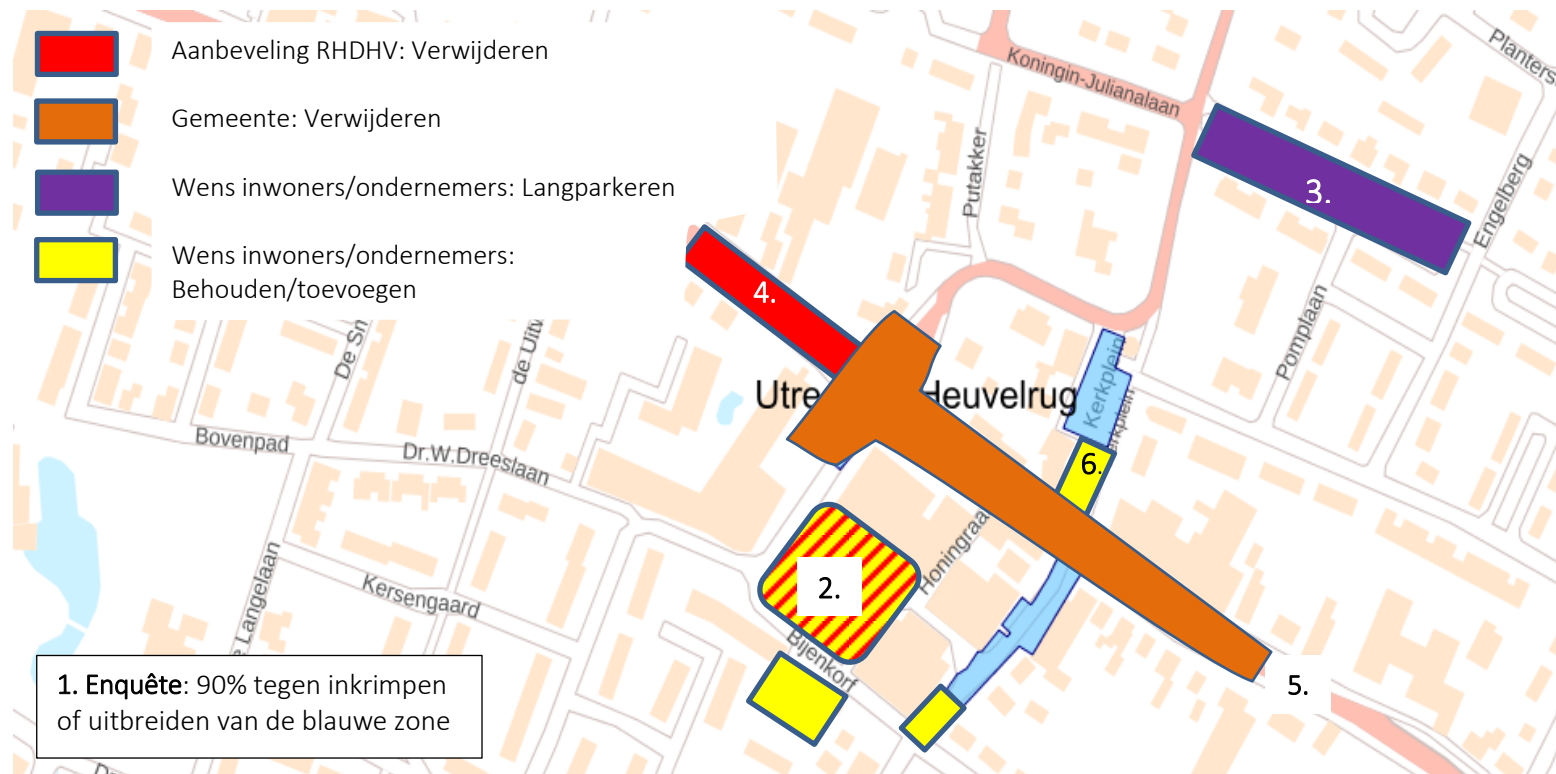
1. RHDHV beveelt aan om de Acacialaan uit de blauwe zone te halen. De bezoekers van de informatieavond wilden dit juist niet. Er is voor gekozen om het eerste stuk (westzijde) van de Acacialaan in de blauwe zone te laten, om verdringingseffecten van de blauwe zone in de straat tegen te gaan. Het tweede stuk wordt wel verwijderd uit de blauwe zone, omdat de parkeerdruk er over het algemeen laag is en er geen winkels zijn.
2. RHDHV beveelt aan om dit stuk toe te voegen aan de blauwe zone. Deze aanbeveling wordt overgenomen om foutparkeren tegen te gaan (buiten de vakken met blauwe belijning) en omdat hier een winkel is gevestigd.
3. Tijdens de informatieavond werden terreinen 3a en 3b genoemd als mogelijkheid om parkeergelegenheid uit te breiden. Voor beide terreinen geldt echter dat dit toekomstige woningbouwlocaties zijn. Het aanleggen van een parkeerterrein is hier dus niet mogelijk.
4. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Boslaan werd geopperd tijdens de informatieavond om zo meer parkeerhavens te kunnen creëren. Dit wordt niet overgenomen, omdat het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen niet past binnen het mobiliteitsbeleid (GVVP). Wel wordt een stuk van de Boslaan aan de blauwe zone toegevoegd om één gebied te maken van de losse stukken blauwe zone. Dit is eenduidiger voor de automobilist.
5. De suggestie om hier langparkeergelegenheid aan te leggen wordt niet overgenomen, omdat het terrein onderdeel uitmaakt van de hoofd-groenstructuur uit het Groenstructuurplan. Bovendien past het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen niet in het mobiliteitsbeleid (GVVP).
6. Vanuit inwoners en ondernemers werd de suggestie gedaan om de Keizerswei in te richten als parkeerterrein. Dit terrein behoort echter tot de hoofd-groenstructuur en zal daarom niet gebruikt worden om parkeerplaatsen aan te leggen. Bovendien past dit niet binnen het mobiliteitsbeleid (GVVP).
7. Deelnemers aan de informatieavond hebben de Simon Vestdijkhof geopperd als mogelijke blauwe zone. Kortparkeren is hier echter niet noodzakelijk in relatie tot de winkels. Waarschijnlijk komt de behoefte aan een blauwe zone voort uit de wens van bewoners om langparkeerders uit de straat te weren. In dat geval zou een vergunningengebied zinvoller zijn dan een blauwe zone. Op basis van het onderzoek is echter gebleken dat de parkeerdruk hier laag is. Een vergunningenstelsel voegt daarom weinig toe aan de huidige situatie.
8. De suggestie om de Ijskelderlaan toe te voegen aan de blauwe zone wordt niet overgenomen. Er zijn slechts drie parkeervakken in deze straat. Door deze kleine parkeercapaciteit is het potentiële verdringingseffect van de blauwe zone klein.
9. De blauwe zone bij Huis Doorn blijft gehandhaafd met een maximale parkeerduur van 5 uur.

Eindsituatie Doorn



* De blauwe zone bij Huis Doorn blijft ongewijzigd

Inventarisatiekaart Leersum



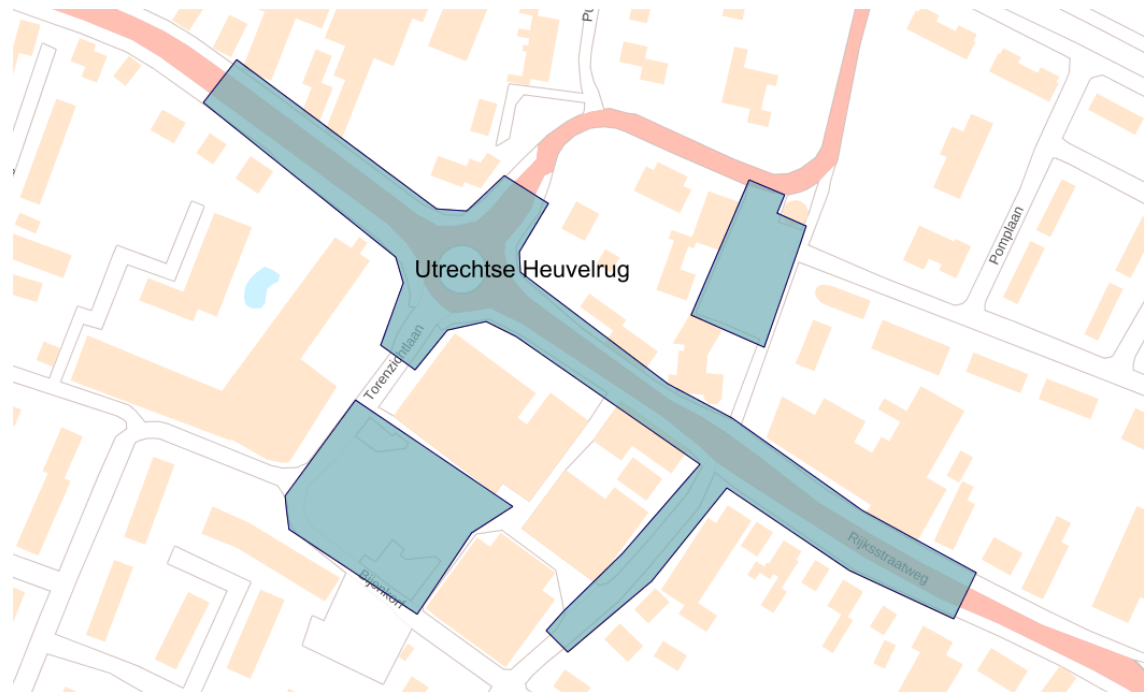
Keuzes en argumentatie

1. Uit de enquête bleek dat een grote meerderheid van de deelnemers de blauwe zone niet wenst aan te passen: noch verkleinen, noch vergroten. Dit komt niet overeen met de informatieavonden, waar men voornamelijk pleitte voor uitbreiding van de blauwe zone.
2. Omdat de gemeten parkeerdruk op het terrein bij de Honingraat laag is, heeft RHDHV aanbevolen dit gedeelte uit de blauwe zone te halen. Dit strookt echter niet met de wensen van ondernemers en de bezoekers van de informatiebijeenkomst, die het terrein graag in de blauwe zone willen houden. Hoewel op de informatieavond ook te horen was dat men behoefte heeft aan meer langparkeergelegenheid, werd dit beeld later genuanceerd in een gesprek met de ondernemersvereniging. Er is overlast van langparkeerende bezoekers in het centrum, bijvoorbeeld wielrenners, maar er is niet direct een tekort aan langparkeergelegenheid. Met de juiste verwijzingen zou er genoeg plek moeten zijn voor de verschillende doelgroepen. Om aan te sluiten bij de andere

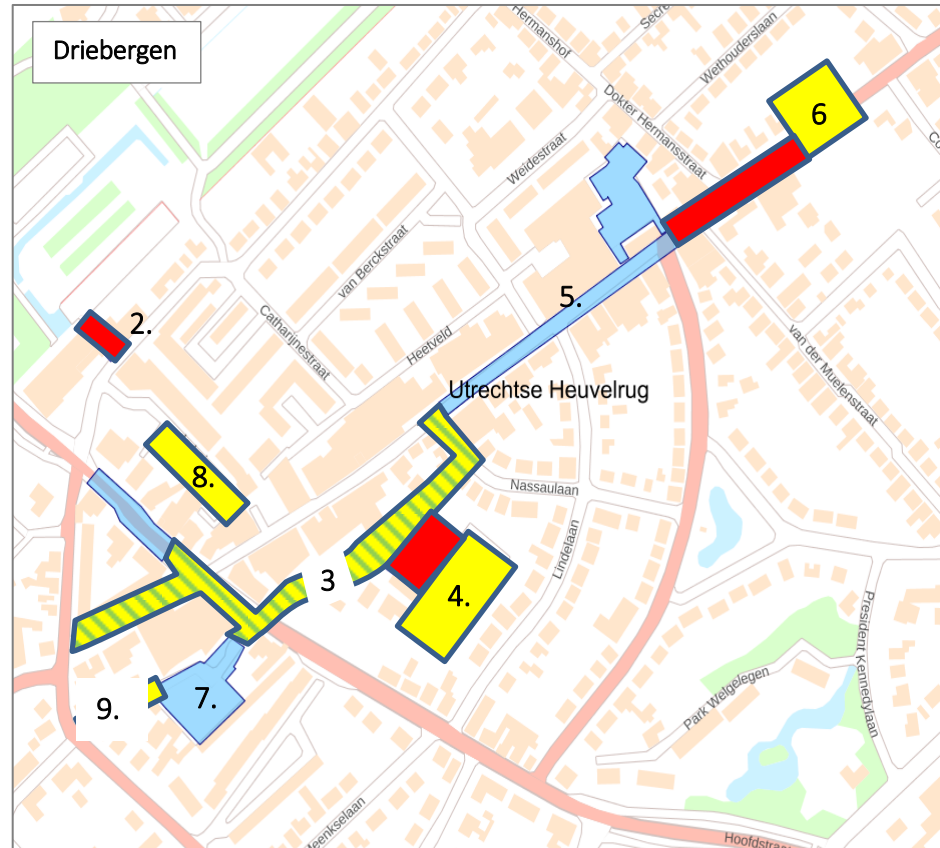
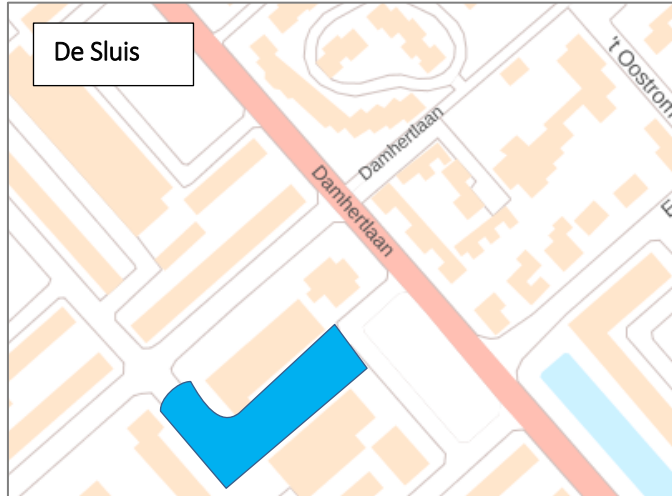
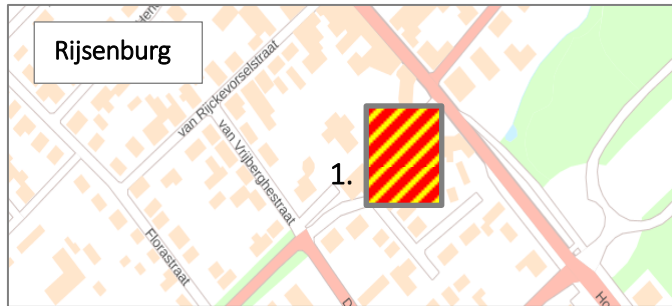
dorpen en de blauwe zone toe te passen direct rond de winkels, is besloten om de blauwe zone in Leersum gelijk te houden en dus te laten bestaan bij de Honingraat.

3. Op deze locatie zouden de bezoekers van de informatieavond extra langparkeergelegenheid willen creëren, bijvoorbeeld door middel van grasbetonblokken. Dit behoort echter niet tot de mogelijkheden, omdat het stuk onderdeel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur en dit niet past in het mobiliteitsbeleid (GVVP).
4. RHDHV heeft aanbevolen om dit gedeelte uit de blauwe zone te verwijderen, vanwege het ontbreken van winkels zonder eigen parkeergelegenheid. De ondernemersvereniging uit Leersum heeft zich echter hard gemaakt voor het behoud van de blauwe zone zoals deze was op dorpsniveau. Op hun verzoek blijft de blauwe zone hier gehandhaafd, ervan uitgaande dat er geen tekort aan langparkeergelegenheid wordt ervaren in het dorp.
5. Hoewel er hier geen openbare parkeerplaatsen zijn, blijft dit stuk onderdeel van de blauwe zone zodat de zone een geheel blijft.
6. Tijdens de informatieavond werd verzocht om dit gedeelte toe te voegen aan de blauwe zone. Aangezien openbare parkeergelegenheid binnen dit gebied ontbreekt, achten wij deze toevoeging niet zinvol.

Eindsituatie Leersum






Inventarisatiekaart Driebergen-Rijsenburg



10. Resultaten enquête:

- Ongeveer 85% van alle deelnemers wil geen stukken toevoegen aan de blauwe zone
- Van de groep bewoners van de blauwe zone wil 63% wel stukken toevoegen, namelijk: Catharijnestraat deels; omliggende straten begraafplaats; Buntlaan; Hogesteeg; Lindelaan (2x); Oranjelaan (2x); rondom coffeeshop; Weidestraat (2x); Diederichslaan.
- Ongeveer 80-90% van de deelnemers wil geen stukken verwijderen uit blauwe zone
- Diegene die wel stukken wilden verwijderen noemden: Traaij (4x) (van Oranjelaan tot Lidl); Appelgaard (3x); Albert Heijn (3x)

-  Aanbeveling RHDHV: Verwijderen
-  Aanbeveling RHDHV: Toevoegen
-  Wens inwoners/ondernemers: Toevoegen/behouden

Keuzes en argumentatie

1. In tegenstelling tot met de aanbeveling van RHDHV om het Kerkplein uit de blauwe zone te halen, willen de inwoners de blauwe zone bij het Kerkplein graag behouden. Er is gekozen om de blauwe zone hier te behouden vanwege de winkels, ondanks dat de bezettingsgraad laag is. Daarnaast willen de deelnemers aan de informatieavond de blauwe zone van een half uur behouden bij de kerk. Deze blijft gehandhaafd, omdat ze een functie heeft voor de kerk, bijvoorbeeld bij begrafenissen.
2. Dit gedeelte van de blauwe zone wordt verwijderd op basis van aanbeveling van RHDHV.
3. Dit gebied wordt deels toegevoegd aan de blauwe zone zodat er één aansluitende blauwe zone ontstaat, wat eenduidiger is voor de gebruikers. De blauwe zones aan de noord- en zuidzijde van de N225 worden met elkaar verbonden. De Korte Dreef wordt niet toegevoegd aan de blauwe zone, omdat hier veel bewoners parkeren die geen eigen oprit hebben. Door hier een blauwe zone in te voeren zouden er veel ontheffingen worden aangevraagd, waardoor de blauwe zone haar effect (deels) verliest.
4. Bezoekers van de informatieavond wilden allemaal een uitbreiding van de blauwe zone bij de Appelgaard en kwamen met verschillende varianten. Op de piek van de bezetting was echter slechts de helft van de plekken op het langparkeerterrein achter de blauwe zone op de Appelgaard bezet. Dit geeft geen aanleiding om de blauwe zone op de Appelgaard uit te breiden. Volgens sommige ondernemers is het terrein echter slecht vindbaar. Bewegwijzering zou dus kunnen bijdragen aan een beter gebruik van het terrein.
5. Vanwege de grote parkeerdruk op de Traaij werd op de informatieavond geopperd om daar een aantal parkeerplaatsen te reserveren voor extra-kort parkeren, bijvoorbeeld 10 minuten. Hierdoor zou er een snellere doorstroming zijn voor gebruikers die bijvoorbeeld een kort bezoek aan de bakker brengen. Dit is echter niet te handhaven en wordt daarom niet overgenomen. Bovendien kan het verwarring oproepen bij gebruikers als er gedifferentieerd wordt in maximale parkeerduur binnen de blauwe zone. Tevens zou het zorgen voor meer parkeerbewegingen in de toch al drukke straat. Tijdens de avonden over de Retailparagrafen kwam het verzoek voor optimalisatie van het aantal parkeerplaatsen. Dit staat op de actielijst die ondernemers uitvoeren.
6. Een aantal inwoners wil graag dat het parkeerterrein van de Lidl tot de blauwe zone gaat behoren. Dit wordt niet overgenomen, omdat dit weinig toevoegt ten opzichte van de huidige situatie. Veel mensen parkeren al kort bij de Lidl om boodschappen te doen. Wij hebben geen geluiden gehoord van de Lidl dat er (hinderlijk) lang geparkeerd wordt op het parkeerterrein bij de winkel.
7. De ondernemers uit Driebergen-Rijsenburg willen graag dat de maximale parkeerduur in de blauwe zone bij de Action en Albert Heijn verruimd wordt van 1,5 uur naar 3 uur, zodat klanten makkelijker de oversteek kunnen maken naar de Traaij om uitgebreider te winkelen of de horeca te bezoeken. Om de regels omtrent de blauwe zones eenduidig te houden, is gekozen om de maximale parkeerduur op dit terrein, net als de andere delen van de zone, te verhogen naar 2 uur.
8. Een aantal inwoners wilde graag een blauwe zone op de Lei, omdat zij parkeerdruk ervaren. Tijdens het parkeeronderzoek waren de parkeerplaatsen echter op geen enkel moment allemaal bezet. Wij achten een blauwe zone daarom niet nodig.
9. Hier zijn geen parkeermogelijkheden. Daarom wordt dit stuk niet aan de blauwe zone toegevoegd.

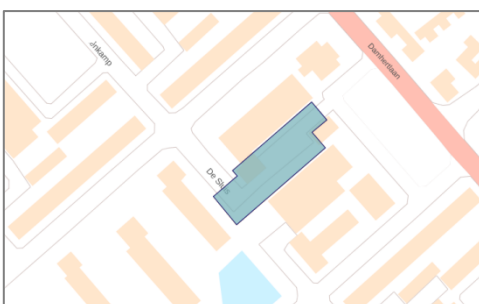
10. In de enquête zijn aantal suggesties zijn gedaan om de blauwe zone aan te passen (vergroten of verkleinen). De meeste van deze straten hebben echter geen bezoekersfuncties (winkels e.d.) waardoor een blauwe zone niet nodig is. Bovendien gaf de overgrote meerderheid (>80%) van de deelnemers aan de enquête aan de blauwe zone niet te willen wijzigen qua grootte. In combinatie met een gebrek aan overlap met de aanbevelingen van het parkeeronderzoek en de informatie opgehaald op de informatieavond leidt dit er toe dat deze suggesties niet worden overgenomen.

Eindsituatie Driebergen-Rijsenburg

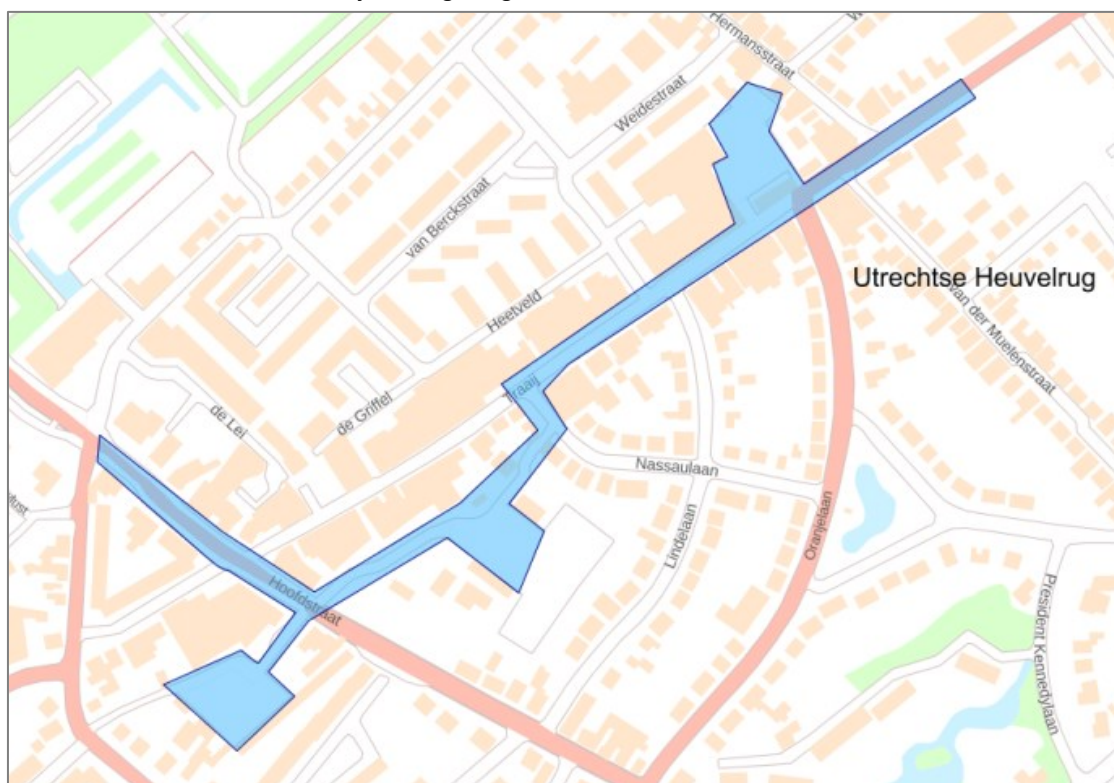
Kerkplein



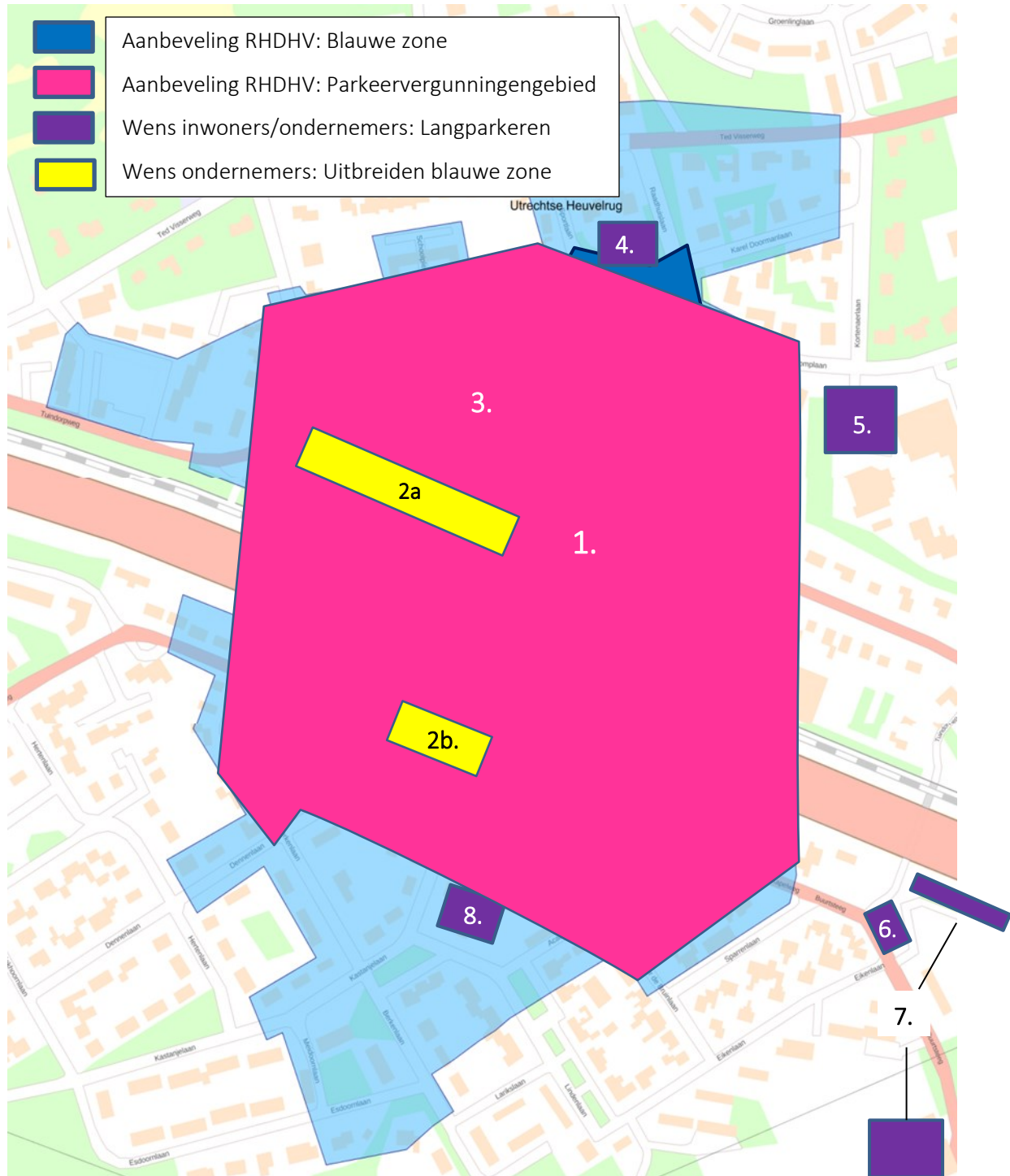
De Sluis



Traaij en omgeving



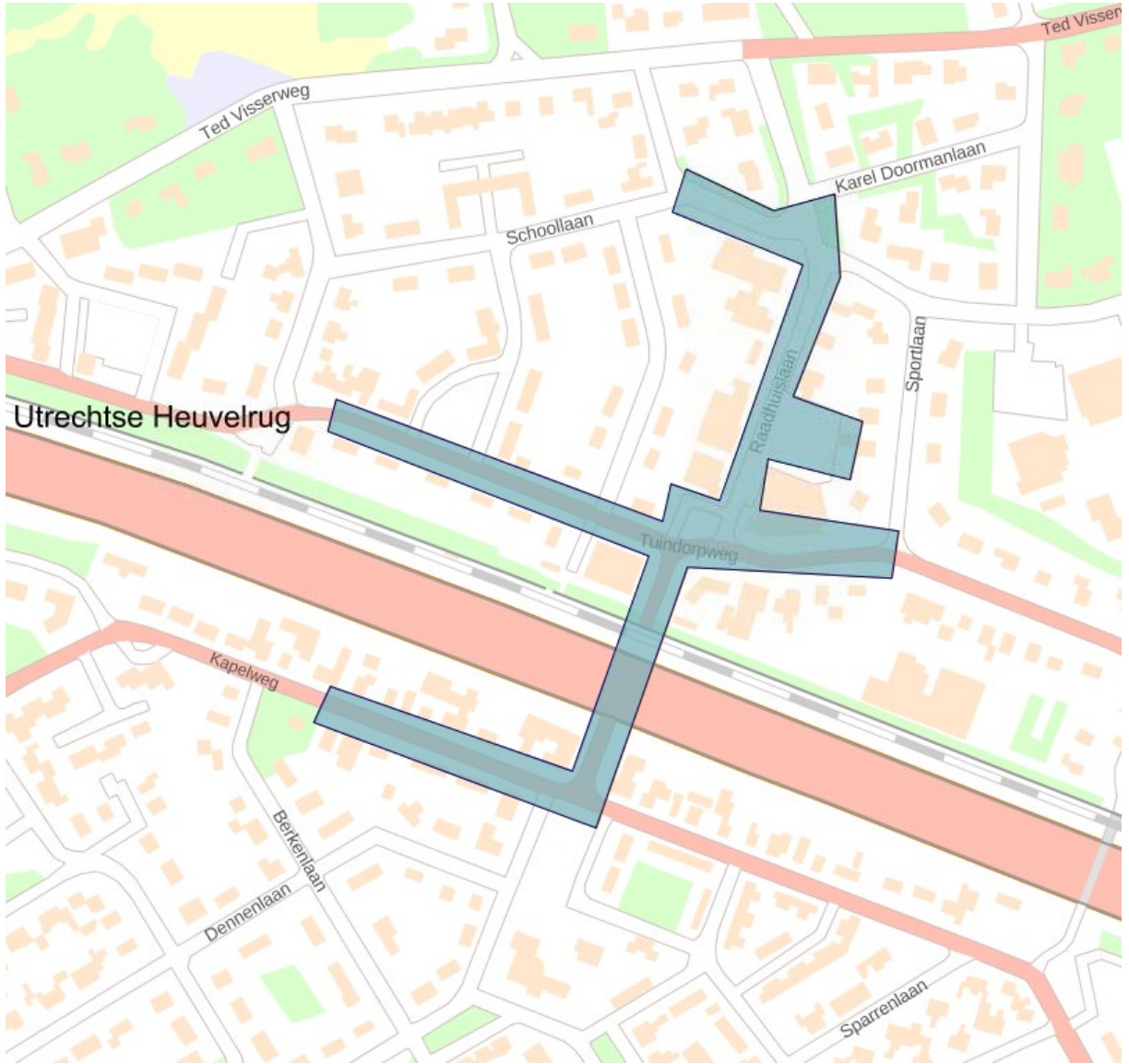
Inventarisatiekaart Maarn



Keuzes en argumentatie

1. Aanbeveling van RHDHV is om de blauwe zone in te krimpen en te beperken tot het directe winkelgebied. Deze aanbeveling wordt overgenomen.
2. In aanvulling op het door RHDHV aangewezen gebied om te behouden als blauwe zone heeft de ondernemersvereniging in Maarn verzocht om vak 2a en 2b ook bij de blauwe zone te betrekken vanwege de aanwezigheid van een aantal ondernemers. Dit verzoek wordt gehonoreerd, omdat de blauwe zone sterk verkleind wordt en juist wordt toegepast rond de winkels.
3. In de *Conceptnota herijking parkeerregulering* werd een vergunningenstelsel voorgesteld om parkerende treinforenzen te weren uit de woonstraten rond de blauwe zone en een verdringingseffect van de blauwe zone op de naastgelegen straten te voorkomen. Hiervoor bleek echter weinig draagvlak te zijn onder inwoners van Maarn. Daarom kiezen we er in het definitieve voorstel voor om geen parkeerregulering toe te passen rond de verkleinde blauwe zone en gedurende één jaar te bekijken wat de effecten hiervan zijn. Indien er negatieve effecten optreden, zoals parkeeroverlast door treinforenzen, kunnen bewoners zelf aangeven dat er behoefte is aan een vergunningengebied om de forenzen te weren. Op die manier wordt de maatregel alleen ingevoerd als er ook daadwerkelijk een probleem ontstaat.
4. Bij het gezondheidscentrum is geen ruimte voor het creëren van langparkeergelegenheid op straat zonder dat dit ten koste gaat van groen. Hier kan voor parkeren worden verwezen naar het terrein bij De Twee Marken.
5. Bij De Twee Marken zal een multifunctionele accommodatie (MFA) worden gerealiseerd de komende jaren. Inwoners van Maarn pleiten voor een parkeergarage onder de nieuwe MFA. Of dit gerealiseerd kan worden, moet blijken binnen het betreffende project. Dit valt buiten deze nota die zich richt op huidige parkeervoorzieningen.
6. Dit terrein is al aangewezen als langparkeergelegenheid. We concluderen dat inwoners dit zo willen houden. Wel is verzocht om betere bewegwijzering naar de twee langparkeerterrainen voor treinreizigers.
7. Op deze terreinen worden geen parkeerplaatsen aangelegd, omdat dit niet past binnen het vigerend mobiliteitsbeleid. Door het gebied met parkeerregulering fors kleiner te maken dan voorheen, ontstaat meer langparkeergelegenheid, onder andere voor de treinforenzen.
8. Het terrein bij het oude gemeentehuis is niet meer van de gemeente en maakt daardoor niet langer deel uit van de openbare parkeercapaciteit. Voordat dit terrein verkocht werd, was deze parkeercapaciteit bedoeld voor de functionaliteit van het gemeentehuis. In die zin was, en blijft, deze parkeercapaciteit buiten beschouwing in relatie tot parkeerbehoefte vanuit wonen, werken, winkel en/of forenzen.

Eindsituatie Maarn



7 Samenvatting en conclusies

Het doel van het huidige project was het herzien van de parkeerregulering in de Utrechtse Heuvelrug en bestaande knelpunten waar mogelijk op te lossen. Hiervoor is de huidige parkeerregulering, bestaande uit blauwe zones, geëvalueerd. Dit is gedaan met een objectief parkeeronderzoek en middels participatie met behulp van enquêtes, informatieavonden in de dorpen en inloopavonden. Het eindresultaat is deze nota die het nieuwe beleid en het proces daar naartoe beschrijft.

Uitgangspunten

Als kaders voor de vernieuwde parkeerregulering golden een aantal uitgangspunten. Dit zijn principes die we binnen de Utrechtse Heuvelrug belangrijk vinden en die zijn verankerd in onze Structuurvisie en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP). De uitgangspunten waren als volgt:

- **Leefbaarheid:** We willen een leefbare gemeente zijn, waar mensen prettig wonen en werken en waarbinnen de intensiteit van het autoverkeer niet verder toeneemt.
- **Duurzame mobiliteit:** We willen de groeiende mobiliteitsbehoefte opvangen door duurzame vervoerswijzen te stimuleren en autogebruik te ontmoedigen. Het uitbreiden van parkeercapaciteit is daarom niet aan de orde in dit project.
- **Ruimte voor groen:** We koesteren het groene karakter van onze gemeente. Het aanleggen van parkeerplaatsen gaat vaak ten koste van groen, wat een extra argument is om geen extra parkeerplaatsen aan te leggen.
- **Bereikbaarheid:** Ondanks de wens om autogebruik te verminderen, willen we de autobereikbaarheid op peil houden, omdat niet iedereen te voet, met de fiets of met het OV kan reizen. Doel van dit project is daarom een zo efficiënt mogelijke verdeling van de huidige parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en forenzen).
- **Efficiënte regulering:** We grijpen alleen in waar nodig. Dit betekent dat we terughoudend zijn met het instellen van parkeerregulering en het verstrekken van ontheffingen.
- **Kostendekkende leges:** Bij de vaststelling van de kadernota 2018 besloot de gemeenteraad de legesopbrengsten richting 100% kostendekkendheid te brengen. Voor ontheffingen op de parkeerregulering (blauwe zone) zullen daarom leges geheven gaan worden.
- **Participatie:** De (parkeer)situatie is in elk dorp anders. Daarom hebben we de inwoners en ondernemers uit de dorpen gevraagd om mee te denken over de huidige parkeersituaties en mogelijke verbeterpunten. Binnen de gelijke kaders is er ruimte voor maatwerk per dorp.

Samenvatting beleidskeuzes

Om de huidige parkeerregulering te evalueren is gekozen voor het achterhalen van zowel objectieve cijfers (parkeeronderzoek) als de beleving van de gebruikers (enquête en informatieavonden). De resultaten hiervan zijn met elkaar vergeleken, om zo – binnen de gestelde kaders – tot nieuwe oplossingen te komen voor de gevonden knelpunten. Deze zijn beschreven in de *Conceptnota herijking parkeerregulering*, waarop is gereageerd door inwoners, ondernemers en ook de lokale politiek. Op basis van deze feedback is het voorstel op enkele punten aangepast. De onderstaande tekst beschrijft de uiteindelijke beleidskeuzes.

Compacte blauwe zones

Allereerst heeft het parkeeronderzoek laten zien dat een blauwe zone een geschikte maatregel is om de parkeerdruk in de dorpscentra van Doorn, Leersum, Driebergen-Rijsenburg en Maarn te reguleren en parkeren voor winkelend publiek te faciliteren. Dit werd bevestigd door het grote draagvlak voor de blauwe zone dat naar voren kwam uit de enquêtes en informatieavonden. Hier werd duidelijk dat men de blauwe zone wil behouden en liever wil uitbreiden dan verkleinen.

Naast de wens om de blauwe zone te behouden, was vanuit inwoners en ondernemers ook te horen dat er in alle vier de dorpen behoefte is aan meer langparkeergelegenheid. Hier ontstaat een knelpunt, omdat men de blauwe zone niet wil inkrimpen, maar het huidige beleid niet toestaat dat parkeercapaciteit wordt uitgebreid. Om dit knelpunt op te lossen en tegelijkertijd te dereguleren, is er voor gekozen om de blauwe zone te verkleinen. Door de blauwe zone op te heffen op plaatsen waar deze een relatief lage bezetting heeft (waar minder vraag is dan aanbod) ontstaat meer langparkeergelegenheid. Zo stemmen we de parkeergelegenheid af op de gebruikers.

Er was echter ook een duidelijk roep te horen om meer handhaving. Inwoners ervaren dat er weinig wordt gecontroleerd. Het parkeeronderzoek bevestigt dat in alle dorpen, maar met name in Maarn, sprake is van langparkeren (langer dan maximaal toegestaan, zonder ontheffing) in de blauwe zone. Daarnaast kwam uit het onderzoek naar voren dat een deel van de parkeerders zowel geen parkeerschijf als ontheffing gebruikt. Dit betekent dat de blauwe zone slecht wordt nageleefd en versterkt het idee dat er een gebrek is aan handhaving. Doordat de blauwe zones compacter worden, ontstaat er echter meer handhavingcapaciteit, omdat in hetzelfde aantal uren een relatief groter deel van de zone gecontroleerd kan worden.

Verruimen maximale parkeerduur

Naast de behoefte aan betere handhaving kwam in de participatie naar voren dat men graag een verruiming zou zien van de maximale parkeerduur in de blauwe zones. De huidige blauwe zones in de gemeente hebben, op een paar uitzonderingen na, een maximale parkeerduur van 1,5 uur. Omdat dit afwijkt van de landelijke norm van 2 uur, is besloten om de parkeerduur in de gemeente te verruimen. Dit geeft winkelend publiek de ruimte om iets langer in de centra te verblijven, wat goed is voor de lokale ondernemers, terwijl het de werking van de blauwe zone niet aantast. De plaatsen blijven gereserveerd voor kortparkeren.

Terughoudend met ontheffingen

Om efficiënte regulering toe te passen, wordt de blauwe zone niet alleen compacter gemaakt, maar wordt het aantal ontheffingen ook omlaag gebracht, in lijn met de wensen van veel ondernemers.

Het aantal ontheffingen wordt verlaagd door alleen nog inwoners van de blauwe zone en medici (huisartsen, verloskundigen, etc.) een ontheffing te geven, met als voorwaarde dat zij niet op eigen terrein kunnen parkeren. De situatie voor inwoners blijft daarmee ongewijzigd, terwijl de ondernemers geen ontheffing meer krijgen en zodoende gevraagd worden buiten de blauwe zone te parkeren. Hierdoor blijft er meer parkeergelegenheid over voor winkelend publiek. Het maximum van één ontheffing per huishouden blijft gehandhaafd en voor adressen met kamerbewoning geldt een maximum van twee ontheffingen. Verder zullen per 2019 leges worden geheven over de ontheffingen, in lijn met de beslissing van de raad om leges kostendekkend te maken.

Maarn

Omdat Maarn een bijzondere positie heeft door de aanwezigheid van een treinstation midden in het dorp, was het voorstel voor Maarn in de Conceptnota aanvankelijk om de blauwe zone te beperken tot het gebied rond de winkels en het gezondheidscentrum en daar omheen een vergunningenstelsel in te voeren. De blauwe zone zou beperkt worden tot de directe omgeving van de winkels en daar omheen zou een vergunningenstelsel parkeergelegenheid moeten reserveren voor inwoners (vergunninghouders), waardoor treinforenzen en andere langparkeerders werden geweerd.

Omdat er vanuit de bevolking in Maarn veel bezwaren werden geuit naar aanleiding van dit voorstel, is de oplossing met een vergunningenstelsel heroverwogen. De voornaamste bezwaren waren het moeten betalen voor een vergunning, terwijl er 'gratis' in de berm geparkeerd kan worden en het lastig kunnen ontvangen van bezoek of verzorging binnen het vergunningengebied. Vandaar dat het uiteindelijke voorstel geen vergunningengebied bevat, maar een pilot van één jaar waarbij getest wordt of regulering daadwerkelijk nodig is in het gebied rond de verkleinde blauwe zone. Als over een jaar zou blijken dat er inderdaad parkeeroverlast ontstaat van treinforenzen in de woonstraten, dan kan er alsnog gekozen worden voor een vergunningengebied, waarschijnlijk met meer draagvlak. Door de parkeerregulering vooralsnog te beperken tot een kleine blauwe zone ontstaat er veel meer langparkeergelegenheid, waar volgens de bewoners veel behoefte aan is.

Conclusie

Op basis van objectief parkeeronderzoek, enquêtes en informatieavonden zijn cijfers en ervaringen gecombineerd om te komen tot een beoordeling van de huidige parkeerregulering. Hieruit concluderen we dat de blauwe zone veel draagvlak heeft en op de meeste plekken het juiste middel is om de schaarse parkeercapaciteit te verdelen onder verschillende doelgroepen. Alleen in Maarn is, vanwege de het station, gekozen voor een aanvulling op de blauwe zone in de vorm van een vergunningenstelsel om bewoners te beschermen tegen parkeerdruk van treinforenzen.

Door de blauwe zones compacter te maken, ontstaat effectief meer langparkeergelegenheid, waar inwoners en ondernemers behoefte aan hebben. Op deze manier wordt de parkeerregulering geminimaliseerd, terwijl in de gebieden met de meeste schaarste in parkeerruimte ruimte wordt gereserveerd voor bepaalde doelgroepen, zoals kortparkeerders in het winkelgebied en bewoners in het vergunningengebied in Maarn. Door tevens terughoudend om te gaan met het verstrekken van ontheffingen, wordt de werking van de blauwe zone zo goed mogelijk gewaarborgd. Op deze manier wordt gestreefd naar een zo rechtvaardig en efficiënt mogelijke verdeling van parkeercapaciteit, die bijdraagt aan een prettig woon- en winkelgebied in de centra van onze dorpen.

Bijlage 1

Vragen D66 over conceptnota herijking parkeerregulering

Open Agenda Ruimt (6 september 2018)

Portefeuillehouder: Gerrit Boonzaaijer

1. De nieuwe concept parkeerverordening en het nieuwe parkeerbeleid zijn besproken met inwoners. U hebt niet alle inwoners die direct geraakt worden, specifiek in Maarn, een uitnodiging gestuurd, kunt u aangeven waarom?

Alle inwoners van Maarn worden geraakt door de voorgestelde gewijzigde parkeerregulering, maar mogelijk doelt u op de bewoners van de huidige blauwe zone en de ondernemers in dit gebied. Het uitnodigen van deze doelgroep is gedaan via het gemeentenieuws, social media van de gemeente en voor ondernemers ook via de ondernemersnieuwsbrief en ondernemersverenigingen. Hier is voor gekozen vanwege de beperkte kosten. Een mailing naar honderden adressen is relatief kostbaar. Daarnaast is het vanwege de nieuwe privacywetgeving niet toegestaan om inwoners een brief te sturen als dit niet voortvloeit uit een wettelijke taak of als er op een andere manier gecommuniceerd kan worden. Dit hebben wij dan ook gedaan via de beschikbare (openbare) kanalen. Inwoners en ondernemers die aanwezig waren op de informatieavonden in november 2017 zijn tevens persoonlijk via e-mail uitgenodigd.

2. Er is gevraagd naar een parkeeronderzoek voor Maarn in relatie tot de plannen rondom de MFA de Twee Marken. Het nieuwe beleid wordt onafhankelijk hiervan vastgesteld. Waarom hebt u hiervoor gekozen?

Welke ontwikkelingen rond het MFA gaan plaatsvinden is nog niet geheel bekend en moet financieel nog worden vastgesteld door de raad. Voor alsnog is alleen bekend dat er twee scholen gevestigd zullen worden, maar van de overige functies is nog niet bekend hoe groot het oppervlak wordt. Dit betekent dat er nog geen parkeernorm kan worden vastgesteld. Daarnaast moeten nieuwe ontwikkelingen volgens het huidige beleid in hun eigen parkeergelegenheid voorzien of middelen beschikbaar stellen aan de gemeente om deze parkeervoorzieningen in de openbare ruimte aan te leggen. De reden de parkeersituatie rond het nieuwe MFA niet mee wordt genomen in dit project is dat we niet wilden wachten met nieuw parkeerbeleid (gemeentebreed) tot er meer duidelijkheid is over het nieuwe MFA. Ons inziens konden deze twee projecten bovendien onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd, omdat het parkeren rond de Twee Marken een specifieke functie betreft en het huidige project zich richt op het hele dorp.

3. Het nieuwe beleid lijkt integraal over de gehele gemeente te zijn bepaald, waar de consequenties voor Maarn onevenredig negatief voor een deel van de inwoners uit lijken te pakken. Bent u bereid dit opnieuw te bekijken?

De consequenties van het voorstel voor Maarn zijn anders dan voor de andere drie dorpen met parkeerregulering, omdat er voor Maarn een afwijkend voorstel is gedaan, namelijk het vervangen van een deel van de blauwe zone voor een vergunningengebied. De argumenten die door inwoners en ondernemers naar voren werden gebracht op de informatieavond van 10 juli 2018 geven aanleiding om inderdaad met een alternatief voorstel te komen voor het vergunningengebied. Dit komt voornamelijk door de nadelen die een vergunningenstelsel geeft met betrekking tot parkeren voor bezoek, verzorging, etc.

4. Parkeren in de bermten verbieden is niet handhaafbaar, en er zijn weinig alternatieven. De straten van Maarn zijn in veel gevallen niet breed genoeg voor parkeren op de weg. Voetgangers maken ook gebruik van de weg, mindervaliden en mensen met kinderwagens dus ook. De situatie in Maarn is gewoon niet geschikt om parkeren in bermten te verbieden. De parkeerverbodsborden zijn verwarrend. Wat is uw reactie op deze stellingen?

Het voorstel stelt uitdrukkelijk dat parkeren in de bermten niet verboden kán worden, omdat het inderdaad juridisch niet te handhaven is. Er is dus geen sprake van dat er straks niet meer in de bermten geparkeerd kan worden in Maarn, hoewel bermtparkeren door veel inwoners als storend wordt ervaren. De borden met parkeerverboden zijn alleen van toepassing op de rijbaan.

5. Bent u bereid dit dossier in zijn geheel naar de raad te brengen in plaats van slechts het deel dat niet binnen de bevoegdheid van het college valt, teneinde de term “dorpsgericht werken” en maatwerk een betere kans te geven? En bent u bereid dit integraal met de plannen voor de MFA te doen, zodat de raad de diverse stukken in relatie tot elkaar kan beoordelen?

Zoals eerder aangegeven bij vraag 2, is ervoor gekozen om niet te wachten met het voorliggende project tot dat er meer duidelijkheid is over de toekomst van het nieuwe MFA. Daarnaast achten wij de projecten onafhankelijk, onder andere omdat het huidige project meerdere dorpen betreft. Het was ons inziens onwenselijk om alleen in Doorn, Leersum en Driebergen-Rijsenburg nieuwe parkeerregulering in te stellen en in Maarn te wachten tot er meer duidelijkheid is over het MFA.

Verder is het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid is een bevoegdheid van het college voor zover het de blauwe zone betreft. Een eventueel vergunningengebied vereist een parkeerverordening die alleen door de gemeenteraad kan worden vastgesteld. Het definitieve voorstel zal echter geen vergunningenstelsel inhouden. Daarmee betreft het voorstel uitvoering en zal daarom alleen door het college worden vastgesteld en niet aan de raad worden voorgelegd.

Bijlage 2



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Beleidsregels voor en ten behoeve van parkeren in de blauwe zones in de gemeente Utrechtse Heuvelrug

Het college van burgemeester en wethouders van Utrechtse Heuvelrug;

gelet op het bepaalde in artikel 1.3, vierde lid van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994, paragraaf 4 van de BABW, de artikelen 25 en 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;

gelet op het Verkeersbesluit parkeerschijfzone Centrum Doorn, het Verkeersbesluit parkeerschijfzone Centrum Maarn, Verkeersbesluit parkeerschijfzone Centrum Leersum, en Verkeersbesluit parkeerschijfzone Centrum Driebergen-Rijsenburg;

overwegende dat nadere regels gesteld moeten worden voor het aanvragen en verlenen van ontheffingen met betrekking tot de blauwe zones in de gemeente Utrechtse Heuvelrug;

BESLUITEN

Vast te stellen de 'Beleidsregels voor en ten behoeve van parkeren in de blauwe zones Utrechtse Heuvelrug'

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. blauwe zone: een parkeerschijfzone als bedoeld in artikel 25 van het RVV 1990; Aangeduid met bord E10 uit bijlage 1 van het RVV 1990;
- b. parkeerschijf: een vastgesteld model parkeerschijf als bedoeld in de artikelen 1 tot en met 5 van het Besluit parkeerschijf;
- c. parkeren: het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een motorvoertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van goederen, op binnen de gemeente gelegen voor het openbaar verkeer openstaande terreinen of weggedeelten, waarop dit doen of laten staan niet ingevolge een wettelijk voorschrift is verboden;
- d. ontheffing: een door of krachtens het college verleende ontheffing, krachtens welke het is toegestaan zonder tijdsduurbepanking in een blauwe zone te parkeren;
- e. bewonersontheffing: een ontheffing als bedoeld in artikel 2.1 van deze beleidsregels;

- f. houder: degene op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren was ingeschreven in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangehouden register van opgegeven kentekens;
- g. motorvoertuigen: hetgeen daaronder wordt verstaan in het RVV 1990 met inbegrip van brommobielen, zoals bedoeld in artikel 1 onder ia van het RVV 1990;
- h. ontheffingshouder: de natuurlijke persoon aan wie een ontheffing is verleend;
- i. RVV 1990: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

Artikel 1 Regels aanvragen ontheffingen

1. Een ontheffing moet worden aangevraagd op een daarvoor vastgesteld (digitaal) aanvraagformulier.
2. De aanvrager van een ontheffing staat bij de gemeente ingeschreven op een woonadres dat in de blauwe zone ligt of oefent een beroep uit met een medisch en spoedeisend karakter in gebied waar een blauwe zone aanwezig is.
3. Het autokenteken van de aanvrager van een bewonersontheffing staat geregistreerd op naam en woonadres (registratie Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)). Bij een lease-/bedrijfsauto moet bij het aanvraagformulier een contract / bedrijfsverklaring worden gevoegd. Hieruit moet blijken dat de aanvrager de contracthouder / berijder is van het opgegeven autokenteken.
4. De aanvrager heeft geen beschikking over parkeergelegenheid op eigen terrein (minimale afmeting 2,5 bij 5 meter en eigen uitrit inclusief uitritvergunning).

Artikel 2 Geldigheid (bewoners)ontheffingen blauwe zone

1. Een ontheffing is geldig voor de blauwe zone in het dorp waar de bewoner woonachtig is en waarvoor de ontheffing door het college is verleend.
2. Een ontheffing is geldig voor de blauwe zone waar de praktijk voor het beroep met een medisch en spoedeisend karakter wordt uitgeoefend en waarvoor de ontheffing door het college is verleend.

Artikel 3 Regels aantal te verlenen bewonersontheffingen

1. Per huishouden binnen het gebied waar de blauwe zone van kracht is, wordt maximaal één ontheffing verleend;
2. Per adres waar op grond van een onherroepelijke omgevingsvergunning kamerbewoning is toegestaan worden maximaal twee ontheffingen verleend;

Artikel 4 Nadere regels ontheffingen

1. De ontheffing wordt verleend op een autokenteken.
2. Op de ontheffing wordt vermeld voor welke periode de ontheffing geldt.
3. Op de ontheffing wordt vermeld voor welk dorp de ontheffing geldt.
4. Bij verlies of diefstal van de ontheffing, binnen de termijn van de ontheffing, kan op een daartoe strekkend verzoek een duplicaat worden verstrekt; mits een proces-verbaal van de politie wordt overgelegd waaruit blijkt dat er sprake is van verlies of diefstal

Artikel 5 Intrekken of wijzigen ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen een ontheffing intrekken of wijzigen:

- a. op verzoek van de ontheffingshouder;

- b. wanneer de ontheffingshouder uit het gebied waarvoor de ontheffing betrekking verhuist of het daar uitgeoefende beroep of bedrijf beëindigt;
- c. wanneer er zich een wijziging voordoet in een van de omstandigheden die relevant waren voor het verlenen van de ontheffing;
- d. wanneer voor het betreffende gebied het stelsel van ontheffingen komt te vervallen;
- e. wanneer de ontheffingshouder handelt in strijd met de aan de ontheffing verbonden voorschriften;
- f. wanneer blijkt dat bij de aanvraag van de ontheffing onjuiste gegevens zijn verstrekt;
- g. om redenen van openbaar belang;
- h. voor één jaar wanneer blijkt dat wijzigingen op ontheffingsbewijs zijn aangebracht of anderszins fraude is gepleegd;
- i. in geval van een wijziging van het kenteken op de ontheffing op verzoek van de ontheffingshouder.

Artikel 6 Melden wijziging in omstandigheden

De ontheffingshouder is verplicht om wijzigingen in een van de omstandigheden, die relevant zijn voor het verlenen van de ontheffing, binnen een maand na bekend worden met die nieuwe feiten, te melden bij de gemeente.

Artikel 7 Geldigheid ontheffingen

Een ontheffing wordt voor ten hoogste vijf jaar verleend. Na het verstrijken van de termijn waar de ontheffing voor is verleend kan een nieuwe ontheffing aangevraagd worden.

Artikel 8 Leges ontheffing

Voor het aanvragen van een ontheffing en een kentekenwijziging heffen burgemeester en wethouders leges op basis van de vigerende legesverordening.

Artikel 9 Hardheidsclausule

Het college is bevoegd, in gevallen waarin toepassing van dit besluit naar zijn oordeel tot een bijzondere hardheid leidt, ten gunste van de aanvrager af te wijken van het bepaalde in deze beleidsregels.

Artikel 10 Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als 'Beleidsregels voor en ten behoeve van parkeren in de blauwe zones in de gemeente Utrechtse Heuvelrug'.

Artikel 11 Intrekken

De op 19 oktober 2009 door het college vastgestelde beleidsregels en toetsingscriteria ontheffingsverlening blauwe zone worden ingetrokken.

Artikel 12 Inwerkingtreding en overgangsregeling

1. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2019.
2. Een aanvraag voor een ontheffing ingediend voor 1 januari 2019 wordt afgehandeld op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.

Aldus besloten in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders van Utrechtse Heuvelrug van 30 oktober 2018.

Colofon

Deze nota is geschreven in het kader van GVVP-project 8.1 Herziening Parkeerregulering.

Thema: Omgeving
Project: GVVP-project 8.1 Herziening Parkeerregulering
Wethouders: Henk Veldhuizen / Gerrit Boonzaaijer
Ambt. opdrachtgever: Germt Medema
Projectgroep: Barry Richtersz, Edwin Thoen, Erica Klarenbeek, Gert-Jan Visser, Harry van Dijk, Ismaël Vaartjes, Joke van Grootveld, Maartje Hemmeler, Marco van Veen, Marijke van den Heuvel, René Formenoij, Rolinka van Markus, Yvonne Florissen (projectleider)
Auteur: Yvonne Florissen
Datum: 19 oktober 2018



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG