

Parkeren Rijtuigendriften



Aanleiding

Overdag + weekend winkelend publiek en werknemers van de winkels in City.

In de avond en nacht hogere parkeerdruk sinds de oplevering van woningen in City.

Bewoners vinden steeds lastiger een plekje en foutparkeren neemt toe. Dit neemt toe en wordt lastiger vanaf 85% à 90%.

Hoeveel parkeerders uit City staan er in de Rijtuigenbuurt?

Onderzoek

Parkeerdrukonderzoek = hoeveel procent van de parkeerplaatsen is bezet?

Herkomstonderzoek = waar komen de parkeerders vandaan?

Parkeerdrukonderzoek

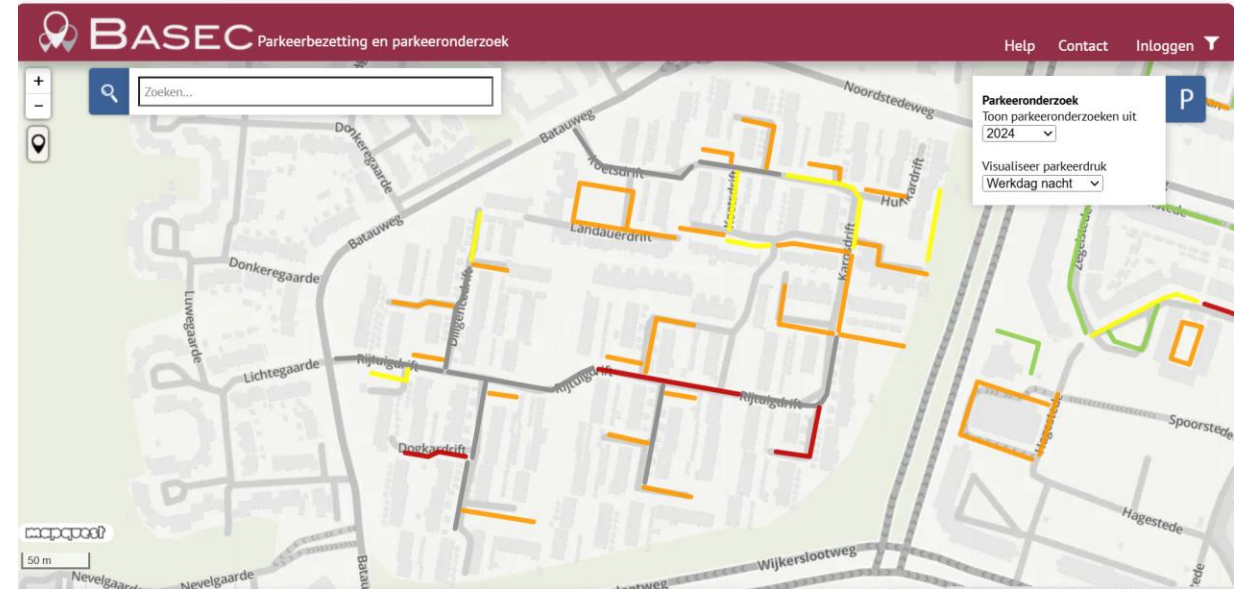
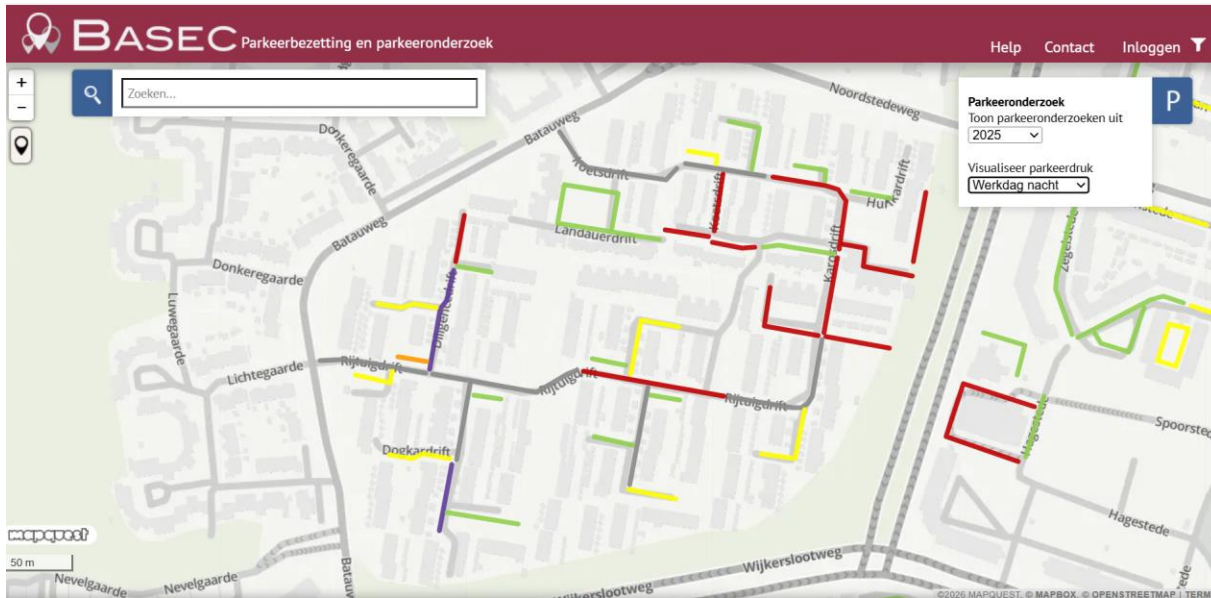
- Kanttekening: het is een momentopname. Het kan zijn dat er dagen zijn waarop het rustiger is, en waarop het drukker is.
- Representatieve periode: buiten schoolvakanties.
- Dit gebied wordt minimaal 1x per jaar gemeten. Daardoor ontstaat er een lijn door de jaren heen.
- Er wordt sinds 2017 in de Rijtuigenbuurt gemeten.

Data is openbaar toegankelijk op:

[Basec.nl/parkeeronderzoek](https://basec.nl/parkeeronderzoek)

Werkdag nacht 2025 & 2024

Legenda	
■	Groen - 0% - 70%
■	Geel - 70% - 85%
■	Oranje - 85% - 100%
■	Rood - $\geq 100\%$
■	Paars - Capaciteit = 0 & Bezetting > 0
■	Grijs - Capaciteit = 0 & Bezetting = 0



- De druk is zich meer gaan concentreren rondom de Koetsdrift en Karosdrift.
- Het is mogelijk dat de druk in 2025 in de overige straten normaal hoger is, zoals in 2024. Het is een momentopname.
- Dat betekent dat er in bijna alle secties een parkeerdruk van boven de 85% is, en in de rode secties zelfs boven de 100%. Dat betekent dat er fout geparkeerd wordt.

Herkomstonderzoek

- Waar komen de parkeerders vandaan?
- Werkdag nacht
 - Ongeveer 30 parkeerders hebben een postcode in City
 - 300 parkeerders komen uit de Rijtuigenbuurt zelf. Dat zijn de bewoners.
 - 64 parkeerders komen uit de rest buiten Nieuwegein. Een deel is toe te schrijven aan City. Bijvoorbeeld bewoners die het adres nog niet hebben aangepast of de auto op een ander adres hebben. Een deel zal ook bewoner uit de Rijtuigenbuurt zijn.
 - Tussen de 25 en 30 leaseauto's. Ook hier is een deel toe te schrijven aan City.
 - 13 onbekende parkeerders die niet te herleiden zijn.
- In de nacht parkeren met 100% zekerheid 30 parkeerders uit City in de wijk. Vooral aan de Koetsdrift en Karosdrift.
- Aannemelijk dat nog 30 tot 50 voertuigen uit City in de Rijtuigenbuurt parkeren.

Wat is er aangedragen?

- Bewoners hebben de afgelopen maanden meegedacht.
- De volgende ideeën kwamen langs:
 - Blauwe zone
 - Betaald parkeren
 - Afsluiten van de wijk
- Deze ideeën hebben we onderzocht op basis van de data die wij hebben.

Blauwe zone

- Lage drempel: makkelijk met een parkeerschijf
 - Meer doorstroming
 - Minder langparkeerders
 - Gericht inzetbaar (qua tijden en duur)
-
- Veel ontheffingen. Er moet een ontheffingensysteem opgezet worden, waar alle bewoners in moeten komen. Dit systeem bestaat nog niet.
 - Financiële drempel. Ontheffingen kosten ook geld.
 - Handhaving nodig om de maatregel te laten werken.
 - Dure handhaving. Wordt uit algemene middelen betaald. Boetes gaan naar het Rijk en niet de gemeente. Geen inkomsten om handhaving mee te dekken.
 - Handhaven lastiger, er moeten schijven gecheckt worden, duurt iets langer.
 - Bij vergeten van de schijf een boete voor foutparkeren. Deze is redelijk hoog (€139 in 2026).

Betaald parkeren

- Makkelijk mee te sturen, mensen kiezen bewust (kort, andere plek, ander vervoersmiddel)
 - Meer plaatsen voor bewoners en bezoek (voorbeeld Nijpels op zondag, daar is sinds de invoering de druk laag geworden).
 - Minder zoekverkeer
 - Gericht inzetbaar (qua tijden en duur en prijs)
 - Wat inkomsten om handhaving mee te dekken
 - Handhaving redelijk eenvoudig op kenteken
-
- Financiële drempel. Vergunningen kosten geld.
 - Politiek en maatschappelijk gevoelig.
 - Vergunningsstelsel nodig, deze bestaat in dit geval al door de andere zones

Afsluiten wijk (fysiek)

- Minder aantrekkelijk voor vreemdparkerders
- Structureel, zonder tarieven
- Minder zoekverkeer
- Bij fysieke afsluiting weinig handhaving nodig
- Dure oplossing
- Politiek en maatschappelijk gevoelig.
- Geen onderscheid tussen bewoner en niet bewoners
- Bezoekers moeten ook de wijk in en uit kunnen rijden
- Het gaat om **openbare** ruimte. Hiermee is het niet openbaar en niet meer voor iedereen.
- Niet rechtvaardigbaar op alleen parkeren
- Indirect
- Precedentwerking, waarom mag de ene wijk het wel en de andere niet? Straks zijn alle wijken afgesloten. Zelfde behandelen van soortgelijke situaties.

Wat gaat er gebeuren?

- In gelijksoortige situaties als in de Rijtuigenbuurt zijn is in het verleden betaald parkeren ingevoerd.
- Zondag op Nijpelsplantsoen is een voorbeeld hoe gratis parkeren daar voor veel overlast zorgde. Sinds uitbreiding naar zondag is de parkeerdruk laag.
- Nu wordt invoeren betaald parkeren door de wijk besloten.
- Gezien de negatieve kanten van blauwe zones worden deze niet meer ingevoerd. Daarnaast zijn deze ooit bedoelt voor centrumgebieden en winkelcentra, niet voor woongebieden.
- Betaald parkeren is een optie, maar daar beslist de wijk over.
- Minimaal 50% voorstander.
- Daarna besluit het college en de raad of het er daadwerkelijk komt.
- Enquete betaald parkeren zeer binnenkort op de mat. Daarin staat alles uitgelegd, ook de kosten die eraan verbonden zijn.
- Naast de enquête is de gemeente aan het kijken naar grijs voor grijs. Makkelijk om te vormen plekken tot parkeerplaatsen. Door de krapte in de wijk zal dit niet heel veel opleveren. Groen voor grijs is geen optie. De gemeente heeft besloten om te vergroenen, niet te vergrijzen. Het lost het probleem ook niet structureel op.