

Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019

Versie 1.0
16 december 2019



Gemeente Zoetermeer
Stadhuisplein 1
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T. 14 079

Inhoudsopgave

1	Een actueel beleidskader voor auto en fiets	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Waarom parkeerbeleid?	4
1.3	De basis voor een actueel beleidskader	5
1.4	Het ontstaan van de actualisatie	6
2	De huidige situatie	7
2.1	Zo is het autoparkeren nu georganiseerd	7
2.2	Zo is het fietsparkeren georganiseerd	8
2.3	De effecten van het huidige parkeerbeleid	8
3	De ambities van Zoetermeer	10
3.1	Duurzame verstedelijking	10
3.2	Klimaatneutraal, groen en natuurlijk	10
3.3	Duurzame mobiliteit	10
3.4	Een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat	11
4	De visie op auto- en fietsparkeren in Zoetermeer	12
4.1	Visiepunten autoparkeren	12
4.2	Visiepunten fietsparkeren	17
5	Van visie naar maatregelen - autoparkeren	20
5.1	Stadshart en Entreegebied.	20
5.2	Eerste schil rond het Stadshart	22
5.3	Tweede schil rond het Stadshart	23
5.4	De woonwijken	25
5.5	Overige locaties	26
6	Van visie naar maatregelen - fietsparkeren	28
6.1	Een stadsbrede aanpak	28
6.2	Specifieke aandachtsgebieden	29

7	Maatregelen in overleg	31
Bijlage 1	Parkeerregulering	33

1 Een actueel beleidskader voor auto en fiets

Zoetermeer heeft hoge ambities op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en economische vitaliteit. Om invulling te geven aan deze ambities is een actueel beleidskader nodig voor auto- en fietsparkeren.

1.1 Inleiding

De actualisatie van het bestaande parkeerbeleid is nodig omdat het vigerende parkeerbeleid uit 2012 op een aantal onderdelen niet meer past bij de huidige visie en ambitie van de stad. Het is met name gewenst om het parkeerbeleidskader meer doelgroepgericht en meer gebiedsspecifiek te maken. Differentiatie naar doelgroepen en gebieden biedt de stad meer mogelijkheden voor gericht maatwerk bij het vaststellen van de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen.

Zoetermeer groeit en zal verder groeien, mede als gevolg van haar ambitie om 10.000 tot 16.000 woningen aan de stad toe te voegen. Dit heeft consequenties voor de wijze waarop inwoners, werknemers en bezoekers aan de stad zich in en naar de stad verplaatsen, zeker voor dat deel van de verplaatsingen die met de auto of de fiets plaatsvinden. De bereikbaarheid van de stad is nu geborgd en dat dient zo te blijven (zie Mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030). Zoetermeer kent een goede autobereikbaarheid en ook lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer is de stad zeer goed bereikbaar.

Daarnaast heeft Zoetermeer een ambitie om zich in de komende jaren te vergroenen, klimaat-adaptieve maatregelen te nemen, de energietransitie (waaronder de mobiliteitstransitie; van auto naar openbaar vervoer, fiets en lopen) mogelijk te maken en circulair te bouwen. Met name vergroenen en klimaatadaptatie leiden tot aanvullende ruimteclaims. Opgaven waaraan het anders inrichten van de openbare ruimte een bijdrage kan leveren aan de gezondheid en veiligheid van de inwoners, werkenden en bezoekers van de stad.

In het "Coalitieakkoord 2018-2022: 'Groene, veilige stad met ambitie' is verwoord hoe het College om wil gaan met de opgaven waar ze de komende jaren voor staat. Het verbeteren van de leefbaarheid door in te zetten op duurzaamheid, het behouden van aantrekkelijke en bloeiende winkelkernen, meer handhaving die bijdraagt aan de openbare orde en veiligheid en de Schaalsprong, zijn daarin belangrijke uitgangspunten en doelen.

Ook specifiek op het gebied van mobiliteit worden in het coalitieakkoord keuzes gemaakt. Zoetermeer zet in op uitbreiding van kwalitatief hoogwaardige parkeer- en stallingsmogelijkheden voor auto's en fietsen bij (wijk)winkelcentra en RandstadRailhaltes. Ook zijn er voldoende laadvoorzieningen voor elektrische auto's nodig (op basis van duurzame energie). En waar mogelijk moet "voorrang" worden gegeven aan de fiets als primaire vervoerwijze binnen de stad en de regio. Het Actieplan Fiets uit 2014 stuurt bijvoorbeeld aan op een toename van het aantal fietsverplaatsingen in de stad met 50% in 2030.

Deze keuzes zijn meegenomen in de actualisatie van het Parkeerbeleid..

1.2 Waarom parkeerbeleid?

Parkeren is nooit een doel op zich, maar altijd ondersteunend aan een hoger doel, zoals de economische vitaliteit van een stads- of wijkwinkelcentrum, de leefbaarheid en veiligheid binnen een woonwijk, de ketenmobiliteit nabij een OV-knooppunt of de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie van een bedrijventerrein. Ook is parkeerbeleid noodzakelijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren en parkeeroverlast zo veel mogelijk te voorkomen.

Sturing, regulering en stimulering zijn belangrijke instrumenten die de gemeente heeft om het gewenste parkeergedrag van parkeerders te bereiken.

Parkeerbeleid moet er aan bijdragen dat de auto- en fietsbereikbaarheid van bestemmingslocaties voldoet aan de maatschappelijke norm. Daarbij moeten we rekening houden met onder andere de beperkte ruimte voor mogelijke aanleg van parkeerplaatsen, de kwaliteit van de openbare ruimte, de financiële haalbaarheid van een oplossing en het gebruik van parkeerplaatsen door derden.

1.3 De basis voor een actueel beleidskader

De basis voor dit beleidskader is gelegen in twee beschouwingen:

1. De huidige situatie – hoe functioneert het parkeren in Zoetermeer op dit moment
2. De visie en ambitie van de stad Zoetermeer op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en economische vitaliteit, daarbij anticiperend op actuele trends en ontwikkelingen in zijn algemeenheid en op het gebied van mobiliteit in het bijzonder.

De resultaten van deze beschouwingen zijn als eerste vertaald in een aantal visiepunten op parkeren voor Zoetermeer. Deze visiepunten vormen het kader waarbinnen keuzes worden gemaakt om in Zoetermeer 'de juiste parkeerder op de juiste plek' te faciliteren. Zowel voor autoparkeren als voor fietsparkeren.

Dit geeft een antwoord op de vraag of, en zo ja waar, voor hoelang en eventueel tegen welke aanvullende voorwaarden (regulering, betaald parkeren e.d.) geparkeerd kan worden. Zo weten bestaande bewoners in welke mate Zoetermeer zich verantwoordelijk voelt om hun auto- en fietsbezit te faciliteren of welke parkeervergunning zij wel of niet kunnen verkrijgen en waar zij daarmee kunnen parkeren. Een toekomstige bewoner weet bijvoorbeeld vooraf of het nieuwe appartement dat hij huurt of koopt, voorzien is van een autoparkeerplaats en hij daarom geen aanspraak kan maken op een parkeervergunning (voor openbaar gebied). Een bezoeker weet vooraf dat hij de auto op straat of in een garage kwijt kan, wat daarvan de kosten zijn en waar een vrije plek beschikbaar is. Een werknemer weet dat OV-gebruik gestimuleerd wordt door de aanwezigheid van een goed en fijnmazig OV-netwerk met (snel)bussen, RandstadRailhaltes en treinstations in Zoetermeer, waar ook het natransport goed geregeld is (eigen fiets of deelfiets). Een werknemer weet hoeveel parkeerplekken zijn werkgever op eigen terrein¹ heeft, of elders voor hem geregeld heeft. Deze duidelijkheid geeft de inwoners, bezoekers en werknemers de mogelijkheid te kiezen voor de auto, dan wel voor het OV, de fiets of om simpelweg te voet te gaan als dat mogelijk is. Omdat Zoetermeer zich genoodzaakt ziet om in een aantal gebieden en wijken te sturen op het parkeren, zal een goede en onderbouwde afweging moeten plaatsvinden welke sturingsinstrumenten onder welke voorwaarden inzetbaar zijn en voor welke situaties het gebruik van die instrumenten het meest geschikt is. Dat gebeurt met inachtneming van gebiedsspecifieke omstandigheden en met de wensen van de parkeerdoelgroep(en) in het achterhoofd.

De ambities van de gemeente voor de fiets zijn een reden om het fietsparkeren integraal te blijven betrekken bij het gemeentelijk parkeerbeleid. De geparkeerde fiets moet in de toekomst nog beter (bewaakt) gefaciliteerd worden. Al is het alleen al omdat de waarde van de fiets toeneemt (een steeds groter deel elektrische fietsen) en het fietsgebruik verder gestimuleerd wordt. Het goed oplossen van fietsparkeren geldt zowel voor bestaande wijken en buurten, op en rond de (wijk)winkelcentra, in de binnenstad, bij bovenstedelijke voorzieningen die veel bezoekers trekken en bij OV-haltes en-knooppunten.

In onderhavige Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 worden de resultaten van de beschouwingen vertaald in een visie (visiepunten) op parkeren in Zoetermeer. Vervolgens worden deze visiepunten

¹ Een parkeerplaats op eigen terrein is een parkeerplaats die in erfpacht is uitgegeven, verhuurd is aan of in gebruik is gegeven aan de gebruiker of in eigendom is van die gebruiker.

gebiedsspecifiek uitgewerkt in beleidslijnen en oplossingsrichtingen. Dit vormt de opmaat naar een uitvoeringsplan en de aan te passen (parkeer)verordeningen..

De parkeernormen en uitvoeringsregels voor auto en fiets bij nieuwbouw- en transformatieprojecten zijn vastgelegd in een separate nota (Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019).

1.4 Het ontstaan van de actualisatie

Het geactualiseerde parkeerbeleid is ontstaan uit een participatieproces waar bewoners, ondernemers, bedrijven, woningcorporaties, instellingen en belangenorganisaties deel van uitmaakten. Als eerste is opgehaald wat zij vinden dat er op dit moment goed gaat, wat er beter kan en welke kansen of bedreigingen zij zien vanuit onder meer hun belang. Vervolgens zijn ook de visiepunten voor het auto- en fietsparkeren in Zoetermeer aan hen voorgelegd. De informatie zoals verstrekt door de verschillende belanghebbenden is van grote waarde geweest voor de totstandkoming van deze geactualiseerde Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019. Het doorlopen samenspraakproces, de daarin gedeelde informatie en de daarop ontvangen reacties en adviezen zijn gedocumenteerd in een separaat document (Samenspraakverslag Actualisatie Parkeerbeleid)

Daarnaast heeft specifiek voor de actualisatie van het parkeerbeleid een stadsbrede enquête plaatsgevonden. De enquête is door ruim 1.600 respondenten deels of geheel ingevuld. De respondenten waren redelijk gelijkmatig verdeeld over zowel verschillende leeftijdsgroepen als – voor zover het deelnemende bewoners van Zoetermeer betrof – over de verschillende wijken. De enquête geeft daarmee een representatief beeld van wat er onder de deelnemers aan de enquête speelt en leeft op het gebied van auto- en fietsparkeren.

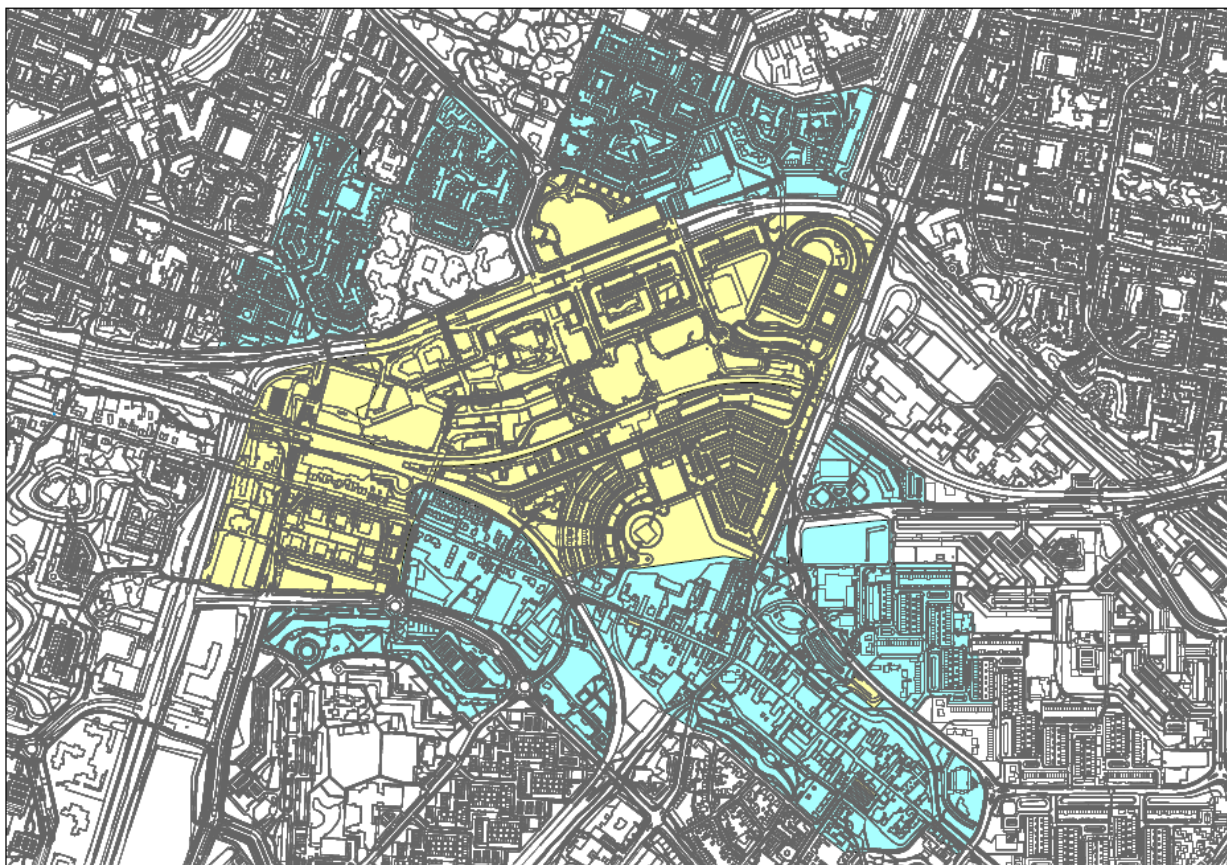
De enquêteresultaten zijn via internet beschikbaar (www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid)

2 De huidige situatie

2.1 Zo is het autoparkeren nu georganiseerd

In het Stadshart van Zoetermeer is betaald parkeren van kracht. In aangrenzende gebieden geldt de blauwe zone. Ook in en rond enkele wijkwinkelcentra zijn blauwe zones ingesteld. In relatief kleine delen van de blauwe zone rond de Dorpsstraat is eveneens betaald parkeren van kracht. Hiermee wordt de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers van de Dorpsstraat altijd gegarandeerd.

In het Stadshart is betaald parkeren van kracht van maandag t/m zaterdag van 09:00 tot 18:00 uur, op zondag van 12:00 tot 17:00 uur en op koopavond (vrijdag) tot 21:00 uur. Vanaf 1 januari 2020 zal het tarief en het tijdvenster voor betaald parkeren wijzigen. Hierbij wordt het tijdvenster van betaald parkeren verruimd naar 23:00 uur 's avonds. Hiermee wordt verwacht dat de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen voor bewoners met een vergunning zal toenemen. Dit was een duidelijke wens van bewoners van het Stadshart, die uit de samenspraak bij verschillende projecten naar voren is gekomen. Voor bezoekers geldt in het betaald parkeren gebied geen parkeerdurbeperking². In het gebied met de blauwe zone geldt in het algemeen een maximale parkeerduur van 3 uur. De tijden waarop parkeerregulering met een blauwe zone van toepassing is, is in de meeste gevallen dezelfde als die van het betaald parkeren.



Afbeelding 1. Gereguleerd gebied Binnenstad e.o.. (geel = betaald parkeren, groen = blauwe zone)

² Met uitzondering van de locatie Driekant

Binnen het gebied met betaald parkeren kunnen bewoners meerdere parkeervergunningen aanvragen. Tegen legeskosten voor de 1^e vergunning en met een veel hoger tarief vanaf de 2^e vergunning. Huishoudens met een parkeerplaats op eigen terrein kunnen ook in aanmerking komen voor een vergunning. In dat geval betalen zij ook het hoge tarief voor een vergunning. In het gebied met een blauwe zone is een gedifferentieerd vergunningenbeleid van toepassing. In sommige delen (de gebieden waar als eerste de blauwe zone is ingevoerd) kunnen bewoners een onbeperkt aantal ontheffingen verkrijgen, in andere delen (die later zijn gereguleerd) kunnen bewoners slechts een enkele of in het geheel geen ontheffing verkrijgen.

Een belangrijk aspect van het huidige parkeerregime is de flexibiliteit die het met zich meebrengt. Binnen het gefiscaliseerde gebied (betaald parkeren) kunnen bewoners met een parkeervergunning gebruik maken van de parkeerplaatsen binnen de gehele gefiscaliseerde zone van Zoetermeer. Het is hierdoor voor bewoners aantrekkelijk om verplaatsingen binnen het gereguleerd gebied met de auto af te leggen. Het gereguleerde gebied met blauwe zones kent daarentegen 7 deelgebieden. Vergunninghouders binnen de blauwe zone kunnen uitsluitend in hun eigen deelgebied parkeren.

2.2 Zo is het fietsparkeren nu georganiseerd

Zoetermeer kent een groot aantal door de gehele stad verspreide fietsparkeerplaatsen. Een aantal, grotere voorzieningen is gesitueerd in het Stadshart, rond de Dorpsstraat, bij de wijkwinkelcentra en op OV-opstapplaatsen, RandstadRailhaltes en treinstations..

In het Stadshart zijn zo'n 3.000 fietsparkeerplaatsen voor (brom-)fietsen aanwezig waarvan ruim 1.250 in gratis bewaakte fietsparkeervoorzieningen (Cadenza, Centrum-West en Noordwaarts). De overige fietsparkeerplaatsen zijn niet bewaakt.

Bij treinstation Zoetermeer zijn aan beide zijden van het station (Driemanspolder en Rokkeveen) bewaakte fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Hier kunnen ook OV-fietsen worden gehuurd. OV-fietsen zijn ook te verkrijgen bij RandstadRailhalte Centrum West

In Zoetermeer is in het gehele winkelgebied van het Stadshart een restrictiegebied van kracht waar het niet is toegestaan om fietsen te parkeren in de openbare ruimte. Buiten de fietsparkeervoorzieningen geparkeerde fietsen kunnen in het restrictiegebied verwijderd worden. Deze maatregel is van kracht om hinder van geparkeerde fietsen voor winkelend publiek en mindervaliden te voorkomen.

Bij scholen wordt ingezet (actieplan Fiets 2014) op goede en veilige fietsenstallingen bij scholen en worden voor het halen en brengen van kinderen "Kiss&Bike"-pleintjes toegepast (als tegenhanger van "Kiss&Ride"-voorzieningen bij scholen).

2.3 De effecten van het huidige parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid heeft voor grote delen van de stad voor een beheersbare parkeerdruk gezorgd. De Zoetermeerse stadspeiling en het Koopstromenonderzoek uit 2018 tonen een op hoofdlijnen positief beeld van de parkeersituatie. Het parkeren voor bezoekers van het Stadshart, de Dorpsstraat en de verschillende wijkwinkelcentra worden met een ruime voldoende beoordeeld. Als belangrijkste argumenten hiervoor worden genoemd dat er voldoende bezoekersplaatsen zijn, deze goed bereikbaar en vindbaar zijn en voor een belangrijk deel gratis. Ook het bewonersparkeren in de woonwijken wordt in het algemeen met een voldoende beoordeeld. Veel bewoners beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein of kunnen hun auto op acceptabele loopafstand kwijt op openbare gemeentelijke parkeerplaatsen.

Hoewel de parkeersituatie in Zoetermeer op hoofdlijnen op orde is, dient blijvende aandacht te worden geschonken aan lokale parkeerknelpunten en moet rekening worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Tijdens het samenspraaktraject is met bewoners, bedrijven, ondernemers en instellingen in kaart gebracht wat momenteel de meest urgente parkeerknelpunten

zijn in de stad. Ook in de stadsbrede enquête zijn meerdere aandachtspunten en knelpunten benoemd.

De resultaten van het samenspraaktraject en de stadsbrede enquête zijn samengevoegd in het document 'Samenspraakverslag Actualisatie Parkeerbeleid'. Voor de uit de samenspraak en enquête verzamelde parkeerknelpunten worden in deze beleidsnotitie oplossingsrichtingen aangedragen.

3 De ambities van Zoetermeer

Zoetermeer heeft flinke ambities op het vlak van economie, ruimte, mobiliteit en milieu. Deze ambities zijn af te leiden uit zowel het Coalitieakkoord als uit een aantal vigerende beleidsdocumenten.

Al deze ambities hebben invloed op de keuzes die op gebied van parkeren gemaakt (moeten) worden. Parkeren is namelijk bij uitstek het instrument dat ingezet kan worden om de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van (alle delen van) de stad op het gewenste niveau te houden of te krijgen.

3.1 Duurzame verstedelijking

In het woningbouwprogramma van Zoetermeer staat dat er de komende jaren 10.000 tot 16.000 woningen worden gebouwd. Door de veranderende bevolkingssamenstelling (meer kleine huishoudens) en de binnenstedelijk beperkt beschikbare ruimte ligt de focus daarbij op gestapelde woningbouw (in uiteenlopende prijsklassen en zowel in de huur- als de koopsector). Het merendeel van deze woningen wordt in en rond het Stadshart en in De Entree gerealiseerd. In de Versnellingsagenda woningbouw is een aantal versneld te ontwikkelen locaties benoemd en aan welke parkeernormen daarbij wordt gedacht.

Ook kwalitatief hoogwaardige uitgaansmogelijkheden maken onderdeel uit van de Schaalsprong. De bouwprojecten moeten bijdragen aan het prettig samen leven in de stad, het groen en de duurzaamheid. Binnen de parkeernormensystematiek moeten mogelijkheden worden gecreëerd om duurzame mobiliteitsconcepten toe te passen die bij kunnen dragen aan het verlagen van het eigen autobezit en de realisatieopgave voor parkeerplaatsen. Gecombineerd met spelregels en afspraken die voorkomen dat er extra parkeerdruk ontstaat in de omgeving van de bouwprojecten. Ook hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen rondom OV-locaties en voldoende snel bereikbare fietsparkeervoorzieningen bij de woningen, kunnen een bijdrage leveren aan de duurzame verstedelijkingsopgave waar ingezet wordt op meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

3.2 Klimaatneutraal, groen en natuurlijk

Met het Programma Duurzaam Zoetermeer 2030 heeft Zoetermeer zich onder meer tot doel gesteld om in 2030 klimaatneutraal te zijn, een gezond leefmilieu te realiseren (rustige woonwijken, goede luchtkwaliteit) en natuurlijk te zijn (groen geworteld in de stad).

Klimaatneutraliteit, vergroening en natuurlijk zijn doelen die een directe relatie hebben met parkeren. Parkeren kan hieraan een bijdrage leveren door bijvoorbeeld fietsparkeervoorzieningen bij OV-opstappunten verder te optimaliseren. Of door deelmobiliteit te stimuleren door bijvoorbeeld het aanleggen van mobiliteitshubs, waar gebruik gemaakt kan worden van deelauto's en/of deelfietsen. Daarmee wordt het gebruik van duurzame mobiliteit aangemoedigd en vergemakkelijkt. Ook de verduurzaming van het wagenpark (elektrisch rijden, gebruik van schone brandstoffen) levert een bijdrage aan een klimaatneutraal Zoetermeer.

3.3 Duurzame mobiliteit

Leefbaarheid en vitaliteit staan ook centraal in de Mobiliteitsvisie van Zoetermeer. De Mobiliteitsvisie stuurt onder andere aan op een kwalitatief krachtig en robuust OV-netwerk en het stimuleren van fietsen en lopen. Ook innovatie en duurzaamheid worden maximaal gestimuleerd. Zoetermeer zet in op een betere interactie tussen auto, fiets en OV (ketenmobiliteit) en het stimuleren van deelmobiliteit als bijdrage aan de parkeerproblematiek. Ook de elektrische auto en de daarbij behorende oplaadinfrastructuur dient gestimuleerd te worden. Wat parkeren betreft moet

vooral ingezet worden op Smart Parking (door informatieontsluiting betere benutting van beschikbare parkeerplaatsen), dubbelgebruik (uitwisseling tussen P+R en leisurfuncties) en vergunningparkeren met POET-lijsten³ in woonwijken (ter verbetering van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein).

De fiets vervult vanuit de mobiliteitsoptiek een dubbele rol. Dit betreft enerzijds een rol als voor- en/of natransport in een keten van verplaatsingen met het openbaar vervoer. Anderzijds heeft de fiets een rol als deur-tot-deur vervoermiddel voor binnenstedelijke afstanden en in het regionale woon-werkverkeer. Zoetermeer staat bekend als een fietsvriendelijke stad en heeft de ambitie om het aantal verplaatsingen per fiets binnen de stad met 50% (in 2030) te verhogen (zie ook Actieplan Fiets uit 2014). De bestaande fietsinfrastructuur en te nemen fietsstimulerende maatregelen maken dit ook mogelijk. Hieraan verbonden is de opgave om te zorgen voor voldoende (bewaakte) fietsparkeermogelijkheden. Niet alleen bij OV-haltes en -stations maar ook bij werk-, winkel- en uitgaansfuncties. Ook bij woningen (nieuw en bestaand) moet de fiets meer en 'onder handbereik' gefaciliteerd worden.

3.4 Een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat

Vanwege haar ligging in de Randstad kent Zoetermeer verschillende, op economisch vlak concurrerende, steden. De wijze waarop het parkeren in de stad georganiseerd is, is een voorwaarde om de stad economisch vitaal en concurrerend te houden. De aanwezigheid van goede parkeervoorzieningen voor zowel fiets als auto zijn medebepalend voor de vastgoedwaarde van gebouwen.

Als winkelstad is het van belang dat de parkeervoorzieningen voor auto en fiets van een hoogwaardig niveau zijn. Dit betekent dat de bereikbaarheid van bezoekers gegarandeerd moet zijn. Zoetermeer beschikt over een groot areaal aan gebouwde parkeervoorzieningen in het Stadshart en een ruim aanbod aan openbare parkeerterreinen rond de Dorpsstraat. De bezoekers behoeven niet of nauwelijks te betalen (1 tot veelal 2 uur gratis parkeren in de parkeergarages van het Stadshart, 3 uur gratis parkeren in de blauwe zone rond de Dorpsstraat). Een aandachtspunt hierbij is wel dat de eigenaren van de parkeergarages in het Stadshart een dominante rol spelen in zowel de kwantiteit als de kwaliteit en de prijsstelling van het parkeerproduct in het Stadshart. De gemeente kan, doordat zij zelf in het Stadshart over een relatief klein aantal bezoekersparkeerplaatsen beschikt, haar parkeerbeleidsdoelen alleen bereiken als zij hierover nadere afspraken maakt met de eigenaren van de parkeergarages.

³ POET = Parkeren Op eigen Terrein. Een POET-lijst bevat adressen van functies die zij voorzien van één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein.

4 De visie op auto- en fietsparkeren in Zoetermeer

Duurzame verstedelijking, duizenden nieuwe woningen, een groen en natuurrijk leefmilieu, het behouden van een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat en het stimuleren van fietsgebruik, elektrisch rijden en autodelen. Zoetermeer stelt zichzelf een aantal omvangrijke ambities ten doel.

Hoe parkeren in de stad plaatsvindt, draagt in een belangrijke mate bij aan het verwezenlijken van deze ambities. De hierna genoemde visiepunten op het gebied van autoparkeren en fietsparkeren zijn richtinggevend en vormen het kader van en de basis voor het in Zoetermeer te voeren parkeerbeleid.

4.1 Visiepunten autoparkeren

De visiepunten op het autoparkeren kunnen als volgt worden samengevat:

1. Zoetermeer staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. Met een geactualiseerd, gebieds- en doelgroepgericht parkeerbeleid anticipeert Zoetermeer op de veranderende mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen binnen de verschillende delen van de stad.
2. Zoetermeer zorgt voor parkeeroplossingsrichtingen voor parkeerknelpunten die aansluiten bij de kenmerken en ambities van wijken en buurten. Hiervoor hanteert Zoetermeer een gebiedsgerichte aanpak.
3. Zoetermeer voert alleen parkeerregulering in als alle andere te nemen maatregelen (beïnvloeden van gedrag, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen, bijbouwen van parkeerplaatsen waar dat ruimtelijk mogelijk is) niet toereikend zijn.
4. Zoetermeer zorgt met sturend parkeerbeleid dat de juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats parkeert.

4.1.1 Visiepunt 1 - de duurzame verstedelijkingsopgave

Duurzame gebiedsontwikkeling is de optelsom van de woningbouwopgave waarmee Zoetermeer zich geconfronteerd ziet in combinatie met de duurzaamheidsdoelstellingen (klimaatneutraal, groen, natuurrijk) die gesteld zijn voor de stad. Met name in het Stadshart en in De Entree wordt een flink aantal woningen toegevoegd. Aangezien bij al deze ontwikkelingen de vraag om groen en natuurrijk concurrerend is met de ruimte voor parkeren, zal in deze gebieden het aanleggen van extra straatparkeerplaatsen zo veel als mogelijk voorkomen moeten worden.

Dit betekent in grote lijnen:

- Parkeren wordt door ontwikkelaars van nieuwbouw- en transformatieprojecten in principe binnen de grenzen van de eigen ontwikkellocatie (en waar mogelijk) in parkeergarages, stallingsgarages of mobiliteitshubs gefaciliteerd. Voor zowel de auto als de fiets, met als extra stimulans voor duurzaamheid voldoende parkeerplekken voor deelauto's, elektrische auto's en (elektrische) deelfietsen.

- Voor nieuwbouw- en transformatieprojecten worden de parkeernormen doelgroep- en gebiedsgericht gemaakt, waardoor de hoogte van de parkeernormen onder meer rekening houdt met de aanwezigheid van vervoersalternatieven zoals het OV en (dagelijkse) voorzieningen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om nieuwe mobiliteitsconcepten toe te passen.
- Het versterken van alternatieven voor autogebruik, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer (conform de Mobiliteitsvisie 2030). Onder meer door te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij woningen en bij OV-opstappunten.

De fiets en het OV worden in de duurzame verstedelijkingsopgave als de primaire modaliteiten gezien. Om deze reden wordt bij nieuwbouw- en transformatieprojecten het fietsparkeren maximaal gefaciliteerd en worden aan ontwikkelaars mogelijkheden geboden om hun parkeeroplossing te optimaliseren, bijvoorbeeld door nieuwe mobiliteitsconcepten toe te passen.

De bestaande groenvoorzieningen worden behouden⁴ en indien mogelijk uitgebreid als de parkeerdruk dat toestaat. Bij overcapaciteit kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven.

Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen dat in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen benodigd is, maakt Zoetermeer het mogelijk om meer dan nu rekening te houden met het mobiliteitsprofiel van toekomstige bewoners (doelgroepspecifiek). Zo is bekend dat jongeren in mindere mate behoefte hebben aan een (eigen) auto. Tegelijkertijd brengen gezinnen met kinderen ook in Zoetermeer één of meerdere auto's met zich mee.

Zoetermeer zet zich in om de parkeerbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen zo duurzaam mogelijk te faciliteren. Hierbij wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals het auto- en fietsdelen en de effecten van Smart Mobility⁵.

4.1.2 Visiepunt 2 - Zoetermeer hanteert een gebiedsgerichte aanpak

De wijze waarop en mate waarin autoparkeren plaatsvindt, verschilt sterk tussen wijken en buurten onderling. Een invloedrijke factor is de ligging van wijken en buurten ten opzichte van het Stadshart en OV-halten/-stations, maar ook zaken als demografie, autobezit, stedenbouwkundige opzet en verkeerskundige ontsluiting hebben invloed.

In de oplossingsrichtingen die worden geboden om bestaande knelpunten op het gebied van parkeren op te lossen of gebiedsgerichte ambities te verwezenlijken, wordt expliciet rekening gehouden met de eigenschappen van wijken en buurten. De instrumenten die ingezet kunnen worden om de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in evenwicht te brengen, zijn van gebied tot gebied verschillend. Dit houdt in dat de stad is onderverdeeld in verschillende gebiedstypen.

De gebiedsindeling doet recht aan specifieke situaties die zich in wijken of buurten voordoen en de wijze waarop de inzet van parkeerinstrumenten daar het beste effect sorteert. De gebiedsindeling die wordt gehanteerd, volgt natuurlijke barrières zoals gebiedsontsluitingswegen en watergangen. Een gebied kent een eigen dynamiek en kan uit meerdere wijken of buurten bestaan. Het parkeren van auto's is binnen deze wijken en buurten op een vergelijkbare wijze georganiseerd.

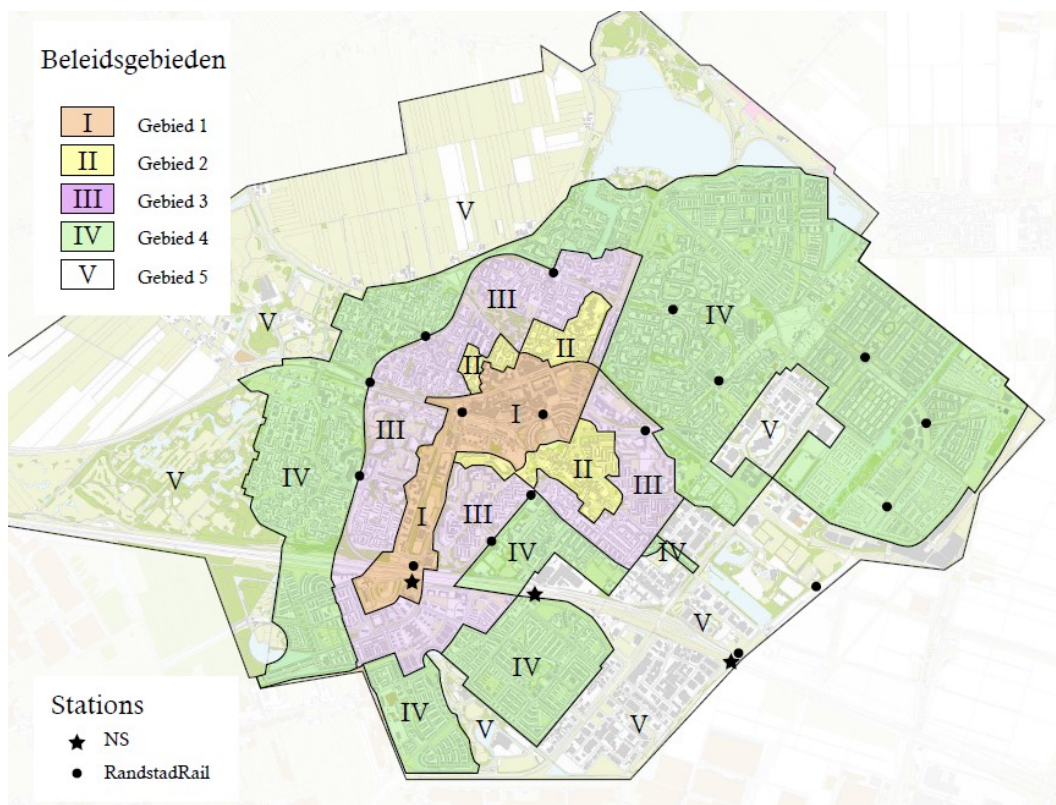
In de eerste plaats zijn de bestaande parkeerregimes binnen een gebied met elkaar vergelijkbaar (parkeertarieven, reguleringstijden en het uitgiftebeleid van parkeervergunningen). De bestaande knelpunten op het gebied van autoparkeren zijn binnen een gebied ook vergelijkbaar. Ook de volgende aspecten zijn bij de totstandkoming van de gebiedsindeling meegewogen:

⁴ Met uitzondering van de locaties die in aanmerking komen voor bebouwing

⁵ Het toepassen van technische mogelijkheden om de manier waarop mensen zich verplaatsen slimmer in te richten. Met inzet van techniek en data wordt de mens geholpen om veiliger, sneller, comfortabeler en duurzamer te reizen en afgewogen keuzes te maken voor elke verplaatsing.

- de relatie van een wijk of buurt met het Stadshart (mede ingegeven door de afstand);
- de aanwezigheid van openbaar vervoer;
- stedelijke dichtheid (aantal adressen per km²).
- voorzieningenniveau (dagelijks en niet-dagelijks)

In onderstaand figuur en tabel wordt de indeling weergegeven die voor het autoparkeren wordt gehanteerd.



Figuur 1. Beleidsgebieden

Nr	Gebied	Gebiedskenmerken
I.	Stadshart (incl. Woonhart) en De Entree	Groot aantal voorzieningen (wonen, winkelen, horeca, theater etc.), veel nieuwbouw of transformaties, optimale OV-bereikbaarheid, centraal gelegen in de stad
II.	1 ^e Schil rond het Stadshart (incl. Dorpsstraat)	Woon- en winkelgebieden en kantoorlocaties, inmiddels gereguleerd, die sterk onder invloed staan van het Stadshart
III.	2 ^e Schil rond het Stadshart	Gebieden waar de woonfunctie dominant is maar wel 'overloop' vanuit de gereguleerde 1 ^e Schil kan worden ervaren
IV.	Woonwijken	Woongebieden, met aandacht voor de hierin gelegen wijkwinkelcentra en OV-haltes
V.	Overige gebieden	Dit betreft voornamelijk gebieden met bedrijfsfuncties (bedrijfsterreinen) en locaties met recreatieve en leisure functies.

Tabel 1 Gebiedsindeling parkeerbeleid Zoetermeer

4.1.3 Visiepunt 3 - Parkeerregulering alleen als het niet anders kan

Tot voorheen werd het aanleggen van extra parkeerplaatsen als mogelijke oplossing gezien voor parkeerknelpunten die in wijken of buurten bestonden. In lijn met visiepunten 1 en 2 creëert Zoetermeer alleen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte om daarmee bestaande parkeerknelpunten te verminderen als dit niet conflicteert met haar duurzaamheidsambitie (klimaatneutraal, groen en natuurlijk). Dit wordt per gebied / buurt beschouwd.

Hoe dan ook wordt, voorafgaand aan de overweging om parkeerplaatsen toe te voegen, beschouwd of mobiliteitsgedrag beïnvloed kan worden ten faveure van lopen, fiets en OV. Pas in het uiterste geval zal een vorm van parkeerregulering worden toegepast teneinde een betere benutting van parkeerplaatsen en gewenst parkeergedrag te verkrijgen. Hierbij geldt dat voor regulerende maatregelen voldoende draagvlak in de wijk vereist is (zie ook hoofdstuk 7). De in Zoetermeer toepasbaar geachte vormen van parkeerregulering zijn opgenomen in Bijlage 1

In Zoetermeer zijn – met name in het Stadshart - allerlei verschillende soorten (gebouwde) parkeervoorzieningen aanwezig. In deze parkeervoorzieningen zijn parkeerplaatsen gelegen die niet op alle momenten van de dag worden gebruikt. Mits deze parkeervoorzieningen de juiste ligging hebben en goed bereikbaar zijn, zet Zoetermeer in op een maximale benutting van (op specifieke tijden) nog onbenutte, bestaande parkeercapaciteit.

Benutting van de bezoekersparkeergarages in het Stadshart

In het Stadshart zijn 8 private openbare parkeergarages aanwezig. Veel van deze parkeergarages hebben een bezoekfunctie. Overdag op zaterdag en zondag zijn de parkeerplaatsen in deze parkeergarages grotendeels bezet. In de avonden en 's nachts is de bezetting van de parkeergarages aanzienlijk lager of is zelfs bepaalde capaciteit niet toegankelijk. Ook overdag op doordeweekse dagen is er veel vrije parkeercapaciteit in de private garages beschikbaar. Op deze momenten zijn er minder bezoekers in de stad aanwezig. Leegstaande parkeerplaatsen in de parkeergarages kunnen gedurende deze daluren efficiënter worden benut. Doordeweeks overdag geldt dit met name voor werknemers, 's avonds en in de nacht geldt dit met name voor bewoners. Omdat de bezoekersparkeergarages in het Stadshart in privaat eigendom en exploitatie zijn, heeft de gemeente op dit moment geen invloed op het gewenste gebruik van de parkeergarages.

Een betere benutting van bestaande beschikbare parkeerplaatsen leidt tot een afname van het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte (verplaatsen) en daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte (vergroenen). Anderzijds kan door het toevoegen van functies in een gebied, zonder dat dit direct tot extra parkeerplaatsen leidt, sprake zijn van een betere ruimtelijke benutting (verdichten)

Regulering is het laatste sturingsmiddel dat Zoetermeer inzet bij parkeren. Regulering wordt op dit moment concreet vormgegeven in de vorm van betaald parkeren in het Stadshart en met blauwe zones in de omgeving van het Stadshart. Parkeerregulering kan nodig zijn om verschillende redenen:

- Om de parkeerdruk te verlagen waarmee een gewenste, te faciliteren doelgroep meer parkeerruimte krijgt om te parkeren;
- Om de parkeerdruk te verlagen waarmee ruimte gecreëerd wordt om parkeerplaatsen op te kunnen heffen en de kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen verbeteren (vergroenen);

Bij (het invoeren van) parkeerregulering kijkt Zoetermeer kritisch naar het aantal te verschaffen parkeervergunningen/-onthefingen voor de te faciliteren doelgroepen. Er kunnen en zullen nooit meer vergunningen/onthefingen worden verstrekt dan dat er op de daartoe beschikbare parkeercapaciteit kan worden gefaciliteerd.

Om de ontwikkeling van de parkeersituatie in Zoetermeer beheersbaar te houden en tijdig te acteren bij het optreden van parkeerknelpunten blijft Zoetermeer periodiek (2-jaarlijks) parkeerdrukmetingen uitvoeren op het gehele, openbare parkeerareaal.

4.1.4 Visiepunt 4 – doelgroepgericht, sturend parkeerbeleid in Zoetermeer

Op dit moment parkeert in delen van de stad niet altijd de juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats. Bezoekers die voor meerdere uren in de binnenstad verblijven (zakelijke bezoekers, bezoekers horeca, bioscoop, theater) kunnen in de openbare ruimte parkeren terwijl er ook parkeerplaatsen in parkeergarages aanwezig zijn. Bewoners of bedrijven die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein, kiezen er in bepaalde delen van de stad soms voor om te parkeren in de openbare ruimte (bijvoorbeeld omdat dit goedkoper is of omdat zij hun eigen parkeerplaats(en) gebruiken voor andere doeleinden).

Om de juiste doelgroep in de gewenste omvang op de juiste parkeerplaats te laten parkeren kan gereguleerd parkeren een oplossingsrichting zijn. Daarmee kan worden gezorgd dat de kenmerken van de gewenste, te faciliteren doelgroepen (parkeerduur, frequentie, betalingsbereidheid etc.) aansluiten bij de eigenschappen van de gewenste parkeerlocatie (capaciteit, ligging etc.).

Voorkomen moet worden dat ongewenste doelgroepen gebruik maken van de parkeerplaatsen voor de gewenste, te faciliteren doelgroepen.

Om het gebruik van bestaande en nieuw te realiseren parkeerplaatsen te optimaliseren worden in gereguleerd gebied geen parkeervergunningen aan nieuwe bewoners verstrekt bij nieuwe ontwikkelingen of transformaties. Dit zal ook gelden voor nieuwe bewoners van bestaande woningen. Hiertoe wordt een POET-lijst bijgehouden met adressen welke beschikken over eigen parkeerruimte en geen recht hebben op een parkeervergunning of –onthefing in openbaar gebied.

De juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats: wie parkeert waar?

- Bewoners en bezoekers van bewoners (visite): parkeren op eigen parkeerplaatsen en bij afwezigheid hiervan in de openbare ruimte of openbare parkeergarages. Voor zover bewoners niet over eigen parkeerplaatsen beschikken faciliteert de gemeente de 1^e auto van huishoudens met een auto en de auto van de bezoeker van de bewoner op acceptabele loopafstand. Deze acceptabel te achten loopafstanden verschillen per gebied. Voor gebied I (Stadshart en De Entree) is dat voor de 1^e auto een afstand van 0 – 300 meter. Voor de overige gebieden is dat een afstand tussen de 0 – 200 meter. Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid en de daarmee samenhangende spreiding van parkeerplaatsen over het gebied is deze langere loopafstand in gebied I te rechtvaardigen. De eventuele 2^e (en volgende) auto van elk huishouden wordt alleen gefaciliteerd bij voldoende parkeercapaciteit. Voor de 2^e (en volgende) auto wordt een langere loopafstand dan voor de 1^e auto acceptabel geacht, mede omdat de 2^e auto in het algemeen minder vaak gebruikt wordt. Voor gebied I (Stadshart en De Entree) is de acceptabel geachte loopafstand voor een 2^e (en volgende) auto 0 – 400 meter. Voor de overige gebieden is dat een afstand tussen de 0 – 300 meter.
- Bezoekers van het Stadshart en alle daarin gelegen bezoekersfuncties parkeren zo veel mogelijk in de openbare parkeergarages. De gemeente handelt vraagvolgend als de openbare garages niet toereikend zijn.
- Bezoekers van de Dorpsstraat en wijkwinkelcentra parkeren in de nabijheid van de winkels. De gemeente handelt vraagvolgend.
- Werknemers: parkeren zo veel mogelijk op de bij de bedrijven aanwezige eigen parkeerplaatsen en anders op grotere afstand van hun bestemming op daartoe geschikte parkeerlocaties. Zij verplaatsen zichzelf vanaf deze locaties te voet, met de fiets of met het OV naar en van hun werkplek.
- Bezoekers van bedrijven parkeren zo veel mogelijk op de bij de bedrijven aanwezige eigen parkeerplaatsen. Het medegebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is alleen mogelijk bij voldoende beschikbaarheid.
- P+R parkeerders parkeren bij OV-haltes. De gemeente zorgt voor enige mate van plaatszekerheid in de nabijheid van de OV-opstapplaats. Het fietsparkeren krijgt hier echter voorrang.

Parkeren bijzondere doelgroepen

Voor de volgende parkeerdoelgroepen hanteert de gemeente de daarbij benoemde uitgangspunten voor de mate waarin de gemeente daarin voorziet:

- Medisch/verzorgend/spoed - eigen/gereserveerde plek bij praktijk (gemaximeerd) en parkeren in de openbare ruimte op korte loopafstand van hun bestemming. Voor mantelzorgers is er al een coulance-regeling voorhanden (in het Stadshart)
- Mindervaliden - vraagvolgend (*) bij woningen en bij winkelcentra, voorzieningen, RandstadRail-haltes
- Laden en lossen - vraagvolgend (voor bestaande functies), zo nodig met venstertijden. Voor nieuwbouw- en transformatieprojecten geldt dat het door de initiatiefnemer opgelost wordt.
- Bezorgdiensten (auto en scooter) - niet voor bestaande functies (vraagt om integrale aanpak), bij nieuwe ontwikkelingen opnemen (in Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019)

(*) Zoetermeer start een pilot met innovatieve sensoren waarmee het gebruik van parkeerplaatsen voor mindervaliden gemeten wordt. Hierdoor is een betere afstemming van vraag en aanbod mogelijk.

Parkeren bijzondere voertuigen

Voor de volgende bijzondere voertuigen hanteert de gemeente de daarbij benoemde uitgangspunten voor de mate waarin de gemeente daarin voorziet:

- Vrachtwagens + grote voertuigen - op daartoe benoemde locaties (en/of buiten bebouwde kom)
- Campers - eerste parkeervoorziening is daartoe ingericht (proef). Afhankelijk van het succes kan het aanbieden van dit soort faciliteiten worden uitgebreid.
- Taxistandplaatsen - vraagvolgend
- Halen en brengen scholen/KDV - maatwerk per school (wel/niet IKC etc.) afhankelijk van situering etc. Oplossingen variëren van kleinschalige verkeersmaatregelen (Schoolzone, parkeerverbod (met venstertijden), éénrichtingsverkeer tot grootschalige ingrepen zoals K+R-zones etc.
- Bedrijfsbusjes - bedrijfsbusjes die niet voldoen aan de wettelijke maatvoering kunnen deze parkeren op daartoe aangewezen parkeerplaatsen.
- Elektrische voertuigen - continuering van het bestaand beleid. Bij nieuwbouw- en transformatieprojecten wordt een realisatieplicht van 5% opgenomen (5% van de nieuwe parkeerplaatsen moeten zijn voorzien van een laadpunt).
- Motoren en bromfietsen - conform Wegenverkeerswet (niet gedogen op trottoir)
- Brommobielen - conform auto's

4.2 Visiepunten fietsparkeren

Zoetermeer wil de reeds ingezette kwaliteitsslag voortzetten. De onderstaande visiepunten op fietsparkeren vormen hiervoor het kader:

1. In Zoetermeer wordt de opgave om bij nieuwbouw- en transformatieprojecten in voldoende mate te voorzien in fietsparkeerplaatsen (incl. voor bezoekers) geborgd in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019.
2. Op locaties waar sprake is van een extra behoefte aan fietsparkeervoorzieningen, wordt in Zoetermeer waar mogelijk geparticipeerd in ontwikkelingen die uitbreiding van fietsparkeercapaciteit mogelijk maken.
3. In Zoetermeer wordt, met behulp van fietsparkeren, de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer (ketenmobiliteit) versterkt.
4. Zoetermeer voert alleen fietsparkeerregulering in als alle andere te nemen maatregelen (beïnvloeden van gedrag, beter benutten van bestaande fietsparkeerplaatsen of uitbreiding van fietsparkeerplaatsen waar dat mogelijk is) niet toereikend is.

4.2.1 Visiepunten 1 en 2 - Zoetermeer zoekt bij ontwikkelingen aansluiting met fietsparkeren
Het fietsgebruik in Zoetermeer is de afgelopen jaren toegenomen en Zoetermeer stuurt op een verdere toename daarvan. Het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen is nog niet overal evenredig gestegen. In het Stadshart kan dit worden afgeleid uit het straatbeeld. Ook in de woonwijken dient een soortgelijk beeld zich aan. Zo hebben veel woningen (conform Bouwbesluit) minder fietsparkeerplaatsen beschikbaar dan dat er fietsen per huishouden aanwezig zijn.

Door in te zetten op de realisatie van voldoende en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen wordt bijgedragen aan het gebruik van de voorzieningen en het gebruik van de fiets in algemene zin. Dit geldt niet alleen voor voorzieningen in het Stadshart en de Dorpsstraat maar ook in woonstraten in de schil of in en rondom de (wijk)winkelcentra, de RandstadRailhaltes en treinstations, evenals bij andere functies zoals bij leisurefuncties en het ziekenhuis.

Op dit moment hanteert de gemeente Zoetermeer voor het parkeren van fietsen de richtlijnen uit publicatie 158 van het CROW (Leidraad Fietsparkeren). Hiermee heeft de gemeente voor de meest voorkomende functies een instrument tot haar beschikking waarmee bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen de aanleg van fietsparkeerplaatsen kan worden gevraagd. Voor het voorzien in fietsparkeerplaatsen bij woningen hanteert de gemeente tot nu toe de regels uit het Bouwbesluit.

De aankomende jaren vinden in Zoetermeer veel nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen plaats. Bij deze ontwikkelingen wordt geborgd dat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden aangelegd volgens de daartoe in de separaat aan deze Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019 opgestelde Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 opgenomen fietsparkeernormen. Nieuwe ontwikkelingen bieden ook de kans om op strategische locaties extra fietsparkeerplaatsen te realiseren, bijvoorbeeld om de volgende redenen:

- het verhogen van de bestaande kwaliteit van het fietsparkeren (stimuleren fietsgebruik).
- het verlagen van de fietsparkeerdruk in de bestaande situatie (oplossen tekort aan voorzieningen);
- het opheffen van bestaande fietsparkeervoorzieningen (verbeteren ruimtelijke kwaliteit);

Behalve kwantitatieve eisen stelt Zoetermeer ook kwalitatieve eisen aan fietsparkeervoorzieningen. Het FietsParKeur en de Leidraad fietsparkeren van het CROW stellen diverse basis kwaliteitseisen aan fietsparkeervoorzieningen en -systemen. Zoetermeer maakt gebruik van deze kwaliteitseisen en stelt ze als minimale vereiste voor alle fietsparkeervoorzieningen. Hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bieden aan de fietser:

- Gemak bij het vastzetten van een fiets (goede afmetingen, toegankelijke rekken);
- Gemak bij het betreden en verlaten van de voorziening (maaiveld en drempelloos, dicht bij de hoofdontsluiting);
- Beperking van de kans op schade aan de fiets (overdekte stallingen, ondersteunende rekken);
- Beperking van de kans op diefstal (toezicht waar nodig, stevige/veilige rekken).
- Voldoende ruimte en voorzieningen voor afwijkende fietsmaten, brommers en scooters
- Oplaadvoorzieningen voor elektrische fietsers en scooters

4.2.2 Visiepunt 3 - versterken van de keten: overstappen op de fiets makkelijk maken

De relatie tussen de fiets en andere vervoerwijzen/modaliteiten speelt in Zoetermeer een belangrijke rol bij de ambitie om het autogebruik in de stad en regio te beperken. Het openbaar vervoer vormt voor verplaatsingen over de middellange- en lange afstand een alternatief voor de auto. In algemene zin gaan verplaatsingen met het openbaar vervoer gepaard met voor- en natransport. De fiets is daar een veelgebruikt vervoermiddel voor. Dit wordt bevestigd door het aantal geparkeerde fietsen rond de RandstadRailhaltes en treinstations en vele overige OV-opstappunten.

Om deze ketenmobiliteit verder te stimuleren is het van belang dat er wordt voldaan aan de vraag naar hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen rondom deze OV-locaties. Hier is door de gemeente in samenwerking met de metropoolregio (MRDH) al een goed begin mee gemaakt en daar zal in de komende jaren ook op worden doorgepakt.

Zoetermeer zet er ook op in om de relatie tussen de fiets en andere vervoerwijzen/modaliteiten te versterken. Dit geldt met name voor de relatie tussen de auto en de fiets. De auto wordt als vervoermiddel veel gebruikt voor het afleggen van deur-tot-deur verplaatsingen. Zoetermeer zet in op het stimuleren van Park & Bike. Dit geldt met name voor woon-werkverplaatsingen. Verduurzaming van 'the last mile' leidt tot een vermindering van het aantal autoverkeersbewegingen in de stad. Om Park & Bike mogelijk te maken wordt gezocht naar strategische locaties waar automobilisten de overstap kunnen maken vanuit de auto naar de fiets. Zowel bij Park & Bike als bij de OV-locaties speelt de deelfiets een belangrijke rol. Daarom zal de beschikbaarheid van de deelfiets in de toekomst worden gestimuleerd en gefaciliteerd door de gemeente⁶ door aanbieders van deelfietsen daar waar mogelijk te ondersteunen in het vinden en gebruiken van geschikte locaties.

4.2.3 Visiepunt 4 - regulering van het fietsparkeren

Nadat geborgd is dat nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien van (normatief) voldoende parkeerplaatsen en ook inspanningen zijn gedaan om gedrag te beïnvloeden, fietsparkeerplaatsen beter te benutten en/of extra fietsparkeervoorzieningen te realiseren, zet Zoetermeer (indien nodig en effectief) aanvullend reguleringsmaatregelen in om het fietsparkeren in de stad beheersbaar te houden.

De belangrijkste redenen voor het toepassen van reguleringsmaatregelen kunnen zijn:

- het gebruik van fietsparkeervoorzieningen stimuleren.
- het actief gebruik van fietsparkeervoorzieningen bevorderen. In de praktijk blijkt dat in of op veel fietsparkeervoorzieningen fietsen staan geparkeerd, die niet kunnen worden aangemerkt als fietswrak maar haast nooit worden gebruikt. Het instellen van een maximale stallingsduur voorkomt oneigenlijk gebruik van voorzieningen.
- voorkomen dat fietsen hinderlijk staan geparkeerd op trottoirs en in loopgebieden of in de omgeving van woningen.

⁶ Bij de nieuwe ov-concessie (EBS en HTM) komen op een aantal plaatsen (elektrische) deelfietsen

5 Van visie naar maatregelen - autoparkeren

De in het vorige hoofdstuk benoemde visiepunten worden in dit hoofdstuk voor het autoparkeren geconcretiseerd in beleidsuitgangspunten en -doelen en te nemen maatregelen om die doelen te bereiken. Bij de uitwerking hiervan wordt uitgegaan van de benoemde gebiedsindeling⁷ en wordt dit benoemd voor de verschillende parkeerdoelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers etc.).

5.1 Stadshart en de Entree.

5.1.1 Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

In het Stadshart wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte zo veel mogelijk geconsolideerd. Hierdoor blijft de bestaande kwaliteit van de openbare ruimte behouden en wordt deze zo min mogelijk beperkt door de programmatische ambitie. Aanvullend moet wel ruimte gevonden worden voor de ambities met betrekking tot vergroenen en het versterken van het vestigingsklimaat.

De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in het Stadshart zijn:

- Parkeren vindt zo weinig mogelijk in de openbare ruimte plaats en zo veel mogelijk in de parkeergarages (bestaand en nieuw) of op afstand (P+R, parkeervoorzieningen bij OV-opstappunten). Bezoekers aan het Stadshart hebben voldoende mogelijkheden om hun auto te parkeren in het Stadshart. Werknemers parkeren op afstand of op dalmomenten (werkdagen overdag) in de parkeergarages.
- Het streven is om de 1^e auto van huishoudens met een auto een parkeerplaats in de directe omgeving van de woning (loopafstand van 0 - 300 meter) aan te kunnen bieden. Voor huishoudens met een tweede auto wordt voor de 2^e auto ook deze loopafstand acceptabel geacht (van 0 - 300 meter) maar worden deze alleen gefaciliteerd als de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen dat mogelijk maakt..
- Voor auto's van overige parkeerdoelgroepen (werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning) wordt een loopafstand van 0 – 600 meter tussen parkeerplaatsen en bestemming acceptabel geacht.
- Parkeren in de openbare ruimte is gereguleerd (betaald parkeren). De bezoekersparkeertarieven zijn zodanig dat het voor parkerende bezoekers aantrekkelijker is om in de parkeergarages (bezoekers winkels/horeca) of op afstand (bezoekers bedrijven) te parkeren;
- Bewoners van nieuwe woningen parkeren in principe in de parkeervoorzieningen die behoren bij hun woning (op eigen terrein, in parkeergarages en/of in mobiliteitshubs);
- Het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen (o.a. de openbare private parkeergarages), garageboxen en parkeren op eigen terrein wordt zo veel als mogelijk gestimuleerd.
- Nieuwe bewoners van bestaande woningen in de binnenstad die niet over een eigen parkeerplaats beschikken parkeren hoogstens 1 eigen auto in de openbare ruimte. Hiermee ontstaat op termijn een vermindering van het aantal auto's op straat en daarmee mogelijkheden om de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten ten behoeve van de duurzame verstedelijkingsopgave. .
- Er wordt ingezet op een duurzaam mobiliteitsprofiel van nieuwe bewoners en bezoekers door anders te kijken naar parkeernormen met minimale behoefte en gebruik van deelmobiliteit en Smart Mobility oplossingen. Door een goed OV-aanbod, aanwezigheid van aantrekkelijke,

⁷ zie Figuur 1 in paragraaf 4.1.2

snelle en comfortabele loop- en fietsroutes en de ligging van het gebied met alle voorzieningen op korte afstand, kan sturend parkeerbeleid worden gevoerd.

Voor de Entree zijn de uitgangspunten meer specifiek vanwege de transformatie die het gebied de komende jaren zal doormaken:

- Parkeren wordt ruimtelijk ingepast door
 - Bewoners parkeren onder of in het gebouw, op eigen kavel.
 - Bezoekers parkeren op maaiveld langs straten met gereguleerd parkeren. Het aantal bezoekersplaatsen op maaiveld is gelimiteerd.
 - Werknemers parkeren onder of in het gebouw op eigen kavel
 - Mobiliteitshub(s) toe te passen voor de normatieve parkeerbehoefte van bewoners als deze > 1,0 per woning en voor alle overige parkeerders. In deze hubs worden ook deelauto's, deelfietsen en MaaS (Smart Mobility) aangeboden. De mobiliteitshubs kunnen zich qua capaciteit aanpassen aan een veranderende behoefte (modulair systeem):
- Parkeren in de openbare ruimte is gereguleerd waar de regulering zodanig zal zijn dat de parkeerplaatsen in het gebied met name beschikbaar zullen zijn voor bezoekers die hun bestemming in het gebied hebben. Zo nodig wordt dit bewerkstelligd middels een bezoekersregeling. ;

Met deze uitgangspunten wordt invulling gegeven aan een duurzaam gebied met een aantrekkelijke openbare ruimte (vergroenen).toegespitst op bewoners met een duurzaam mobiliteitsprofiel.

5.1.2 Maatregelen

Als gevolg van de toevoeging van nieuwbouw enerzijds en de consolidatie van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte (Stadshart) of gelimiteerde toevoeging daarvan (De Entree) anderzijds, wijzigt in het Stadshart en De Entree de balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod. In de openbare ruimte resterende parkeerplaatsen worden intensief gebruikt door een aantal selecte doelgroepen (bewoners die zelf niet zijn voorzien van parkeerplaatsen en kort parkerende doelgroepen zoals bezoekers van bewoners, mantelzorgers etc.). Lang parkerende doelgroepen parkeren in de parkeergarages en mobiliteitshubs of op afstand.

Om dit te bewerkstelligen blijven/worden het Stadshart en De Entree volledig gereguleerd.

Het aantal uit te geven vergunningen wordt gelimiteerd tot het aantal dat op de openbare parkeerplaatsen waarop de vergunningen geldig zijn kan worden gefaciliteerd.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein of in/op aangehuurde/aangekochte voorzieningen te bevorderen worden indien nodig de uitgifte-regels voor parkeervergunningen voor woningen en andere functies die zelf beschikken over een parkeerplaats aangepast. Hiertoe wordt onder meer een POET-lijst opgesteld (zie kader).

Voor bewoners van bestaande woningen wordt een overgangsregeling gehanteerd (na opzegging van de huidige vergunning van de vertrekkende bewoner wordt aan de nieuwe bewoners geen vergunning meer verleend).

POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein –lijst)

De gemeente Zoetermeer houdt een POET-lijst bij waarop de adressen zijn opgenomen die over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. Adressen die opgenomen zijn in deze POET-lijst komen alleen in aanmerking voor een parkeervergunning of -onthefing in de openbare ruimte als het aantal parkeerplaatsen waarover zij zelf op eigen terrein beschikken kleiner is dan het aantal parkeervergunningen of -onthefingen waarop zij aanspraak kunnen maken..

Naast de eerdergenoemde grondgebonden woningen die beschikken over een oprit en/of garage, geldt dit voor alle adressen van functies waarvan de parkeeropgave is opgelost binnen de

contouren van de ontwikkellocatie⁸ Dus ook voor de adressen waar in de omgeving van het adres nog geen gereguleerd parkeren van toepassing is. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van die adressen parkeerregulering wordt ingevoerd, zij gelimiteerd wel of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -onthefing.

5.2 Eerste schil rond het Stadshart

5.2.1 Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

De eerste schil rond het Stadshart ligt in de directe invloedssfeer van het Stadshart. De eerste schil is door haar ligging kwetsbaar voor overloop vanuit het Stadshart en tegelijkertijd moeten de hier aanwezige, bezoekerstrekende functies (o.a. Dorpsstraat e.o.) qua bereikbaarheid voor bezoekers geborgd blijven.

De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in de eerste schil zijn:

- Parkeren vindt veelal plaats in de openbare ruimte. Omdat vele doelgroepen van dezelfde parkeerplaatsen gebruik moeten maken is gereguleerd parkeren (blauwe zone) meestal noodzakelijk. Hierbij dient een bezoekersparkeerduur te worden gehanteerd die zodanig is dat deze optimaal aansluit bij het bezoekdoel. De huidige parkeerdurbeperking van 3 uur is daarbij het uitgangspunt. Deze parkeerdurbeperking draagt er aan bij dat werknemers op afstand parkeren.
- Het streven is om de 1^e auto van huishoudens met een auto een parkeerplaats in de directe omgeving van de woning (loopafstand van 0 - 200 meter) aan te bieden. Voor een tweede auto wordt dezelfde loopafstand acceptabel geacht (van 0 - 200 meter) maar faciliteren we deze alleen als de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen dat mogelijk maakt.
- Voor auto's van overige parkeerdoelgroepen (werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning) wordt een loopafstand van 0 – 350 meter tussen parkeerplaats en bestemming acceptabel geacht.
- Bezoekers van de winkels en overige functies in de Dorpsstraat e.o. hebben voldoende mogelijkheden om hun auto te parkeren.
- Om een vermindering van het aantal interne autoverplaatsingen in de stad te bewerkstelligen (en het gebruik van de fiets te stimuleren) vindt er geen overloop plaats van parkeeders vanuit het Stadshart naar dit gebied en vice versa.
- Binnen de eerste schil wordt het gebruik van de auto voor korte verplaatsingen beperkt door middel van zonering (bewoners die een parkeeronthefing hebben kunnen daarmee alleen in hun eigen zone parkeren).
- Het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen, garageboxen en parkeren op eigen terrein wordt zo veel mogelijk gestimuleerd.

5.2.2 Maatregelen

De te nemen maatregelen voor de eerste schil zijn voornamelijk bedoeld om de bestaande parkeersituatie in het gebied te beheersen en zo mogelijk verder te optimaliseren.

Omdat in de eerste schil weinig private parkeercapaciteit aanwezig is, ontstaat slechts beperkt de mogelijkheid om deze beter benutten.

Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt ten minste in stand gehouden.

Nieuwbouw- en transformatieprojecten dienen te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte en alleen

⁸ In de gemeentelijke bestemmingsplannen is de verplichting opgenomen dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op 'eigen terrein'. Met de 'contouren van de ontwikkeling' (of ontwikkelkavel) wordt hetzelfde gebied bedoeld als het 'eigen terrein' dat in de bestemmingsplannen is opgenomen. Het 'eigen terrein' kan dus ook (toekomstig) openbaar gebied zijn dat bij de ontwikkeling is betrokken

in uitzonderlijke gevallen kan (mede)gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Eerst moet gezocht worden naar oplossingen op privaat terrein.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te bevorderen worden de uitgifteregels voor parkeervergunningen voor woningen en andere functies die zelf beschikken over een parkeerplaats aangepast. Hiertoe wordt onder meer een POET-lijst opgesteld. Voor bewoners van bestaande woningen wordt daartoe een overgangsregeling gehanteerd (na opzegging van de huidige vergunning van de vertrekkende bewoner wordt aan de nieuwe bewoners geen vergunning meer verleend).

Op die locaties waar de parkeerdruk structureel onder de 90% blijft op het maatgevende moment⁹ (of kan blijven na doorvoering maatregelen en er geen ontwikkelingen van nieuwe functies worden voorzien) kunnen autoparkeerplaatsen worden opgeheven als de daarmee vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt om:

- de parkeercapaciteit voor de fiets te vergroten en te verbeteren;
- de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren (te vergroenen).

Als geen van deze doelen bereikt kan worden, blijven de autoparkeerplaatsen in stand

5.3 Tweede schil rond het Stadshart

5.3.1 Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

De tweede schil rond het Stadshart wordt, in vergelijking tot de eerste schil, gekenmerkt door een andere dynamiek. De parkeersituatie in dit gebied staat aan de randen met de eerste schil onder druk als gevolg van uitwijkgedrag van parkeerders die een bestemming hebben in het Stadshart of in de eerste schil (o.a. medewerkers van in het Stadshart en eerste schil gevestigde bedrijven en kantoren). Het is van belang dat deze parkeeroverlast tot een minimum wordt beperkt. De parkeercapaciteit die in het gebied aanwezig is, dient als het ware 'beschermd' te worden tegen wijkvreemde parkeerders. De meest effectieve en doelgerichte mogelijkheid hiertoe is de invoering van parkeerregulering.

In veel delen van de tweede schil is sprake van een groene, ruim opgezette structuur. Het is van belang dat deze kwaliteit in de toekomst gewaarborgd blijft. Voor bewoners en andere belanghebbenden, is een voor de hand liggende oplossing voor de ervaren parkeeroverlast, de toevoeging van parkeerplaatsen. Een maatregel die ten koste zou gaan van de ruimtelijke "groene" kwaliteit in het gebied. Uitgangspunt is dat in de tweede schil in beginsel geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Dit gebeurt alleen bij ontbreken van alternatieve oplossingen en bij voldoende draagvlak in de wijk.

De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in de tweede schil zijn:

- Verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders als deze de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de wijk eigen parkeerders beperken.
- In het gedeelte van de tweede schil dat grenst aan De Entree wordt de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers gegarandeerd, zo nodig door invoering van parkeerregulering. Dit stimuleert tevens het medegebruik van de Mobiliteitshubs met services en aanbod in De Entree.
- Het streven is om de 1^e auto van huishoudens met een auto een parkeerplaats in de directe omgeving van de woning (loopafstand van 0 - 200 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede auto wordt dezelfde loopafstand acceptabel geacht (van 0 - 200 meter) maar faciliteren we deze alleen als de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen dat mogelijk maakt.

⁹ Het maatgevende moment is de periode (dagdeel) van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag kennen

- Voor auto's van overige parkeerdoelgroepen (werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning) wordt een loopafstand van 0 – 350 meter tussen parkeerplaats en bestemming acceptabel geacht.
- Doelstelling voor parkeerregulering is naast het sturen op beschikbaarheid voor niet gewenste doelgroepen ook het beheersen van de ongewenste effecten van bouwontwikkelingen. Parkeerregulering wordt niet ingezet om het autobezit van bewoners te sturen (te beperken), hooguit om het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen zo eerlijk mogelijk toe te delen.
- Behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er worden in principe geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd om eventueel bestaande parkeertekorten op te lossen. Ingezet wordt om eerst de parkeervraag te beïnvloeden door zowel het gebruik van OV en fiets te stimuleren als de bestaande parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten.
- Het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen, garageboxen en parkeren op eigen terrein wordt zo veel mogelijk gestimuleerd. (o.a. door handhaving of door voorstellen tot beter gebruik omdat het anders leidt (kostbare) aanpassing in de openbare ruimte)

5.3.2 Maatregelen

Beoogd wordt om de parkeerdruk in de openbare ruimte in de tweede schil niet boven de 90% procent uit laten komen (dus gemiddeld 1 op de 10 parkeerplaatsen is altijd beschikbaar) om daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid te borgen. Afhankelijk van de geconstateerde parkeerdruk op bepaalde momenten, kan een maatregel ter beperking van de (te) hoge parkeerdruk worden genomen.

- als de parkeerdruk overdag of 's avonds hoger ligt dan 90% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen wordt de (te) hoge parkeerdruk veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. Deze situatie kan worden opgelost door invoering van parkeerregulering.
- als 's nachts de parkeerdruk hoger ligt dan 90% is het autobezit van de bewoners hoger dan het aantal daartoe beschikbare plaatsen, dan is dit een indicatie dat de parkeerdruk veroorzaakt wordt door een tekort aan voldoende parkeerplaatsen.
- In beide gevallen treedt een interactief proces in werking zoals beschreven in hoofdstuk 7 waarbij eerst wordt beschouwd of de situatie te verbeteren is door gedragsverandering (stimulering andere vervoerswijzen en/of betere benutting van bestaande parkeerplaatsen) en/of toevoeging van parkeerplaatsen of invoering van parkeerregulering.

Op die locaties waar de parkeerdruk structureel onder de 90% blijft op het maatgevende moment (of kan blijven na doorvoering maatregelen en er geen ontwikkelingen van nieuwe functies worden voorzien) kunnen autoparkeerplaatsen worden opgeheven als de daarmee vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt om:

- de parkeercapaciteit voor de fiets te vergroten en te verbeteren
- de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren (te vergroenen)

Als geen van deze doelen bereikt kan worden, blijven de autoparkeerplaatsen in stand.

Zolang (delen van) de tweede schil nog geen parkeerregulering heeft, is het stimuleren van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein niet af te dwingen (wel de aanwezigheid, maar niet het gebruik). Door alle adressen die zijn voorzien van een eigen parkeerplaats alvast op de POET-lijst te plaatsen, kunnen bij invoering van gereguleerd parkeren de uitgifteregels voor parkeervergunningen voor woningen en andere functies zodanig worden toegepast, dat adressen die beschikken over een eigen parkeerplaats niet of gelimiteerd in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-onthefing.

5.4 De woonwijken

5.4.1 Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

De meest omvangrijke opgave in de woonwijken is het verminderen en/of beheersbaar houden van de parkeerdruk. Zeker in de nabijheid van een RandstadRailhalte en/of wijkwinkelcentrum. De hoogte van het autobezit staat in een aantal wijken en buurten niet meer in verhouding tot het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Parkeervraag en parkeeraanbod zijn niet altijd met elkaar in balans.

Om deze balans te herstellen kunnen ofwel maatregelen worden genomen die de parkeervraag verminderen, ofwel het parkeeraanbod kan worden vergroot (de aanleg van extra parkeerplaatsen). De meest effectieve wijze waarop de parkeervraag kan worden verminderd, is door de invoering van parkeerregulering. Zoetermeer zet hier in beginsel in de woonwijken niet op in. Bij en in de omgeving van de RandstadRailhaltes en wijkwinkelcentra is dat wel een te overwegen optie.

Zoetermeer laat de aanpak voor het parkeren in de woonwijken afhangen van de ambities (en daarmee samenhangende ruimteclaims) die vanuit ruimte en milieu worden geuit. Om aan deze ambities te kunnen voldoen kan het noodzakelijk worden om de parkeervraag te verminderen en parkeerplaatsen op te heffen. Andersom kan bij afwezigheid van deze ambitie ook de mogelijkheid ontstaan om het parkeeraanbod te vergroten.

In de woonwijken zijn relatief veel opritten, carports en garageboxen aanwezig. Deze parkeerplaatsen worden niet altijd gebruikt voor het parkeren van de auto. Een gedeelte van de bewoners heeft in het verleden gekozen om een parkeerplaats op eigen terrein te gebruiken als extra kamer of de grond bij de tuin te trekken. Doordat de auto vervolgens in de openbare ruimte wordt geparkeerd, stijgt de parkeerdruk. Dit wordt als een knelpunt gezien.

De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in de woonwijken zijn:

- De parkeervraag en het parkeeraanbod moeten, op alle momenten van de dag, met elkaar in balans zijn, ook in de omgeving van een RandstadRailhalte en/of een wijkwinkelcentrum;
- Behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er worden in principe geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd om bestaande parkeertekorten op te lossen, met uitzondering van locaties waar dit geen afbreuk doet op aan de ruimtelijke kwaliteit (op enige loopafstand van het woongebied).
- Het streven is de 1^e auto van huishoudens met een auto een parkeerplaats in de directe omgeving van de woning (loopafstand van 0 - 200 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede of verdere auto wordt dezelfde loopafstand acceptabel geacht (van 0 - 200 meter) maar faciliteren we deze alleen als de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen dat mogelijk maakt.
- Voor auto's van overige parkeerdoelgroepen (werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning) wordt een loopafstand van 0 – 350 meter tussen parkeerplaats en bestemming acceptabel geacht.
- Privé parkeerplaatsen (opritten, carports, garageboxen) dienen te worden gebruikt zoals beoogd (parkeren van de auto).

5.4.2 Maatregelen

Beoogd wordt om de parkeerdruk in de openbare ruimte in de woonwijken niet boven de 85% procent uit te laten komen om daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid te borgen. Afhankelijk van de geconstateerde parkeerdruk op bepaalde momenten, kan een maatregel ter beperking van de (te) hoge parkeerdruk worden genomen.

In het geval 's nachts de parkeerdruk hoger ligt dan 85% is het autobezit van de bewoners hoger dan het aantal daartoe beschikbare plaatsen. Dit is een indicatie dat de parkeerdruk veroorzaakt wordt door een tekort aan parkeerplaatsen. In dat geval treedt een interactief proces in werking

zoals beschreven in hoofdstuk 7 waarbij eerst wordt beschouwd of de situatie te verbeteren is door gedragsverandering (stimulering andere vervoerswijzen en/of betere benutting van bestaande parkeerplaatsen). In het uiterste geval wordt overgegaan tot toevoeging van parkeerplaatsen.

In het geval de hoge parkeerdruk zich voordoet op 150 meter loopafstand vanaf een RandstadRailhalte en/of wijkwinkelcentrum gedurende de dienstregelingstijden van de RandstadRail en/of openingstijden van de winkels/bedrijven dan wordt eerst vastgesteld of de betreffende parkeerplaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers van de RandstadRail of het wijkwinkelcentrum. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering. Daarbij zal rekening worden gehouden met de ook op deze plaatsen te faciliteren parkeerbehoefte van bewoners en hun bezoekers en eventuele medewerkers (vergunningen/ontheffingen). Indien een mogelijke verschuiving van de parkeerdruk naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen daar tot een te hoge parkeerdruk leidt kunnen (ook) extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

Op die locaties waar de parkeerdruk structureel onder de 85% blijft op het maatgevende moment (of kan blijven na doorvoering maatregelen en er geen ontwikkelingen van nieuwe functies worden voorzien) kunnen autoparkeerplaatsen worden opgeheven als de daarmee vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt om:

- de parkeercapaciteit voor de fiets te vergroten en te verbeteren
- de openbare ruimte kwalitatief te verbeteren (te vergroenen)

Als geen van deze doelen bereikt kan worden, blijven de autoparkeerplaatsen in stand

Zolang er in de woonwijken nog geen parkeerregulering is, is het stimuleren van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein niet af te dwingen (wel de aanwezigheid, niet het gebruik). Door alle adressen die zijn voorzien van een eigen parkeerplaats alvast op de POET-lijst te plaatsen, kunnen bij invoering van gereguleerd parkeren de uitgifteregels voor parkeervergunningen voor woningen en andere functies zodanig worden aangepast, dat adressen die beschikken over een eigen parkeerplaats niet of gelimiteerd in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-ontheffing.

5.5 Overige locaties

5.5.1 Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

Zoetermeer heeft een aantal herkenbare bedrijfsterreinen en diverse grote bezoekerstrekkende (leisure)functies. Het parkeren vindt in de meeste gevallen op eigen terrein plaats. In de omliggende wijken is nauwelijks sprake van parkeeroverlast, met uitzondering van de wijk Rokkeveen (parkeeroverlast door werknemers)..

De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in de overige gebieden zijn:

- De parkeervraag van de werkfuncties en de bezoekersaantrekkende functies wordt primair opgelost binnen de eigendomsgrenzen van de betreffende functie. In die mate dat er geen overloop van parkeervraag ontstaat naar de omgeving.
- Er worden in principe geen (nieuwe) parkeerplaatsen aangelegd in de openbare ruimte, anders dan voor bezoekers van de openbare ruimte (recreatie)
- De gemeente ondersteunt initiatieven van bedrijven en andere functies om zo mogelijk gebruik te maken van elkaars parkeercapaciteit (door toepassen van techniek en apps die afgesloten parkeercapaciteit toegankelijk maken).
- Daar waar bezoekersaantrekkende functies zijn gelegen nabij een RandstadRailhalte worden de voor beide functies aanwezige, beschikbare parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk gebruikt (dubbelgebruik).

- Voor woonfuncties in dit gebied is het streven om de 1^e auto van huishoudens met een auto een parkeerplaats in de directe omgeving van de woning (loopafstand van 0 - 200 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede of verdere auto wordt dezelfde loopafstand acceptabel geacht (van 0 - 200 meter) maar faciliteren we deze alleen als de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen dat mogelijk maakt.
- Voor auto's van overige parkeerdoelgroepen (werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning) wordt een loopafstand van 0 – 350 meter tussen parkeerplaats en bestemming acceptabel geacht.

5.5.2 Maatregelen

Bij de werkfuncties wordt ingezet op de realisatie van centrale parkeervoorzieningen voor de werknemers op nader te bepalen locaties. Vanuit deze locaties leggen werknemers door middel van bedrijfsshuttles, carpooling of Park + Bike faciliteiten de laatste (kilo)meters op een andere manier af naar hun werkbestemming.

Omdat op de meeste bedrijfsterreinen en bij de bezoekersaantrekkende functies het parkeren op eigen terrein plaatsvindt, wordt geen sturend parkeerbeleid gehanteerd. De gemeente gaat uit van een zelfvoorziening van parkeren door de gevestigde (en nog te vestigen) bedrijven en bezoekersaantrekkende functies.

In het geval in woonwijken rond de bedrijfsterreinen of bezoekersaantrekkende functies de parkeerdruk te hoog wordt (> 85%) in een straal van 500 meter rond het bedrijfsterreinen of de bezoekersaantrekkende functie gedurende de bedrijfstijden van die functies, dan wordt eerst vastgesteld of de betreffende hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt door medewerkers en/of bezoekers van die functies. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering in de woonwijk.

Indien de te hoge parkeerdruk in de woonwijken gepaard gaat met onvoldoende benutting van bestaande private parkeerplaatsen (achter de slagboom) van de werkfuncties of bezoekersaantrekkende functies, dan zal de gemeente het initiatief nemen om met de betreffende eigenaren van die private parkeerplaatsen tot een optimalisatie van het gebruik van de eigen parkeerplaatsen te komen (beter benutten).

6 Van visie naar maatregelen - fietsparkeren

In dit hoofdstuk worden de benoemde visiepunten voor het fietsparkeren geconcretiseerd in beleidsuitgangspunten en -doelen en te nemen maatregelen om die doelen te bereiken. Omdat de ambities op het gebied van fietsparkeren voor grote delen van de stad hetzelfde zijn, zijn de visiepunten niet per gebied uitgewerkt. Wel wordt een aantal specifieke aandachtsgebieden benoemd.

6.1 Een stadsbrede aanpak

6.1.1 Beleidsuitgangspunten en beleidsdoelen

De opgave op het gebied van fietsparkeren richt zich met name op het aanbieden van passende fietsparkeervoorzieningen en het realiseren van voldoende fietsparkeercapaciteit. Dit geldt met name voor het Stadshart en de Dorpsstraat e.o. en bij een aantal specifieke aandachtsgebieden (zie hierna).

Eén van de centrale doelstellingen van Zoetermeer is het stimuleren van de fiets als vervoermiddel. De wijze waarop het fietsparkeren is georganiseerd, moet bijdragen aan deze doelstelling. Het gaat hierbij met name over het bieden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen..

Dit vertaalt zich naar onderstaande algemene doelstellingen op het gebied van fietsparkeren:

- Alle doelgroepen wordt de mogelijkheid geboden om op optimale afstand (bij voorkeur binnen 0 tot 300 meter van de bestemming) te parkeren in een kwalitatief goede fietsparkeervoorziening;
- Er wordt extra nadruk gelegd op het stimuleren van de fiets, door te voorzien in voldoende fietsparkeervoorzieningen met een betere ligging dan de autoparkeervoorzieningen;
- Fietsparkeren in de openbare ruimte mag niet ten koste gaan van een aantrekkelijk openbaar gebied. Als er locaties zijn waar de geparkeerde fiets tot overlast leidt, krijgen deze locaties prioriteit bij de aanpak;
- Fietsers worden verleid om te parkeren in de juiste fietsparkeervoorziening. Als dit niet tot het gewenste parkeergedrag leidt, kan (pas) handhavend worden opgetreden;
- De vervoerswijzekeuze van bewoners wordt beïnvloed, met als doel de bewoners te stimuleren de fiets boven de auto te verkiezen als belangrijkste vervoermiddel voor binnenstedelijke verplaatsingen. Dit wordt onder meer bereikt door de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van passende fietsparkeervoorzieningen te stimuleren.

6.1.2 Maatregelen

De volgende maatregelen worden, daar waar nodig en mogelijk, in de gehele stad ingezet om fietsparkeerproblemen op te lossen en het fietsgebruik te stimuleren.

- Verhogen kwaliteitsniveau van bestaande fietsparkeervoorzieningen. Het verhogen van het kwaliteitsniveau van fietsparkeervoorzieningen kan leiden tot beter en efficiënter gebruik van fietsparkeervoorzieningen: er mag geen financiële consequentie uit volgen
- Duidelijke bewegwijzering naar en binnen fietsparkeervoorzieningen. Het is van belang dat in het straatbeeld duidelijk kenbaar wordt gemaakt waar de fietser het beste gefaciliteerd wordt. Hierdoor worden de bestaande voorzieningen beter gebruikt en meer bewustwording gecreëerd bij de fietser.

- Gebruikmaken van ruimtelijke ontwikkelingen. Door als gemeente bij private ontwikkelingen proactief mee te denken en (mee) te ontwikkelen kunnen extra (openbare) fietsparkeervoorzieningen worden ontwikkeld op daartoe gewenste locaties.
- Openstellen van privévoorzieningen voor openbaar gebruik. In sommige gebieden kan gebruik gemaakt worden van bestaande particuliere fietsparkeervoorzieningen. Op tijden dat de hoofddoelgroep niet aanwezig is kan de capaciteit worden ingezet voor fietsers uit de omgeving.
- Buurtfietsparkeerclusters realiseren en fietsboxen plaatsen. In buurten waar voor bewoners onvoldoende individuele fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn, kunnen gezamenlijke buurtfietsparkeerclusters (groot verzorgingsgebied) en fietsboxen (klein verzorgingsgebied) een oplossing bieden.
- Plaatsen extra fietsnietjes in de openbare ruimte nadat is onderzocht hoe de parkeerbehoefte van een probleemlocatie er uitziet (doelgroepen, aantallen). Vervolgens kan worden overgegaan tot het duurzaam inpassen van definitieve fietsparkeervoorzieningen

6.2 Specifieke aandachtsgebieden

Er zijn drie soorten aandachtsgebieden met elk hun eigen kenmerkende situatie. Dit zijn:

- OV-knooppunten zoals Randstadrailhaltes en treinstations. Hier vindt grootschalig geclusterd fietsparkeren plaats. Voor de OV-reizigers is de fiets als voor- en natransport zeer belangrijk.
- Het Stadshart, met een hoge dichtheid aan functies en waar nu al niet in de openbare ruimte mag worden geparkeerd. De kwaliteit van het fietsparkeren zal ten minste geborgd en zo mogelijk verbeterd moeten worden, zowel wat betreft aantallen als wat betreft aantrekkelijkheid en veiligheid. Vanwege de verstedelijking komen er nog meer bewoners per fiets naar het Stadshart
- De Dorpsstraat en wijkwinkelcentra met functies waar grote delen van de Zoetermeerse inwoners dagelijks gebruik van maken en die daarmee een grote fietsparkeervraag hebben. Ook hier geldt dat de kwantiteit en kwaliteit van het fietsparkeren ten minste geborgd en zo mogelijk verbeterd moet worden, Naast de groei van het aantal bewoners speelt hierbij het doel, om meer verplaatsing per fiets naar de wijkwinkelcentra te laten plaatsvinden, een rol.

6.2.1 Maatregelen aandachtsgebieden

De aandacht ligt op deze gebieden omdat dit gebieden zijn met specifieke functies waar verschillende maatregelen genomen moeten worden om fietsers goed te faciliteren en de kwaliteit van de openbare ruimte op een goed niveau te houden.

De volgende maatregelen worden per aandachtsgebied voorgesteld:

Bij OV-knooppunten

- Tijdelijke en flexibele fietsparkeermogelijkheden realiseren. Door tijdelijke en/of flexibele maatregelen te treffen is het mogelijk de bestaande fietsparkeerdruk te verlichten en tegelijkertijd de werkelijke fietsparkeerbehoefte in te schatten.
- Uitbreiden capaciteit fietsparkeren door bijplaatsen openbare fietsparkeervoorzieningen. Op strategische locaties verspreid fietsparkeervoorzieningen realiseren om de groeiende vraag te faciliteren.
- Continuering van handhaving op wrakken en weesfietsen. Het effectief gebruiken van fietsparkeercapaciteit en een opgeruimde openbare ruimte zijn van groot belang. Hierbij is het van belang dat wrakken en weesfietsen geen ruimte meer in nemen in de openbare fietsparkeervoorzieningen of in de openbare ruimte.
- Een duidelijke en stimulerende fietsparkeerverwijzing naar de fietsparkeervoorzieningen (van verbodsborden naar verwijzingsborden).

In het Stadshart

- Uitbreiden capaciteit fietsparkeren door bijplaatsen openbare fietsparkeervoorzieningen. Op strategische locaties verspreid fietsparkeervoorzieningen realiseren om de groeiende vraag te faciliteren en problemen in de omgeving te verhelpen.
- Het bijbouwen van grootschalige voorzieningen in een gelijke mate als de toename van functies in het Stadshart. Op strategische locaties fietsparkeervoorzieningen realiseren om het aanbod op orde te houden.
- Continuering van handhaving op wrakken en weesfietsen. Het effectief gebruiken van fietsparkeercapaciteit en een opgeruimde openbare ruimte zijn van groot belang. Hierbij is het van belang dat wrakken en weesfietsen geen ruimte meer in nemen in de openbare fietsparkeervoorzieningen of in de openbare ruimte.
- Een duidelijke en stimulerende fietsparkeerverwijzing naar de fietsparkeervoorzieningen (van verbodsborden naar verwijzingsborden).

Bij wijkwinkelcentra

- Tijdelijke en flexibele fietsparkeermogelijkheden realiseren. Door tijdelijke en/of flexibele maatregelen te treffen is het mogelijk de bestaande fietsparkeerdruk te verlichten en tegelijkertijd de werkelijke fietsparkeerbehoefte in te schatten
- Continuering van handhaving op wrakken en weesfietsen. Het effectief gebruiken van fietsparkeercapaciteit en een opgeruimde openbare ruimte zijn van groot belang. Hierbij is het van belang dat wrakken en weesfietsen geen ruimte meer in nemen in de openbare voorzieningen of in de openbare ruimte
- Uitbreiden capaciteit fietsparkeren door bijplaatsen openbare parkeervoorzieningen. Op strategische locaties verspreid fietsparkeervoorzieningen realiseren om de groeiende vraag te faciliteren.

7 Maatregelen in overleg

Hoe parkeerknelpunten worden opgelost zal de gemeente als het mogelijk en te organiseren is in een interactief proces met de belanghebbenden bepalen. Parkeerknelpunten kunnen worden opgelost door maatregelen te nemen die kunnen variëren van betere informatieverstrekking, het faciliteren van overleg en communicatie tussen partijen tot meer ingrijpende maatregelen zoals de realisatie van extra parkeerplaatsen en/of het invoeren van parkeerregulering. Daarbij kijkt de gemeente ook kritisch naar het gebruik van en de mogelijkheid tot een betere benutting van parkeerplaatsen op eigen terrein en in en op private parkeervoorzieningen en het behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte (leefbaarheid).

Met name in woonbuurten met een te hoge parkeerdruk 's nachts spitst de discussie zich vaak toe op de vraag of de parkeeroverlast opweegt tegen de opoffering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Maar ook in het geval dat een parkeerprobleem er nog niet is en er in het kader van een onderhoudsproject wel mogelijkheden worden gezien om meer parkeerplaatsen te realiseren, wil de gemeente de uitwisseling van bestaande ruimtelijke kwaliteit voor de aanleg van parkeerplaatsen met de direct betrokkenen ter discussie stellen.

Als voor de aanpak van het parkeerknelpunt de invoering van parkeerregulering in aanmerking komt, wordt in dat geval met de belanghebbenden ook besproken wat daar de kaders van zijn (reguleringsperiode en maximale parkeerdruk). Het uitgangspunt daarbij is een zo uniform en eenduidig mogelijk regime in de gehele gemeente.

Via dit interactief proces kan samen met de bewoners en overige belanghebbenden maatwerk geleverd worden op de te nemen maatregelen. Maar geen maatwerk tot in het oneindige. De gemeente zal altijd voorkomen dat er een onbeheersbare 'lappendeken' aan maatregelen ontstaat en zorgen dat oplossingen juridisch (o.a. precedentwerking) en financieel te verantwoorden zijn.

Bevoegdheid college van B&W

In de volgende gevallen kan het college van B&W zelfstandig besluiten om parkeerregulering of andere parkeermaatregelen te treffen, zonder bovenstaand interactief proces te doorlopen:

- Als bereikbaarheids- en veiligheidsproblemen ontstaan voor hulpdiensten door toedoen van foutparkeren. In dat geval worden maatregelen genomen om de parkeerdruk te verminderen en parkeerders te sturen naar de juiste plekken.
- Om het eigen gebruik van parkeervoorzieningen van nieuwe ontwikkelingen af te dwingen en daarmee overloop van parkeren vanuit deze nieuwe functies tegen te gaan. In dat geval bestaat de mogelijkheid tot het invoeren van parkeerregulering (bijvoorbeeld in de Entree).

Als de te nemen maatregel het invoeren van parkeerregulering betreft, dan hanteert de gemeente de volgende werkwijze (draagvlakmeting):

Stap 1 - mogelijke oplossingen inventariseren in gesprek met de buurt

In de gebieden waar de parkeerdruk hoger is dan het beleidsmatig benoemde 90% dan wel 85% en waar klachten zijn over parkeeroverlast, wordt met de vertegenwoordigers van de wijk en met de gemeentelijke verkeerskundige adviseurs geïnventariseerd of er mogelijkheden zijn om in de buurt de parkeerproblematiek op te lossen.

Als er in een gebied mogelijkheden blijken te zijn om een te hoge parkeerdruk significant te verminderen, gaat de gemeente samen met de bestaande overleggroepen verkennen hoe gezamenlijk de mogelijke oplossingen gerealiseerd zouden kunnen worden. De gemeente neemt hiervoor het initiatief en zal een compact traject met een doorlooptijd van circa 5 weken organiseren. De gemeente hoeft niet altijd de partij te zijn die ook verantwoordelijk is voor de uitvoering: gezamenlijk wordt bekeken welke afspraken de buurt zelf kan maken en welke oplossingen door partijen onderling gerealiseerd kunnen worden.

Als er geen mogelijkheden zijn in een gebied om de parkeerdruk significant te verminderen, wordt in dat gebied een draagvlakmeting gehouden.

Stap 2 - draagvlakmetingen opstellen

In de planning wordt duidelijk wanneer in welk gebied een draagvlakmeting voor de invoering van parkeerregulering wordt gehouden. Deze planning wordt opgesteld in overleg met de vertegenwoordigers van de betreffende wijk.

Stap 3 - draagvlakmetingen uitvoeren

De draagvlakmeting voor invoering van parkeerregulering wordt uitgevoerd in de vooraf vastgestelde gebieden. Het draagvlak wordt via een internetpeiling gemeten, op basis van een schriftelijke uitnodiging met toelichting. Als mensen geen beschikking hebben over internet, kunnen zij hun mening telefonisch doorgeven via het Klantcontactcentrum.

De draagvlakmeting is alleen geldig als meer dan 30% van de respondenten de internetpeiling invult. Parkeerregulering wordt ingevoerd als uit de draagvlakmeting blijkt dat een meerderheid (50% + 1) voor de parkeerreguleringsmaatregel is.

Tijdens de draagvlakmeting wordt ook de keuze voor de venstertijden gepeild als dit van toepassing is. Ook is er voor belanghebbenden de mogelijkheid om suggesties aan te dragen voor fietsparkeervoorzieningen en/of andere verbeteringen van de leefbaarheid in het gebied.

De uitslag van de draagvlakmeting wordt na 3 weken bekend gemaakt in het onderzoeksgebied.

Alle belanghebbenden ontvangen hiervoor een terugkoppeling per e-mail – of in het geval de mening telefonisch is doorgegeven – een schriftelijke terugkoppeling.

Bijlage 1 Parkeerregulering

Op hoofdlijnen zijn er 3 vormen van parkeerregulering:

1. Betaald parkeren
2. Parkeren Blauwe Zone
3. Vergunninghoudersparkeren

1. Betaald parkeren

Deze vorm van parkeerregulering geldt onder meer in het van Zoetermeer.

Bezoekers kunnen in het gebied parkeren door daarvoor te betalen (parkeerautomaten, app). Vaste gebruikers zoals bewoners, werknemers van bedrijven en specifieke parkeerdoelgroepen kunnen onder voorwaarden een parkeervergunning krijgen.

Voordelen van deze reguleringsvorm zijn

- Optimaal dubbelgebruik van alle parkeerplaatsen.
- Handhaving is per definitie kostendekkend. Inkomsten uit naheffingen gaan naar de gemeente i.p.v. naar het Rijk (een boete voor 'niet betalen' is feitelijk geen verkeersovertreding maar een naheffing van een gemeentelijke parkeerbelasting).
- Toekomstgericht: digitalisering van het parkeerproces (uitgifte vergunningen, handhaving) is mogelijk.

Nadelen van deze reguleringsvorm zijn:

- Er kan sprake zijn van minder plaatsgarantie voor bewoners als gevolg van een hoge parkeerdruk en betalingsbereidheid door bezoekers

2. Parkeren Blauwe Zone

Deze vorm van parkeerregulering wordt op dit moment toegepast in en rond de Dorpsstraat en in een aantal gebieden die grenzen aan het gebied met Betaald Parkeren

Bezoekers kunnen in het gebied gedurende een gelimiteerde tijd (veelal maximaal 3 uur) parkeren door een parkeerschijf te gebruiken. Vaste gebruikers zoals bewoners kunnen onder voorwaarden een parkeerontheffing krijgen.

Voordelen van deze reguleringsvorm zijn:

- Eenvoudig en gratis voor (kort) bezoek van bedrijven, winkels en bewoners.
- Geen aparte regeling nodig voor een aantal specifieke parkeerdoelgroepen (zoals thuiszorg, mantelzorg e.d.) omdat hun parkeerduur passend is binnen de maximale parkeertijd

Nadelen van deze reguleringsvorm zijn:

- Er kan sprake zijn van minder plaatsgarantie voor bewoners als gevolg van een hoge parkeerdruk door bezoekers
- Alle plaatsen waar geparkeerd mag worden, moeten worden aangeduid met een blauwe streep.
- Handhaving is een kostenpost. Inkomsten uit boetes gaan niet naar de gemeente maar naar Rijk. Alleen beperkt deel kan door gemeente teruggevorderd worden van Rijk.
- (Nog) niet toekomstgericht: op dit moment geen handhaving op kenteken mogelijk.

3. Vergunninghoudersparkeren

Deze vorm van parkeerregulering wordt op dit moment in principe niet in Zoetermeer toegepast¹⁰.

Bezoekers kunnen in het gebied uitsluitend parkeren op basis van een bezoekersvergunningsregeling. Vaste gebruikers krijgen onder voorwaarden een parkeervergunning.

¹⁰ Met uitzondering van Brechtzijde waar een vergunningsstelsel is ingesteld in verband met beperkte parkeerruimte en parkeerdruk vanuit het Zorghart.

Voordelen van deze reguleringsvorm zijn:

- Goede bescherming voor bewoners en overige vaste gebruikers tegen 'wijkvreemd parkeren';
- Toekomstgericht: digitalisering van het parkeerproces (uitgifte vergunningen, handhaving) is mogelijk.

Nadelen van deze reguleringsvorm zijn:

- Voor bezoekers van winkels en voorzieningen niet goed toepasbaar
- Geen efficiënte en doelmatige inzet van parkeerplaatsen doordat gedurende langere tijd veel parkeerplaatsen leeg staan en niet gebruikt kunnen worden door andere parkeerders.