



NOTA PARKEERBELEID ZOETERMEER 2019
EN
NOTA PARKEERNORMEN EN UITVOERINGSREGELS ZOETERMEER 2019
SAMENVATTING



DECEMBER 2019

NOTA PARKEERBELEID ZOETERMEER 2019

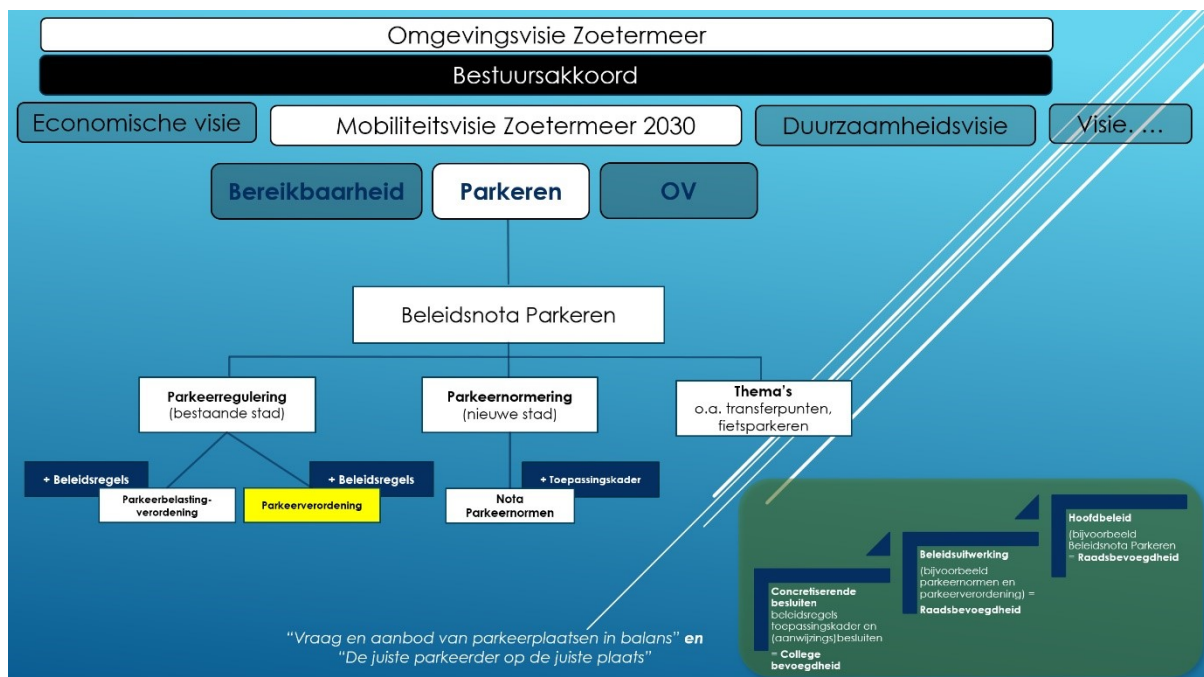
1. INLEIDING

Zoetermeer vernieuwt haar parkeerbeleid om daarmee aan te sluiten op nieuwe ontwikkelingen. Er zijn ambitieuze plannen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Voor het opstellen van het nieuwe beleid is de huidige situatie geanalyseerd en is een samenspraakproces met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties doorlopen. Daarmee is het beeld over huidige situatie aangescherpt. Vervolgens zijn de uitgangspunten voor de actualisatie van het beleid besproken. Van de samenspraak is apart verslag gemaakt.

In deze samenvatting lichten we in paragraaf 2 eerst het aangepaste beleid voor autoparkeren toe. Nieuw is dat de gemeente nu ook beleid heeft voor fietsparkeren. Dit is te lezen in paragraaf 3. In paragraaf 4 wordt het beleid en de maatregelen voor autoparkeren in de vijf deelgebieden beschreven. Daar komt ook de POET-lijst (POET= Parkeren Op Eigen Terrein) ter sprake die er voor moet zorgen dat optimaal gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden te parkeren op eigen terrein. Het beleid en de maatregelen voor fietsparkeren komen in paragraaf 5 aan de orde. Tot slot staat in paragraaf 6 in het kort hoe de gemeente samen met belanghebbenden parkeerknelpunten gaat oplossen.

Belangrijk is te vermelden dat dit een samenvatting betreft en hier dus geen rechten aan ontleend kunnen worden. Daarvoor geldt de volledige tekst van de nota's.

De afbeelding hieronder geeft de samenhang weer tussen de verschillende beleidsvisies, nota's en verordeningen die met parkeren te maken hebben. Denk aan de Mobiliteitsvisie, de Nota Parkeerbeleid, de Nota Parkeernormen en parkeerverordeningen.



2. PARKEERBELEID AUTO

De uitgangspunten voor het parkeerbeleid voor auto's zijn:

1. Zoetermeer staat voor een duurzame verstedelijking en anticipeert op de veranderende mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen binnen de verschillende delen van de stad.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is bij nieuwbouw wordt rekening gehouden met specifieke kenmerken van nieuwe bewoners. Jongeren en mensen die bewust kiezen voor hoogstedelijk wonen in het centrum van een stad, hebben bijvoorbeeld minder behoefte aan het bezit van een auto. We spelen met het nieuwe parkeerbeleid ook in op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen.

2. We zorgen voor oplossingen voor parkeerknelpunten die aansluiten bij de kenmerken van de verschillende wijken. We noemen dit een gebiedsgerichte aanpak.

Voor het parkeerbeleid is de stad ingedeeld in vijf gebieden (zie kaart beleidsgebieden op www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid). Bij het oplossen van knelpunten houden we rekening met de kenmerken van deze gebieden. De gebiedsindeling is bepaald door: de relatie met/afstand tot het Stadshart, de beschikbaarheid van openbaar vervoer, de bebouwingsdichtheid en de aanwezige voorzieningen.

3. We voeren alleen parkeerregulering in als andere maatregelen niet voldoende werken of niet mogelijk zijn. Denk aan beïnvloeden van gedrag, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en bijbouwen van parkeerplaatsen waar dat ruimtelijk mogelijk is.

Bij het oplossen van knelpunten kijken we eerst naar het beïnvloeden van het gedrag. Door bijvoorbeeld verbeteringen in het openbaar vervoer en stimuleren van het fietsgebruik. We willen een duurzame stad zijn met een aantrekkelijke woonomgeving en er dient spaarzaam met de beperkt beschikbare openbare ruimte te worden omgegaan. Daarom worden alleen in uitzonderlijke gevallen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd als oplossing van knelpunten. Invoeren van parkeerregulering is een laatste middel om knelpunten op te lossen.

Om knelpunten in de parkeersituatie goed in beeld te krijgen en om de veranderingen in buurten te volgen meten we vanaf 2020 tweejaarlijks de bezetting van de parkeerplaatsen. Dit noemen we de parkeerdrukmeting.

4. We zorgen dat de juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats parkeert.

Op dit moment parkeert niet altijd de juiste doelgroep op de juiste plaats. Bezoekers van het Stadshart parkeren vaak op straat terwijl er nog vrije parkeerruimte in parkeergarages aanwezig is. In het Stadshart zijn veel parkeergarages in de avond, de nacht en doordeweeks overdag matig tot laag bezet. Ook zijn er inwoners met parkeerplaatsen bij hun eigen huis die beter gebruikt kunnen worden. Dit komt omdat men de voorkeur geeft aan bijvoorbeeld een goedkope vergunning op straat of omdat het gewoon makkelijker is om voor de deur te parkeren.

Om deze knelpunten aan te pakken is er POET-beleid ontwikkeld. In paragraaf 4, pagina 6 wordt dit verder toegelicht.

Bij Randstadrailhaltes en treinstations zorgen we ervoor dat OV-gebruikers voldoende ruimte hebben om hun fiets of auto te parkeren. Hierdoor wordt het gebruik van het OV gestimuleerd.

3. PARKEERBELEID FIETS

De uitgangspunten voor het fietsparkeerbeleid zijn:

1. In de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 is geregeld dat bij nieuwbouw- en transformatieprojecten er voldoende fietsparkeerplaatsen moeten zijn, voor zowel bewoners als bezoekers van het gebouw.
Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het belangrijk dat men zijn fiets op een goede veilige plaats kan stallen. Naast eisen over het aantal fietsparkeerplaatsen stelt de gemeente dus ook kwaliteitseisen.
2. Op locaties waar sprake is van een extra behoefte aan fietsparkeervoorzieningen, wordt waar mogelijk samengewerkt met andere partijen om die uitbreiding van fietsparkeercapaciteit te realiseren.
3. Door het fietsparkeren goed te regelen, versterken we de combinatie van het gebruik van fiets, auto en openbaar vervoer. Dit noemen we ketenmobiliteit.
Verbeteren en uitbreiden van voorzieningen voor fietsparkeren dragen bij aan minder gebruik van de auto. Zoetermeer zet daarom in op het stimuleren van Park&Bike.
4. Om het fietsparkeren in de stad beheersbaar te houden, kan het nodig zijn maatregelen te nemen. Denk hierbij aan het verwijderen van fietsen van foutparkeerders en het verwijderen van fietswrakken die langdurig geparkeerd staan op een plaats voor algemeen gebruik. Ook zijn er regels om te voorkomen dat fietsen hinderlijk geparkeerd staan.

4. VAN VISIE NAAR MAATREGELEN AUTOPARKEREN

Bij de actualisatie van het beleid kiezen we voor een gebiedsgerichte aanpak (zie p.3). Hieronder leggen we voor de vijf gebieden de belangrijkste uitgangspunten en doelen uit. Voor de uitvoering van het beleid worden er per gebied verschillende uitgangspunten gehanteerd voor wat een acceptabele parkeerdruk is en welke loopafstanden van de parkeerplaats van de auto tot de bestemming acceptabel zijn.

Loopafstanden

In onderstaande tabel staan de maximaal acceptabele loopafstanden vermeld per beleidsgebied en functie. Deze loopafstanden worden gebruikt bij het beoordelen van de parkeersituatie en of er sprake is van een parkeerknelpunt.

Gebied	1 ^e auto bewoners	2 ^e auto bewoners	Werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning
1. Stadshart en De Entree	0 - 300 m	0 - 300 m	0 – 600 m
2. 1 ^e schil rond Stadshart	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m
3. 2 ^e schil rond Stadshart	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m
4. Woonwijken	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m
5. Overige locaties	0 - 200 m	0 - 200 m	0 – 350 m

Parkeerdruk

In onderstaande tabel staan de normen voor de maximale parkeerdruk.

Gebied	Maximale parkeerdruk
1. Stadshart en De Entree	90%
2. 1 ^e schil rond Stadshart	90%
3. 2 ^e schil rond Stadshart	90%
4. Woonwijken	85%
5. Overige locaties	85%

Een parkeerdruk van 90% betekent dat 10% van de parkeerplaatsen binnen de acceptabele loopafstand beschikbaar is.

Er is sprake van een parkeerknelpunt als in een wijk of buurt de parkeerdruk structureel hoger is dan 90%/85% en de loopafstanden om een vrije parkeerplaats te vinden groter zijn de maximale loopafstanden.

Op die locaties waar de parkeerdruk structureel onder de 90%/85% blijft kunnen autoparkeerplaatsen worden opgeheven als de daarmee vrijgekomen ruimte geschikt is 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.

4.1. Stadshart en De Entree

De belangrijkste doelstellingen in het Stadshart zijn:

- Parkeren vindt zo min mogelijk in de openbare ruimte plaats en zo veel mogelijk in gebouwde parkeervoorzieningen zoals parkeergarages (bestaand en nieuw) of op afstand (P&R, parkeervoorzieningen bij OV-opstappunten).
- Parkeren in de openbare ruimte is gereguleerd door 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 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. Hierdoor vermindert op den duur het aantal auto's op straat. Dit geeft mogelijkheden om de openbare ruimte aantrekkelijker in te richten.
- Er wordt ingezet op een duurzaam mobiliteitsprofiel van nieuwe bewoners en bezoekers. Door een goed OV-aanbod, aanwezigheid van aantrekkelijke, snelle en comfortabele loop- en fietsroutes en de ligging van het gebied met alle voorzieningen op korte afstand, kunnen we bereiken dat bewoners en bezoekers minder auto's gebruiken.

Voor De Entree zijn de uitgangspunten meer specifiek, omdat dit gebied de komende jaren een transformatie zal doormaken:

- Bewoners parkeren in principe onder of in het gebouw, op eigen kavel;

- Bezoekers parkeren op maaiveld langs straten met gereguleerd parkeren. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld is gelimiteerd;
- Werknemers parkeren onder of in het gebouw op eigen kavel;
- Realiseren van Mobiliteitshub(s). In deze hubs worden ook deelauto's, deelfietsen, deelscooters en MaaS-concepten (Smart Mobility) aangeboden. Tevens vormen de Mobiliteitshubs ontmoetingspunten voor de wijk en kunnen pakketdiensten worden aangeboden alsmede kleinschalige horeca etc. 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

Met deze uitgangspunten wordt invulling gegeven aan een duurzaam gebied met een aantrekkelijke openbare ruimte met groen en zonder veel geparkeerde auto's op straat, bedoeld voor bewoners met een duurzaam mobiliteitsprofiel.

Maatregelen

Het parkeren in het Stadshart en De Entree is/blijft volledig gereguleerd.

Het aantal uit te geven vergunningen zal niet hoger worden dan het aantal openbare gereguleerde parkeerplaatsen.

Het betaald parkeren in de binnenstad geldt per 1 januari 2020 tot 23.00 uur. Dit was tot 18.00 uur. Hiermee stimuleert de gemeente dat bezoekers gebruik maken van de parkeergarages en komt er voor de bewoners met een vergunning meer ruimte op straat beschikbaar.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein of in de gehuurde/gekochte voorzieningen te stimuleren, past de gemeente zo nodig de uitgifteregels aan, voor parkeervergunningen voor woningen en andere functies die zelf beschikken over een parkeerplaats. Hiervoor wordt onder meer een zogenaamde POET-lijst opgesteld.

POET- beleid

Vanwege de schaarse ruimte is het van belang dat bewoners de parkeerplaatsen die op het eigen terrein/in het gebouw zijn benutten.

Tot op heden kan iedere inwoner van het gebied waar sprake is van gereguleerd parkeren, een parkeervergunning aanvragen als hij/zij niet over een eigen parkeerplaats beschikt die bij de woning hoort. Dit heeft tot gevolg dat parkeerplaatsen in appartementencomplexen vaak niet verhuurd worden omdat bewoners (vanwege de veelal veel lagere kosten) de voorkeur geven aan de eerste bewonersparkeervergunning voor het openbaar gebied. In de nieuwe Parkeerverordening is geregeld dat het college een besluit kan nemen over het maximaliseren van het aantal uit te geven vergunningen per gebied of per gebouw/bepaalde adressen. De lijst met adressen waarvoor een beperking geldt bij uitgifte parkeervergunningen wordt "POET-lijst" genoemd.

Door alle adressen van een complex op de POET-lijst te plaatsen, zijn de bewoners aangewezen op de beschikbare parkeerplaatsen in of onder het gebouw. Het is niet meer mogelijk onbeperkt een parkeervergunning voor openbaar gebied te krijgen. Als bij een project is afgesproken dat de parkeerbehoefte toch geheel of gedeeltelijk in het openbaar gebied opgelost mag worden, wordt het aantal uit te geven parkeervergunningen gemaximeerd tot het afgesproken aantal. Als meer bewoners een parkeervergunning willen hebben geldt 'wie het eerst komt het eerst maalt'.

Voor bewoners van bestaande woningen is er een overgangsregeling. Na opzegging van de huidige parkeervergunning van de vertrekkende bewoner wordt aan de nieuwe bewoner geen parkeervergunning meer verleend.

4.2. Eerste schil rond het Stadshart

De belangrijkste doelstellingen voor 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. De huidige parkeerduurbepering van 3 uur is daarbij het uitgangspunt. Deze parkeerduurbepering draagt er aan bij dat werknemers op afstand parkeren en er ruimte beschikbaar is voor bezoekers van de winkels en overige functies in de Dorpsstraat en omgeving;
- 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 parkeerders 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 zonerings (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.

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, is er slechts beperkt de mogelijkheid om deze beter benutten.

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. Hiervoor wordt onder meer een POET-lijst opgesteld. Voor bewoners van bestaande woningen is er een overgangsregeling.

4.3. 2^e schil rond het Stadshart

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

- Verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders;
- In het gedeelte van de tweede schil dat grenst aan De Entree garanderen we de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers, zo nodig door invoering van parkeerregulering. Dit stimuleert ook het medegebruik van de Mobiliteitshubs met services en aanbod in De Entree;
- Doelstelling voor parkeerregulering is naast het sturen op beschikbaarheid voor niet gewenste doelgroepen ook het beheersen van de ongewenste effecten van bouwontwikkelingen. De gemeente zet parkeerregulering niet in 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. Om de parkeervraag te beïnvloeden zetten we eerst in op stimuleren van het gebruik van OV en fiets en op het zo efficiënt mogelijk benutten van de bestaande parkeercapaciteit;
- Het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen, garageboxen en parkeren op eigen terrein wordt zo veel mogelijk gestimuleerd. Dit doen we onder meer door

handhaving of door voorstellen tot beter gebruik omdat het anders leidt tot (kostbare) aanpassingen in de openbare ruimte.

Maatregelen

Het streven is de parkeerdruk in de openbare ruimte in de tweede schil niet boven de 90% procent uit te laten komen. Dit betekent dat gemiddeld 1 op de 10 parkeerplaatsen altijd beschikbaar is om zoekverkeer te voorkomen en loopafstanden te beperken.

- Als de parkeerdruk overdag of 's avonds hoger ligt dan 90% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen zijn wijkvreemde parkeerders de veroorzakers van de (te) hoge parkeerdruk. Deze situatie is op te lossen 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. Dit is een indicatie dat de parkeerdruk veroorzaakt wordt door een tekort aan voldoende parkeerplaatsen.

In beide gevallen start een proces van overleg met bewoners en andere belanghebbenden om passende maatregelen te nemen. Dit is maatwerk.

Daarbij kijken we eerst of de situatie te verbeteren is door gedragsverandering: het stimuleren van andere vervoerwijzen en/of beter benutten van bestaande parkeerplaatsen. Ook de toevoeging van parkeerplaatsen of invoering van parkeerregulering behoort tot de mogelijkheden

Als uiteindelijk parkeerregulering nodig lijkt te zijn dan gebruikt de gemeente een standaard stappenschema. Deze werkwijze staat kort beschreven in paragraaf 6 en meer uitvoerig in de Nota Parkeerbeleid Zoetermeer 2019, hoofdstuk 7.

4.4. Woonwijken

De belangrijkste doelstellingen in de woonwijken zijn:

- Het verminderen en/of beheersbaar houden van de parkeerdruk. Zeker in de nabijheid van een RandstadRailhalte en/of wijkwinkelcentrum is dit belangrijk;
- Behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De gemeente legt in principe geen nieuwe parkeerplaatsen aan om bestaande parkeertekorten op te lossen, met uitzondering van locaties waar dit geen afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit (op enige loopafstand van het woongebied);
- Privé parkeerplaatsen (opritten, carports, garageboxen) moeten worden gebruikt zoals bedoeld.

Maatregelen

- In principe is er in de woonwijken geen parkeerregulering. Bij en in de omgeving van de RandstadRailhaltes en wijkwinkelcentra is parkeerregulering wel een optie.
- 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 voor de auto's van de bewoners. In dat geval start een proces van overleg met bewoners en andere belanghebbenden om passende maatregelen te nemen. Dit is maatwerk.
- In het geval de hoge parkeerdruk zich voordoet op 150 meter loopafstand vanaf een RandstadRailhalte en/of wijkwinkelcentrum 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 door invoering van parkeerregulering. Daarbij houden we rekening met de parkeerbehoefte van bewoners en hun bezoekers en eventuele werknemers. Als een mogelijke verschuiving van de parkeerdruk naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen daar tot een te hoge parkeerdruk leidt, kunnen (ook) extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

4.5 Overige locaties

De belangrijkste doelstellingen in de overige gebieden zijn:

- De parkeervraag van de werkfuncties en de bezoekersaantrekkende functies wordt primair opgelost binnen de eigendomsgrenzen van de betreffende functie. Er mag geen overloop van parkeervraag ontstaan naar de omgeving;
- De gemeente legt in principe geen (nieuwe) parkeerplaatsen aan in de openbare ruimte, behalve voor bezoekers van de openbare ruimte (recreatie) en bijvoorbeeld voor P&R-doeleinden;
- 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).

Maatregelen

- Bij de werkfuncties zetten we in 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, hanteert de gemeente geen sturend parkeerbeleid. De gemeente gaat uit van een zelfvoorziening van parkeren door de gevestigde (en nog te vestigen) bedrijven en bezoekersaantrekkende functies;
- Als in woonwijken rond de bedrijfsterreinen of bezoekersaantrekkende functies de parkeerdruk te hoog wordt, kan afhankelijk van de situatie worden overgegaan tot de invoering van parkeerregulering in de woonwijk;
- Als de te hoge parkeerdruk in de woonwijken komt door onvoldoende benutten van bestaande private parkeerplaatsen (bijvoorbeeld achter de slagboom), dan neemt de gemeente het initiatief om met de betreffende eigenaren van die private parkeerplaatsen tot een verbetering van het gebruik van de eigen parkeerplaatsen te komen.

5. VAN VISIE NAAR BELEID FIETSPARKEREN

Voor het fietsparkeren zijn de ambities en maatregelen voor grote delen van de stad hetzelfde en is gekozen voor een aanpak voor de gehele stad.

De belangrijkste doelstellingen voor het fietsparkeren zijn;

- Alle doelgroepen kunnen op optimale afstand (bij voorkeur binnen 0 tot 300 meter van de bestemming) parkeren in een kwalitatief goede fietsparkeervoorziening;
- We stimuleren het gebruik 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;
- We verleiden fietsers om te parkeren in de juiste fietsparkeervoorziening. Als dit niet tot het gewenste parkeergedrag leidt, kan de gemeente (pas) handhavend optreden;
- We beïnvloeden de keuze van de vervoerwijze, met als doel de bewoners te stimuleren de fiets boven de auto te verkiezen als belangrijkste vervoermiddel voor binnenstedelijke

verplaatsingen. Hiervoor stimuleren we de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van passende fietsparkeervoorzieningen.

Maatregelen

We nemen, daar waar nodig en mogelijk, de volgende maatregelen om in de hele stad fietsparkeerproblemen op te lossen en het fietsgebruik te stimuleren:

- Verhogen kwaliteitsniveau van bestaande fietsparkeervoorzieningen;
- Duidelijke bewegwijzering naar en binnen fietsparkeervoorzieningen;
- Door als gemeente bij private ontwikkelingen mee te denken en mee te ontwikkelen kunnen er extra (openbare) fietsparkeervoorzieningen komen;
- Openstellen van privévoorzieningen voor openbaar gebruik. In sommige gebieden kan men gebruik maken van bestaande particuliere fietsparkeervoorzieningen;
- Buurfietsparkeerclusters realiseren en fietsboxen plaatsen. In buurten waar voor bewoners onvoldoende individuele fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn, kunnen gezamenlijke buurfietsparkeerclusters en fietsboxen een oplossing bieden;
- Op probleemlocaties tijdelijk extra fietsnietjes in de openbare ruimte plaatsen. Vervolgens kijken we naar het duurzaam inpassen van definitieve fietsparkeervoorzieningen.

Voor OV-knooppunten, het Stadshart en bij wijkwinkelcentra stelt de gemeente specifieke maatregelen voor.

6. MAATREGELEN IN OVERLEG

Om de parkeerbeleidsdoelen te bereiken en knelpunten op te lossen, kunnen drie instrumenten worden ingezet: communicatie, parkeercapaciteit en parkeerregulering.

- Communicatie: zorgen dat parkeerders geïnformeerd zijn over de reguleringsmaatregelen en waar beschikbare parkeerplaatsen zijn gesitueerd. Overleg met betrokkenen over oplossen van knelpunten bijvoorbeeld door betere benutting van parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Parkeercapaciteit: zorgen voor de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen op de juiste locatie. Hiervoor zijn er de parkeernormen bij nieuwbouw. Bij knelpunten in bestaande situaties moet altijd de afweging gemaakt worden tussen enerzijds de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte en anderzijds de behoefte aan meer parkeerplaatsen.
- Parkeerregulering: zorgen dat de beschikbare parkeerplaatsen gebruikt worden door de gewenste parkeerdoelgroepen. Als overwogen wordt om knelpunten op te lossen door het invoeren van parkeerregulering dan gebruikt de gemeente een stappenplan om de belanghebbenden bij dit besluit te betrekken.

Voor de invoering van parkeerregulering gaat de gemeente te werk volgens een stappenplan:

- Stap 1: oplossingen inventariseren in gesprek met de buurt
- Stap 2: in overleg met vertegenwoordigers uit de buurt/wijk wordt een draagvlakmeting opgesteld
- Stap 3: uitvoeren van de draagvlakmeting.
Hierbij geldt dat alle betrokkenen worden benaderd. De parkeerregulering wordt ingevoerd als de meerderheid voorstander is. Daarbij geldt wel dat de uitkomst alleen geldig is als meer dan 30% van de betrokkenen heeft meegedaan aan de peiling.

NOTA PARKEERNORMEN EN UITVOERINGSREGELS ZOETERMEER 2019

Parkeernormen zijn één van de beleidsinstrumenten waarmee de gemeente de parkeerbeleidsdoelen kan realiseren. In deze samenvatting gaan we in op de indeling in drie zones die gelden voor het bepalen en het toepassen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen. Ook lichten we toe dat er specifieke normen voor bepaalde functies en doelgroepen zijn en hoe we omgaan met bijzondere voertuigen en laadpunten voor elektrische auto's. Tot slot is het stappenschema opgenomen waarmee een initiatiefnemer het minimaal te realiseren aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets kan bepalen. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een nieuw te ontwikkelen functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. Parkeernormen worden dus gebruikt om een prognose te maken van de te verwachten minimale parkeerbehoefte bij nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten. Ook bij gebruikswijzigingen van bestaande functies kunnen parkeernormen worden gebruikt om de veranderende parkeerbehoefte in beeld te brengen. Parkeernormen worden per gemeente vastgesteld en zijn via een paraplubestemmingsplan of een specifiek bestemmingsplan juridisch bindend. Parkeernormen zorgen er op die wijze voor dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd bij nieuwe ontwikkelingen en parkeeroverlast voor de omgeving van een ontwikkeling wordt voorkomen.

1. Gebiedsindeling in drie zones

Voor het bepalen van de parkeernormen en de toepassing daarvan is er voor gekozen om Zoetermeer op te delen in 3 zones. Tot op heden golden in heel Zoetermeer dezelfde parkeernormen. Het doel hiervan is om meer gebiedsgericht te werken. De indeling in de drie zones is gebaseerd op de beschikbare ruimte, de kwaliteit van het openbaar vervoer, de ligging/fietsafstand ten opzichte van het centrale gebied Stadshart en Entree en het voorzieningenniveau. De kenmerken van de gebieden zien we terug in het huidige autobezit per gebied. In het centrumgebied is het autobezit lager dan gemiddeld (0,8 auto's per huishouden) en in de perifere woonwijken met minder OV en minder voorzieningen is het autobezit hoger (1,2 auto's per huishouden) dan gemiddeld in heel Zoetermeer (1,0). De afgelopen jaren is dit verschil in autobezit en het gemiddeld autobezit per huishouden in Zoetermeer redelijk stabiel (zie de grafiek op p.8 van de Nota Parkeernormen).

De indeling van de drie zones voor de parkeernormen is als volgt (zie kaart parkeernormzones www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid):

- Zone A- centrumgebied
- Zone B – in de schil van het centrumgebied
- Zone C- op grotere afstand van het centrum

2. Parkeernormen – doelgroepen en per functie

In de parkeernormenlijst (zie www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid) en in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 staan per zone de parkeernormen voor de auto en de fiets per functie (wonen, winkels, bedrijven, onderwijs, horeca etc. Bij de woonfunctie zijn de parkeernormen verder gedifferentieerd naar gestapelde/ grondgebonden woningen en naar grootte van de woning. Bovendien zijn er specifieke parkeernormen voor woningen voor bepaalde doelgroepen, zoals sociale/goedkope huurwoningen, studentenhuisvesting en zorgwoningen opgenomen.

3. Bijzondere voertuigen en elektrisch laden

Voor motorfietsen, bromfietsen en snorfietsen geldt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert binnen de contouren van de ontwikkeling.

Voor de parkeerplaatsen voor mindervaliden sluit de gemeente aan bij landelijke richtlijnen van het CROW. Bij woningen en voorzieningen geldt voor mindervaliden een vraagvolgend beleid.

Voor het parkeren van scootmobielen is het Bouwbesluit van toepassing.

De gemeente wil het elektrisch rijden stimuleren en aansluiten op de transitie naar elektrisch rijden. Het huidige bezit van elektrische auto's zit rond de 1,5 %. Daarom is voor nieuwe ontwikkelingen de norm opgenomen dat 5% van de parkeerplaatsen voor auto én fiets voorzien dient te zijn van een laadpunt. Nog eens 5% van de parkeerplaatsen moet voorbereid zijn op elektrisch laden. De eisen voor elektrisch laden gelden alleen bij bouwinitiatieven waarbij meer dan 20 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Toepassingskader

In onderstaand schema is weergegeven hoe de parkeereis voor auto en fiets bij nieuwbouw en transformatie wordt berekend. In de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels wordt in hoofdstuk 5 het stappenschema uitvoerig toegelicht. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer het parkeren binnen de contouren van de ontwikkeling oplost. Dit geldt voor zowel de auto als de fiets en zowel voor het aandeel vaste gebruikers (bewoners, werknemers) als het bezoekersdeel.

Schema Toepassingskader

<p>Parkeervraag</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bepaling normatieve parkeerbehoefte<ul style="list-style-type: none">• Functie A * parkeernorm A etc. = + ... parkeerplaatsen2. Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit<ul style="list-style-type: none">• Mits voldaan aan benoemde voorwaarden = +/- ... parkeerplaatsen
<p>3. Vaststelling van de normatieve parkeeropgave behorende bij de ontwikkeling (nieuwbouw of transformatie), uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets</p>
<p>Parkeeraanbod</p> <ol style="list-style-type: none">4. Parkeerplaatsen op de ontwikkellocatie (incl. dubbelgebruik)<ul style="list-style-type: none">• Vastgelegd op POET-lijst = -/- ... parkeerplaatsen5. Parkeerplaatsen privaat = -/- ... parkeerplaatsen6. Ontheffingsmogelijkheden (bestuurlijke goedkeuring)<ul style="list-style-type: none">• 6a. Parkeerplaatsen van de gemeente• 6b. Bijdrageregeling• Mits voldaan aan benoemde voorwaarden = -/- ... parkeerplaatsen
<p>7. Vaststelling van het door de initiatiefnemer te realiseren aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets, de locatie daarvan en de daarbij behorende voorwaarden / afspraken</p>