

**Aan**

De gemeenteraad van Zoetermeer

**Zaakid**

2025-121490

**Van**

Het college/ Wethouder Frinking

**Datum**

7 oktober 2025

**Onderwerp**

Beantwoording van de schriftelijke vragen van de PVV-fractie d.d. 22 augustus 2025 over parkeerdruk en parkeernormen

**Bijlagen**

Schriftelijke vragen

**Vraag 1**

Is er op dit moment een actueel overzicht van de parkeerdruk per wijk in Zoetermeer? Zo ja, kunt u dit (indien nog niet gedeeld) met de raad beschikbaar stellen?

**Antwoord 1**

Er is op dit moment geen actueel overzicht van de parkeerdruk per wijk in Zoetermeer beschikbaar. Wel zijn ten behoeve van projecten parkeerdrukonderzoeken recentelijk uitgevoerd zoals in Meerzicht, Binnenstad en bij de Boerderij. Het laatste parkeerdrukonderzoek in de gehele stad dateert van meer dan 2 jaar geleden en is niet meer actueel. Momenteel wordt een nieuw parkeerdrukonderzoek voor de gehele gemeente voorbereid dat in het najaar zal worden uitgevoerd. De resultaten van dit parkeerdrukonderzoek zijn op wijk- en buurtniveau aan het eind van het jaar beschikbaar.

**Vraag 2**

Op welke locaties in Zoetermeer is recent sprake geweest van overschrijding van de acceptabele parkeerdruknorm (bijvoorbeeld >85%), voor zover dit nog niet eerder is gerapporteerd?

**Antwoord 2**

Er zijn geen andere locaties onderzocht dan de recent uitgevoerde parkeerdrukonderzoeken in Meerzicht, Binnenstad en bij de Boerderij. Een nieuw parkeerdrukonderzoek op wijk- en buurtniveau zal binnen Zoetermeer dit najaar plaatsvinden. Dit parkeerdrukonderzoek zal inzicht geven in de actuele parkeerdruk.

**Vraag 3**

Welke parkeernormen zijn toegepast bij de volgende recente of geplande woningbouwprojecten?

- a. De Entree (met inachtneming van de aparte maatwerknota van februari 2025)
- b. Herontwikkelingen in Oosterheem
- c. Herontwikkelingen of transformatieprojecten in Buytenwegh
- d. Binnenstedelijke projecten zoals Markt 10 in het Stadshart

e. De nieuwe woontorens aan de Engelandlaan?

**Antwoord 3a**

De parkeernormen conform de "[Maatwerkparkeernota parkeernormen en uitvoeringsregels Entree](#)" zijn toegepast. Dit betekent dat minimaal deze parkeernormen dienen te worden gerealiseerd. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de minimale parkeernorm is toegestaan.

**Antwoord 3b, 3c, 3d en 3e**

Voor alle genoemde woningbouwprojecten zijn de parkeernormen conform de "[Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer](#)" toegepast (zie tabel 1 parkeernormen functie wonen). Dit zijn de minimaal vereiste parkeernormen. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de minimale parkeernorm is toegestaan.

**Vraag 4**

Voor De Entree: is het college zich ervan bewust dat de gehanteerde lagere parkeernormen, in combinatie met de inzet op deelmobiliteit, kunnen leiden tot zorgen bij toekomstige bewoners en omliggende wijken? Zo ja, hoe gaat het college deze zorgen wegnemen?

**Antwoord 4**

Ja hiervan is het college zich bewust. Daarom zijn de parkeernormen uit de "Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer" ook opgenomen in de "[Maatwerkparkeernota parkeernormen en uitvoeringsregels Entree](#)". In De Entree kan alleen onder strenge voorwaarden maatwerk worden gehanteerd met eventueel iets lagere parkeernormen mits goed onderbouwd. Hierbij zullen mobiliteitsmaatregelen ter reductie van het autogebruik (zoals deelmobiliteit en goed OV) een voorwaarde zijn. Ook is sprake van een terugvaloptie in het parkeerbeleid bij het niet goed functioneren van bijvoorbeeld deelmobiliteit. De parkeersituatie zal gemonitord worden en indien nodig kunnen aanvullende maatregelen worden genomen om de parkeerdruk te verlagen.

**Vraag 5**

Voor Markt 10 en de woontorens aan de Engelandlaan: hoe wordt geborgd dat de parkeerdruk in en rond het Stadshart niet verder toeneemt door toepassing van lage parkeernormen of het ontbreken van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein?

**Antwoord 5**

Voor Markt 10 (waaraan momenteel gewerkt wordt) is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners in een eigen nieuw te bouwen parkeergarage wordt opgevangen. Bij de vergunningverlening welke naar verwachting pas op zijn vroegst volgend jaar zal plaatsvinden dient te worden voldaan aan het dan geldende parkeerbeleid. De parkeerbehoefte van de woontorens aan de Engelandlaan wordt opgevangen op de bestaande openbare parkeervoorzieningen rond de torens waar eerder kantoorpersoneel parkeerde en door de realisatie van 43 nieuwe parkeerplaatsen bij Engelandlaan 140.

Bezoekers kunnen parkeren in de parkeergarages van het Stadshart of op beschikbare openbare parkeerplaatsen.

#### **Vraag 6**

In hoeverre wordt bij andere woningbouwlocaties nog gewerkt met de onderkant van de parkeernormen uit de Nota 2019, en hoe verhoudt zich dat tot de parkeerdruk in de betreffende wijken?

#### **Antwoord 6**

Parkeernormen gelden conform de “Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer”. Dit zijn minimale vereiste parkeernormen. De eigen parkeerbehoefte dient binnen de ontwikkellocatie te worden opgelost. Meer parkeerplaatsen realiseren wat minimaal vereist is op basis van de parkeernormen is toegestaan. Er is dan ook geen sprake van een onderkant van de parkeernormen en ook geen bovenkant. Het parkeerbeleid kent geen maximale parkeernormen.

#### **Vraag 7**

Welke criteria zijn gebruikt bij het opstellen van de huidige parkeernormen en in hoeverre is daarbij gekeken naar de praktijk in andere vergelijkbare gemeenten?

#### **Antwoord 7**

De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers en aanbevelingen van het “kennisplatform CROW” (voorheen bekend als Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek). Daarnaast is bij het bepalen van de parkeernormen gekeken naar het autobezit per wijk. De hoogte van de parkeernormen is gedifferentieerd naar gebieden. Hierbij is de gebiedstypologie bepalend. In de binnenstad gelden andere parkeernormen dan in perifere woonwijken. In algemene zin geldt dat bij de bepaling van de parkeernormen rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid van toekomstige gebruikersgroepen. Deze autoafhankelijkheid wordt met name ingegeven door:

- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en beschikbaarheid van fietsparkeervoorzieningen;
- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en zorgvoorzieningen.

Teneinde het parkeerbeleid gebiedsgericht te maken heeft Zoetermeer gekozen voor deze systematiek bij het hanteren van de parkeernormen. Verder zijn de parkeernormen afhankelijk van de grootte van de te realiseren woningen of de specifieke doelgroepenfunctie (zoals sociale huurwoningen, jongerenwoningen, zorgwoningen, studentenhuysvesting, kamerverhuur of verpleeg-/verzorgingshuis). De parkeernormen zijn opgesteld onder begeleiding van een landelijk opererend parkeeradviesbureau volgens een landelijk gehanteerde systematiek. Hierbij is ook gekeken naar de parkeernormen in andere vergelijkbare gemeenten.

#### **Vraag 8**

We zijn bekend met het feit dat de wens er ligt om meer gebruik te maken van deelvervoer en het openbaar vervoer. Hoe ziet het college dit in de praktijk voor zich, zolang er geen aanvullende stimulans wordt gegeven zoals het aantrekkelijker maken van het OV?

**Antwoord 8**

Het college vindt de bereikbaarheid met het OV zeer belangrijk en werkt aan maatregelen om het gebruik van het OV aantrekkelijker te maken. Dit doet het college in samenwerking met de MRDH door de bereikbaarheid en zichtbaarheid van haltes te verbeteren en in te zetten op verbetering van het OV tussen Zoetermeer en Leiden en tussen Zoetermeer en Rotterdam. Ook zet het college in op maatwerkvervoer in de stad. Momenteel wordt gesproken met een aanbieder van deelfietsvervoer en wordt de inzet van deelmobiliteit in projecten vanuit het beleid mogelijk gemaakt en gestimuleerd. Dit beleid kunt u terugvinden in de Mobiliteitsvisie 2030, de Mobiliteitsstrategie Binnenstad en de Ruimtelijke Strategie Zoetermeer.

**Vraag 9**

Met name rondom de Engelandlaan hebben wij veel zorgen vanuit bewoners ontvangen over de te hoge parkeerdruk. Wat gaat het college op korte termijn doen om deze huidige problemen terug te dringen?

**Antwoord 9**

Door de bouwactiviteiten waren een groot aantal parkeerplaatsen niet beschikbaar. Bewoners zijn hierover geïnformeerd en alternatieven zijn aangeboden. Op korte termijn worden deze parkeerplaatsen weer vrijgegeven.

**Vraag 10**

Deelt het college met ons en de bewoners de opvatting dat lage parkeernormen en hoge parkeerdruk leiden tot achteruitgang van de openbare ruimte, overlast voor omwonenden en minder leefbare wijken?

**Antwoord 10**

Het college realiseert zich dat in een groeiende stad de ruimte schaars is en dat hierin keuzes dienen te worden gemaakt, zeker in de beoogde hoogstedelijke milieus (Entree en Binnenstad). Ruimte voor groen, spelen en ontspannen ziet het college als belangrijke functies voor een prettige en leefbare openbare ruimte.

**Vraag 11**

Is het college bereid om, waar nodig, de gehanteerde parkeernormen te herzien of te verhogen, met name in wijken waar de parkeerdruk nu al te hoog is?

**Antwoord 11**

Het parkeerbeleid is inmiddels vijf jaar oud en aan een actualisatie toe. Eerst zal een stadsbreed Parkeerdrukonderzoek worden uitgevoerd, daarna volgt de evaluatie van het huidige parkeerbeleid. Op basis van deze bevindingen wordt in 2026 het nieuwe parkeerbeleid opgeleverd waar nodig met herziening van de parkeernormen.

**Vraag 12**

Wil het college onderzoeken of het in de toekomst wenselijk is om geen afwijkingen meer toe te staan onder de minimale norm, of in bepaalde gebieden met een hogere standaardnorm te werken?

**Antwoord 12**

Van een standaardnorm is geen sprake. De parkeernormen uit het parkeerbeleid zijn minimaal vereiste parkeernormen. Meer parkeerplaatsen realiseren dan de minimale parkeernormen is altijd mogelijk, maar dit vraagt een zorgvuldige afweging tussen parkeermogelijkheden, groen en leefbaarheid. Er gelden geen maximale parkeernormen.

Voor technische vragen kunt u zich wenden tot:

Naam : Roel Effting

Telefoonnummer : +31793469187

E-mailadres : R.Effting@zoetermeer.nl