

Verslag Samenspraak Actualisatie Parkeerbeleid

September 2019



Illustratie: Paul Micolò

VERSLAG SAMENSpraak ACTUALISATIE PARKEERBELEID

1. INLEIDING

In oktober 2018 heeft de raad het “Procesvoorstel actualisatie Parkeerbeleid” vastgesteld, waarin is afgesproken hoe het college de samenspraak over de actualisatie van het parkeerbeleid organiseert met bewoners, bezoekers van de stad en stakeholders.

De samenspraak met de inwoners en bezoekers van de stad heeft eerst plaatsgevonden op het niveau van *raadplegen* in de vorm van een breed uitgezette enquête. Na het invullen van de enquête konden bewoners zich aanmelden voor een samenspraakpanel. In de enquête kon men zijn mening en ideeën kwijt over de actualisatie van het parkeerbeleid en over mogelijke uitgangspunten voor aanpassing van het parkeerbeleid. De samenspraak met een panel van stakeholders en een panel met bewoners heeft plaatsgevonden op het niveau van *adviseren*.

In dit verslag zijn de resultaten van de samenspraak weergegeven.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de aanpak van de samenspraak activiteiten. Vervolgens is in de hoofdstukken 3 en 4 de inbreng van de deelnemers van de samenspraak samengevat. Tot slot staat in hoofdstuk 5 de reactie van het college op de inbreng van de deelnemers.

De uitkomsten van de samenspraak worden door het college van B&W en de gemeenteraad gebruikt om een goede afweging te kunnen maken tussen de soms tegenstrijdige belangen.

2. SAMENSPRAAKACTIVITEITEN

Parkeerenquête

Om inwoners en bezoekers aan Zoetermeer te raadplegen is een enquête opgesteld gericht op de ervaringen met betrekking tot parkeren en de meningen over mogelijke oplossingen voor parkeerknelpunten en te nemen parkeermaatregelen.

In de periode van 31 januari t/m 14 februari 2019 kregen bewoners en bezoekers van Zoetermeer de mogelijkheid om een online vragenlijst in te vullen. Om zoveel mogelijk reacties te verkrijgen is de enquête online gezet en uitgebreid onder de aandacht gebracht. Er is geadverteerd op facebook en publiciteit aan gegeven via de website van de gemeente, op “DoeMee”, via het Stadsnieuws en de lokale media. Om bezoekers van de stad te bereiken zijn advertenties geplaatst op parkeerautomaten in de Stadshartgarages, flyers neergelegd bij tankstations, winkels en het parkeerbedrijf. Ook is geadverteerd op facebookpagina’s van inwoners van Zoetermeer en omliggende gemeenten. Voorts zijn de tien grootste bedrijven van Zoetermeer benaderd met het verzoek de enquête onder de aandacht van hun medewerkers te brengen.

In totaal hebben 1627 respondenten de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld en hun ervaringen met betrekking tot het parkeren in Zoetermeer gedeeld.

De respondenten hebben diverse knelpunten aangekaart en aangegeven hoe zij denken over oplossingen van knelpunten rondom het aspect parkeren. Een samenvatting van de resultaten van de enquête is opgenomen in Bijlage 1. Het volledige onderzoeksrapport is te vinden op www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid.

Eerste panelgesprekken met inwoners

In de enquête is aan inwoners gevraagd naar belangstelling voor deelname aan een parkeerpanel. Hierop kwamen ruim 200 positieve reacties. Om inhoudelijk het gesprek te kunnen verdiepen is gekozen voor gesprekken met kleine groepen. Vanwege de enorme belangstelling is besloten om drie maal 30 mensen uit te nodigen op drie verschillende avonden. Voor de selectie van de in totaal 90 deelnemers heeft het team Onderzoek & Statistiek namen geselecteerd waarbij rekening is gehouden met een goede spreiding over de wijken en naar leeftijdscategorie. Voorts zijn enkele vertegenwoordigers van wijkverenigingen, die al actief deelnamen aan samenspraakbijeenkomsten over grote projecten, in de gelegenheid gesteld deel te nemen.

Op 14 maart, 2 en 3 april is de eerste ronde van panelgesprekken gehouden. Per avond hebben er circa 15 mensen deelgenomen. Enkelen hadden gemeld verhinderd te zijn, anderen zijn niet verschenen.

Doel van deze eerste ronde was bij de deelnemers meningen en ideeën over het parkeren op te halen:

- wat gaat goed?
- wat kan beter?
- wat zijn mogelijke oplossingen voor de knelpunten? En wie moet die oplossen?

Eerste panelgesprek met stakeholders

Voor de panelgesprekken met stakeholders zijn uitgenodigd: vertegenwoordigers van woningcorporaties, vastgoedeigenaren Stadshart en Dorpsstraat, enkele projectontwikkelaars die actief zijn in Zoetermeer, winkeliersverenigingen, RVOZ, Toegankelijkheidsraad, ROVER en fietsersbond.

Op 5 maart was de eerste panelbijeenkomst. Van de circa 30 genodigden kwamen 15 personen op de panelbijeenkomst. De vertegenwoordigers van de woningbouwcorporaties waren verhinderd, met hen apart een gesprek gevoerd.

De opzet van het panelgesprek met de stakeholders was hetzelfde als het gesprek met de inwoners. Doel van de eerste ronde was bij de deelnemers meningen en ideeën over het parkeren op te halen:

- wat gaat goed?
- wat kan beter?
- wat zijn mogelijke oplossingen voor de knelpunten? En wie moet die oplossen?

Tweede ronde panelgesprekken

Op basis van beleidsuitgangspunten, onderzoeken en de opbrengsten van de enquête en eerste ronde panelgesprekken zijn visiepunten geformuleerd voor het parkeerbeleid voor de auto en de fiets.

In de tweede ronde van de panelgesprekken zijn de visiepunten voorgelegd aan de deelnemers. Op 9 mei vond de tweede bijeenkomst van het parkeerpanel met stakeholders plaats en op 16 mei een bijeenkomst met het parkeerpanel van bewoners. Deze keer waren alle deelnemers van de 3 panelbijeenkomsten voor bewoners uit de eerste ronde uitgenodigd. Er kwamen 15 deelnemers.

Inbreng na de eerste en tweede ronde panelgesprekken

Bij het versturen van het verslag van tweede ronde panelgesprekken is iedereen de gelegenheid geboden aanvullende reacties per e-mail aan te leveren. De verslagen van de tweede ronde zijn ook verstuurd naar de deelnemers aan de eerste ronde die niet aanwezig konden zijn bij de tweede ronde.

We ontvingen hierop een aantal uitvoerige reacties met aanbevelingen voor het nieuwe parkeerbeleid.

Ook deze reacties zijn verwerkt in hoofdstuk 3.

Aanpassing samenspraakproces

Op 8 oktober 2018 heeft de raad het “Procesvoorstel actualisatie Parkeerbeleid” vastgesteld. In dit procesvoorstel was de volgende planning van activiteiten opgenomen:

Stap	Proces	Resultaat
Projectstart/-plan	Terugkoppeling procesaanpak aan college en raad Vaststelling projectplan Startoverleg projectgroep	Projectplan, procesafspraken, rolverdeling, aanpak samenspraak
Inventarisatie en vaststelling parkeerthema's	Bijeenkomst parkeerpanel bewoners Bijeenkomst parkeerpanel overige sleutelfiguren Overleg projectgroep	Samenvattingen bijeenkomsten Tussenrapport inventarisatie
Tussentijdse besluitvorming	Presentatie college Consultatie raad	Vaststelling thema's en aanpak
Uitwerking parkeerthema's en parkeerbeleid	Overleg projectgroep	Werkdocument parkeerbeleid
Terugkoppeling en draagvlak	Bijeenkomst parkeerpanel bewoners Bijeenkomst parkeerpanel overige sleutelfiguren	Parkeerthema's en parkeerbeleid aangepast aan resultaten uit de parkeerpanels en bestuurlijke terugkoppeling.

Opstellen parkeerbeleid	Overleg projectgroep	Concept-parkeerbeleid Definitief parkeerbeleid Uitvoeringsprogramma Monitoringsplan
Besluitvorming	Bestuurlijke behandeling	Raadsbesluit geactualiseerd parkeerbeleid

Gelijktijdig met het vaststellen van het procesvoorstel voor de samenspraak heeft de raad ook de Versnellingsagenda woningbouw vastgesteld, met de zogenaamde kavelpaspoorten. In de kavelpaspoorten zijn de doelstellingen en de kaders voor de ontwikkeling van een aantal grotere woningbouwlocaties vastgesteld. Nieuwe oplossingen met nieuwe mobiliteitsconcepten en andere normen voor het parkeren maken deel uit van de kavelpaspoorten. Bij de discussie in de raad rond de Versnellingsagenda woningbouw met “kavelpaspoorten” en bij de samenspraak over een aantal projecten (Markt 10, Masterplan Entreegebied, Luxemburglaan 2-10 en Engelandlaan 140 en 270) is duidelijk naar voren gekomen hoe de raad en inwoners denken over veranderingen in het parkeerbeleid. De uitkomsten van de enquête boden aanvullend een uitvoerig beeld over de thema’s rond parkeren die spelen in Zoetermeer, huidige knelpunten en het draagvlak voor mogelijke oplossingsrichtingen.

In de eerste ronde panelgesprekken is daarom naast de inventarisatie van knelpunten ook al ingegaan op verbeteringen en oplossingsrichtingen die men ziet voor de knelpunten rond parkeren. Vervolgens zijn in de tweede ronde van de panelgesprekken visiepunten geformuleerd voor autoparkeren en voor fietsparkeren. Deze zijn voorgelegd aan de beide panels en daarna voor beeldvorming aan het college (Carroussel).

In de raadscommissie is in de periode april – juli 2019 meerdere malen gesproken over parkeren bij nieuwe projecten en over de toepassing van het huidig beleid bij transformatie van kantoren, ook in relatie tot huidige parkeerproblematiek. Deze discussie maakte duidelijk dat het instrumentarium van het beleid uit 2012 niet helemaal voorziet in de actuele situaties en dat aanpassing gewenst is. Het nieuwe beleid voorziet in oplossingen voor deze tekortkomingen. Het nieuwe beleid is gericht op een koppeling tussen de afspraken die gemaakt worden met de ontwikkelaars aan de ene kant en de uitgifte van vergunningen en ontheffingen aan bewoners aan de andere kant.

Bij nieuwe ontwikkelingen en transformatie is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte wordt opgelost binnen de contouren van de ontwikkeling en/of door gebruik van andere private parkeervoorzieningen. Daarmee samenhangend kan vervolgens via POET-lijsten (Parkeren Op Eigen Terrein) de uitgifte van vergunningen en ontheffingen beperkt worden voor woningen waarvoor parkeerplaatsen op de eigen/private locatie zijn.

In de tweede ronde panelgesprekken zijn de kaders voor de actualisatie van het beleid besproken. Verderop in dit samenspraakverslag staan de resultaten waaruit blijkt dat er een ruim voldoende draagvlak is voor de uitgangspunten van het beleid. De discussie gaat vooral over de toepassing en de instrumenten van het beleid.

In een technisch overleg dat gepland wordt vóór de behandeling van de actualisatie van het parkeerbeleid gaat het college met de raad in gesprek over de visie en vooral over hoe de instrumenten van het parkeerbeleid in de praktijk gaan werken.

3. INVENTARISATIE KNELPUNTEN EN VOORSTELLEN OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit hoofdstuk wordt de inbreng beschreven van de deelnemers aan de samenspraak in de eerste ronde. De belangrijkste punten van de bewoners staan vermeld in paragraaf 3.1. Vervolgens komt in paragraaf 3.2 de inbreng van de stakeholders aan de orde.

Na iedere bijeenkomst is de deelnemers een verslag toegestuurd en is de gelegenheid geboden om aanvullende opmerkingen mee te geven. Een aantal deelnemers heeft hierop uitvoerige reacties gestuurd met suggesties voor het nieuwe beleid.

Als onderdeel van de inventarisatiefase is in februari 2019 een enquête gehouden. De bevindingen van de enquête zijn in de gesprekken met bewoners en stakeholders terug gekomen. De samenvatting van de uitkomsten van de enquête staat in bijlage 1.

3.1 Eerste panelgesprek bewoners

Tijdens de panelgesprekken met bewoners is veel informatie opgehaald over de knelpunten die men ervaart met parkeren en ook over wat men goed vindt gaan en aan welke oplossingsrichtingen gedacht kan worden om parkeerknelpunten op te heffen.

Beleid: verbeterpunten – wat gaat er nog niet goed

De genoemde verbeterpunten zijn gegroepeerd per thema. Een aantal knelpunten, zoals parkeeroverlast van bedrijfsbusjes in woonwijken en zorgen over een (toekomstig) tekort aan parkeerplaatsen in het Stadshart, is veelvuldig genoemd. In het onderstaande zijn de opmerkingen gegroepeerd per thema en staan er vervolgens de door de deelnemers voorgestelde maatregelen.

a. Opmerkingen over parkeernormen

- De parkeernorm in Oosterheem/project Nurtrihage/ bij transformatieprojecten is te laag
- De parkeernormen zijn niet meer actueel, het autobezit is sterk toegenomen
- Huidige parkeernormen niet wijzigen maar behouden
- Als er in het Entreegebied een lage norm wordt vastgesteld dan mag dat niet tot overlast leiden in de omringende wijken

Voorgestelde maatregelen:

- *Bij nieuwbouw projecten, onder andere, laagbouw met eengezinswoningen, winkels en bedrijven, moet de gemeente de verplichting opleggen dat een deel van het bijbehorende grondgebied ingericht en gebruikt wordt als parkeerplaats voor één of meerdere auto's.*
- *Indien het een huurwoning en/of een winkel of bedrijf betreft en de huurder is niet in het bezit van een voertuig dan moet er toegestaan worden dat de huurder zijn parkeerplaats(en) mag verhuren aan derden.*
- *Bij nieuwbouw van appartementen (flatgebouwen) moet men minimaal evenveel parkeerplaatsen onder het flatgebouw creëren (bij voorkeur ondergronds) als het aantal appartementen in het flatgebouw (oftewel minimaal 1 parkeerplaats per appartement). De parkeerplaats is gekoppeld aan het appartement en de prijs hiervoor is dan inclusief bij koopappartementen. Bij huurappartementen is de huurprijs van de parkeerplaats opgenomen in de gehele huurprijs van het appartement. Ook hier geldt dat indien de huurder van het appartement niet in het bezit is van een voertuig de huurder zijn toegewezen parkeerplaats mag verhuren aan derden.*

Minimale parkeernorm bij nieuwbouw 1 parkeerplaats per woning. Blauwe zone voor bezoekers. De huidige omwonenden niet financieel belasten met parkeervergunningen en -ontheffingen.

b. Opmerkingen woonwijken

- Parkeeroverlast van bedrijfsbusjes in woonwijken is vaak genoemd vanwege hun bijdrage aan de hoge parkeerdruk maar ook vanwege de onveiligheid, minder overzicht en daarmee gevaar voor met name kinderen.
- Ook in gebieden grenzend aan de blauwe zones ervaart men parkeerknelpunten.
- Parkeerknelpunten doen zich met name voor in Palenstein, Schouwenbuurt/Zijdebuurt, Seghwaert, Rokkeveen-Kleurenbuurt, Schildersbuurt en in het Oude Dorp.
- In woonwijken zijn er geen openbare parkeerplaatsen voor gehandicapte bezoekers.

Voorgestelde maatregelen

- *Via de APV bedrijfsbusjes weren uit de woonwijken en daar handhaving op inzetten.*
- *Bedrijfsbusjes in woonwijken verbieden en bij de bedrijven laten parkeren.*
- *Aparte parkeerplaatsen inrichten voor bedrijfsbusjes op parkeerterreinen aan de rand van de wijk of langs de grote doorgaande wegen.*
- *In de wijken rond de AIVD regulering en handhaving inzetten zodat kantoorpersoneel alleen in de eigen garage van AIVD parkeert.*
- *Gemeente moet bedrijven en andere overheden (AIVD) overtuigen dat personeel alleen op eigen terrein/eigen garage parkeert.*
- *Voor bewoners rond de blauwe zones moet men beugels plaatsen op de parkeerplaatsen.*

c. Opmerkingen Stadshart

- Veel deelnemers uitten zorgen over het parkeren voor bewoners van het Stadshart in de avonduren (na 18uur) wanneer het gratis is en parkeerplaatsen gedeeld moeten worden met gratis parkerende Stadshartbezoekers. Parkeren voor bezoekers van bewoners in het Stadshart is te kort/te duur.
- Parkeergarages in het Stadshart zijn onprettig, onveilig en geven "VOL" aan terwijl ze half leeg staan (Duitslandlaangarage 's avonds half afgesloten) of gaan 's avonds gewoon geheel dicht (Amsterdamgarage).

Voorgestelde maatregelen

- *Het betaald parkeren in het Stadshart verlengen tot 22 of 23 uur in plaats van 18 uur.*
- *Bij transformatieprojecten meer parkeerplaatsen aanleggen.*
- *Berlijnstraat afsluiten en alleen voor bewoners en hun bezoekers toegankelijk maken.*

d. Opmerkingen elektrisch rijden

Er waren deelnemers die aangaven dat er meer laadpunten moeten komen. Anderen uitten daarentegen hun zorgen dat er teveel laadplekken komen waardoor er parkeerplaatsen voor algemeen gebruik worden onttrokken aan de openbaarheid.

e. Opmerkingen beleidsregels

- Wegsleepregeling instellen voor fout geparkeerde auto's en streng hier op handhaven
- Op parkeerterreinen geen evenementen organiseren; dit leidt tot hoge parkeerdruk in aangrenzende gebieden en dan komen daarbij ook nog de bezoekers van de evenementen.
- Autobezit moet minder worden gefaciliteerd, dus minder parkeerplaatsen.

f. Opmerkingen parkeren op eigen terrein

- In sommige wijken worden parkeerplaatsen op eigen terrein ingericht als tuin. Dit leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen langs de openbare weg. Hierop is handhaving nodig.
- Er moet gezorgd worden voor beter gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein. Veel mensen die een parkeerplaats op eigen terrein hebben gebruiken deze niet/te weinig.

Voorgestelde maatregelen

Voor bewoners met een parkeerplaats(en) op eigen terrein geen recht om op straat te parkeren

g. Opmerkingen fietsparkeren

- Meer bewaakte fietsenstallingen worden gevraagd voor: Markt/Stadshart, RandstadRailstations, Dorpsstraat, woonwijken en bij evenementen.
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor scooters en motoren.

Voorgestelde maatregelen

Bij evenementen in Stadshart de fietsenstalling Frankrijklaan openstellen.

Te behouden beleid – wat zijn de zaken die goed gaan en moeten blijven

- Het meest genoemd is het gratis parkeren in de garages in het Stadshart, het royale aanbod van parkeerplaatsen in het Stadshart en de lage tarieven.
- Voorts is er een aantal locaties en wijken/buurtten genoemd waar het parkeren in het algemeen goed gaat. Genoemd zijn: Rokkeveen-Oost, bij poppodium de Boerderij, bij 't Lange Land Ziekenhuis, Meerzicht/Waterbuurt, Noordhove, Buytenwegh, het parkeren op eigen terrein in Oosterheem, bij OV-locaties en bij sportvoorzieningen.
- Voldoende fietsparkeerplaatsen in en rond het Stadshart en bij NS-stations.
- Het haaksparkeren in de woonwijken handhaven, beter dan langsparkeren.

3.2 Eerste panelgesprek stakeholders

Voor de panelgesprekken met stakeholders zijn uitgenodigd: vertegenwoordigers van woningcorporaties, vastgoedeigenaren Stadshart en Dorpsstraat, enkele projectontwikkelaars die actief zijn in Zoetermeer, winkeliersverenigingen, RVOZ, Toegankelijkheidsraad, ROVER en fietsersbond.

Beleid: verbeterpunten – wat gaat er nog niet goed

De verbeterpunten zijn gegroepeerd per thema. Per punt worden ook de oplossingsrichtingen van de deelnemers weergegeven.

a. Parkeernormen

- Parkeernormen mogen niet worden verlaagd zoals wordt voorgesteld in de binnenstad of voor het realiseren van de Schaalsprong. Vanuit de Toegankelijkheidsraad wordt bijzondere aandacht gevraagd voor ouderen. Er moet rekening mee worden gehouden dat ouderen langer blijven autorijden. Belangrijk dat ouderen de auto dichtbij kunnen parkeren.
- De woningbouwcorporaties signaleren dat hun doelgroep vaak een lager autobezit heeft en dat dit zijn weerslag moet krijgen in de parkeernormen. Voorts speelt bij de corporaties dat dure oplossingen voor inpandig parkeren projecten onhaalbaar maken.

b. Beleidsregels

- Zorg voor maatwerkoplossingen aangepast aan de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd en de locatie. Er moet meer uitgegaan kunnen worden van werkelijke parkeerbehoefte per doelgroep en nieuwe mobiliteitsoplossingen (deelauto's). Ook moet in geval van nabijheid openbaar vervoer uitgegaan kunnen worden van lager autobezit. Bij handhaven huidige normen is Schaalsprong door verdichting alleen mogelijk wanneer doelgroepen de volledige kostprijs betalen voor het maken van alle gebouwde parkeerplaatsen die volgens de huidige norm gebouwd moeten worden.
- Let op, alles wat je vastlegt in beleidsregels ligt vast en beperkt flexibiliteit en anticipatie op nieuwe ontwikkelingen.
- Duidelijkheid is van groot belang in de beleidsregels opdat iedereen weet waar hij/zij aan toe is.
- Er moet een betere koppeling gemaakt worden met milieudoelstellingen.

Voorgestelde maatregelen

- *Ga uit van lage norm maar zorg ervoor dat er fysiek en economisch mogelijkheden zijn om een parkeerprobleem op te lossen indien het zich voor doet.*
- *Voorts vragen projectontwikkelaars om bij het bepalen van parkeernormen rekening te houden met nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto's.*

c. Actuele parkeerknelpunten

- Aanbod parkeerplaatsen rondom de Dorpsstraat te gering
- Hoge parkeerdruk bij aantal winkelcentra (winkelcentrum Rokkeveen, Seghwaert en Oosterheem) worden genoemd door vertegenwoordigers van winkeliers
- Anderen stellen dat de auto teveel prioriteit krijgt bijvoorbeeld bij winkelcentrum Oosterheem
- Rond blauwe zones (zoals bij Woonhart) en betaald parkeergebieden (zoals rond het ziekenhuis) ziet men waterbedeffect naar de omringende buurten
- Toegankelijkheidsraad constateert dat er in veel woonstraten hinderlijk wordt geparkeerd. Met name voor rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden zijn foutgeparkeerde auto's, fietsen en reclameborden hinderlijke obstakels.

Voorgestelde maatregelen

- *Dorpsstraat:*
 - *Uitbreiden van het gebied van de blauwe zone*
 - *Aanwijzen van bepaalde delen van de blauwe zone waar ook vergunninghouders mogen parkeren*
 - *Blauwe zone beperken tot 2 uur en van 10.00 tot 19.00 uur*
 - *Afstand voor bewonersparkeren vergroten van 150m naar 400m*
- *Hinderlijk parkeren:*
 - *Beter handhaven en zorgen dat ook gehandhaafd kan worden op het vrijhouden van blindegeleidelijnen.*

d. Parkeergarages Stadshart

- Er zijn veel parkeerplaatsen beschikbaar maar de abonnementstarieven zijn te hoog
- Let op de verhouding tussen (de capaciteit in) de parkeergarages en het parkeren in het openbaar gebied
- Het gratis parkeren (2 uur) heeft tot gevolg dat er nauwelijks inkomsten zijn om de garages goed te onderhouden (schoon, heel en veilig)
- Er is geen dynamische parkeerverwijzing in Stadshart (info over vrije plaatsen per garage)

e. Elektrisch rijden

- Er zijn te weinig oplaadpunten (auto en fiets)

- De oplaadpunten staan niet altijd op de juiste plaats (aan achterzijde auto)
- De oplaadplaatsen worden onrechtmatig gebruikt als parkeerplaats terwijl de auto al lang is opgeladen

f. Parkeren op eigen terrein

- Het parkeren op eigen terrein wordt te weinig tot niet gestimuleerd

g. Fietsparkeren

- Te veel fietsen worden op de stoep geplaatst – hindernis voor blinden/slechtzienden
- Onvoldoende fietsparkeerplaatsen aan de straatzijde (i.p.v. in berging/achtertuin).
- Onvoldoende fietsparkeerplaatsen op een aantal locaties: rond Dorpsstraat, in en rond het Stadshart, bij evenementen

Voorgestelde maatregelen

Bij evenementen verplaatsbare fietsrekken plaatsen bij de locatie van het evenement.

h. Scootmobielen

- Er moet beleid voor het parkeren van scootmobielen worden gemaakt.
Bij nieuwbouw dienen de voorschriften zodanig te zijn dat parkeren en opladen van scootmobielen mogelijk is. Het is onaanvaardbaar dat de gemeente soms een Wmo-aanvraag voor een scootmobiel moet afwijzen omdat er geen geschikte parkeerplaats/oplaadpunt is in de directe omgeving van de aanvrager.

Te behouden beleid – wat zijn de zaken die goed gaan en moeten blijven

- P+R plaatsen Bleizo en die ook inzetten voor forensen/toeristen en pendelbussen inzetten
- Bewaakte fietsstallingen bij stations en winkelcentra
- Het parkeertarief in de binnenstad van 2 uur gratis parkeren behouden Yellowbrick en Parkmobile (liefst nog meer inzetten)
- Parkeerverwijssysteem Oude Dorp behouden
- Huidige parkeernormen voor de binnenstad behouden (redelijk goed)
- Autoparkeerplaatsen op terreinen en garages in plaats van in de straat
- Parkeerbeleid bij winkelcentra behouden
- Minder parkeeroverlast van kantoren (Rokkeveen) .

4. TWEEDE PANELGESPREKKEN: REACTIES OP DE VISIEPUNTEN VOOR BELEID

Hieronder worden de reacties van inwoners en van stakeholders samengevat per visiepunt. De complete verslagen van de panelgesprekken vindt u op www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid.

4.1 Visiepunten autoparkeren

Visiepunt 1. Zoetermeer staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. Met een flexibel parkeernormenbeleid anticipeert Zoetermeer op de veranderende mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen.

A. *Reacties panel inwoners*

- Dat de ontwikkelaar het zelf moet oplossen binnen de contouren van zijn ontwikkeling is een goed uitgangspunt
- Juridisch goed regelen dat geen parkeervergunning in de omgeving mag worden verkregen
- Zorg voor voldoende nieuwe parkeerplaatsen in parkeergarages bij nieuwe ontwikkelingen
- Zorg voor realistische parkeernormen. Let op de doelgroep en omvang van de woning.
- Uitwijkgedrag mag niet voorkomen
- Als er iets gebouwd wordt op een bestaande parkeervoorziening moeten de daarin/daarop gelegen parkeerplaatsen ook gecompenseerd worden
- Zorg dat de beoordeling van een onderbouwde afwijking van de gemeentelijke parkeernorm goed en zorgvuldig plaatsvindt (SMART maken, niet vaag houden)
- 1 parkeervergunning per huishouden
- Eens met geen parkeervergunning voor nieuwe bewoners.
- Wat als er in woningen voor doelgroep met lage parkeerbehoefte na enige tijd toch een gezin met twee auto's komt? Hoe reguleer je dat de juiste doelgroep er komt.

B. *Reacties panel stakeholders*

Bij nieuwbouw ontwikkelingen moet parkeren zoveel mogelijk op de eigen ontwikkelkavel worden opgelost zodat er geen extra parkeerdruk op bestaand gebied ontstaat. Bescherming van de beschikbaarheid aan parkeervoorzieningen voor de huidige bewoners is daarbij het uitgangspunt.

Aandachtspunt is om definitie "eigen terrein" niet juridisch op te vatten. Het gaat om de kavel van het plan. In veel gevallen wordt het parkeergebied na ontwikkeling openbaar gebied.

Woningbouwcorporaties – Belangrijk punt is rekening houden met de parkeerbehoefte van onze doelgroep. Bij enkele complexen waar wij gebouwd parkeren hebben moeten realiseren in het verleden zien we nu behoorlijke leegstand van parkeerplaatsen. En op dit moment leiden hogere parkeernormen tot niet of minder bouwen.

Toegankelijkheidsraad – Bij doelgroepenbeleid gaat men uit van ouderen die minder auto's hebben. Dit kan in toekomst anders worden. Als we zelfsturende auto's krijgen blijven ouderen langer autorijden en gaan misschien zelfs slechtzienden in de toekomst ook autorijden.

Visiepunt 2. Zoetermeer zorgt voor parkeeroplossingen die aansluiten bij de kenmerken en ambities van wijken en buurten. Hiervoor hanteert Zoetermeer een gebiedsgerichte aanpak.

A. Reacties panel inwoners

- Let op waterbedeffect bij uitbreiding van de gereguleerde gebieden of toepassing van zones
- Evenementen in het centrum zijn een probleem. Graag aandacht hiervoor.
- Gebiedsindeling is logisch. In ieder geval beter dan de huidige situatie.
- Zorg voor meer parkeerplaatsen bij OV-opstappunten aan de rand van de stad
- Zorg voor een P&R-locatie met pendelbus naar het centrum
- Zorg dat het parkeren bij OV-stations bijdraagt aan de promotie van het OV. Zorg dus ook voor OV-fietsen en tref regelingen met bedrijven en winkeliers om te parkeren bij een OV-punt en vandaar met het OV naar het bedrijf/de winkel te reizen.

B. Reacties panel stakeholders

Winkeliersvereniging Seghwaert – Winkelcentra bij RandstadRail-stations vormen een apart gebied, die zou ik niet onder woonwijken indelen maar er een aparte categorie van maken.

Projectontwikkelaar - Zorg voor maatwerkoplossingen aangepast aan de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd en de locatie. Er moet meer uitgegaan kunnen worden van werkelijke parkeerbehoefte per doelgroep en mobiliteitsoplossingen (deelauto's). Bij knooppunten van openbaar vervoer moet je uit kunnen gaan van een lager autobezit.

Visiepunt 3. Zoetermeer voert parkeerregulering in als alle andere te nemen maatregelen (bijbouwen van parkeerplaatsen waar dat ruimtelijk mogelijk is, beïnvloeden van gedrag, beter benutten van bestaande plaatsen) niet toereikend zijn

Reacties panel inwoners

- Let op dat de volgorde van aanpak niet tot onnodig tijdverlies leidt bij het op te lossen parkeerprobleem.
- Geef als gemeente/college het goede voorbeeld. Nu heeft het college eigen parkeerplaatsen gereserveerd
- Breid de tijden van parkeerregulering uit in het Stadshart van 18u – 22u
- Parkeertarieven op straat mogen wel hoger
- Let wel op dat parkeervergunningtarieven niet de pan uitrijzen
- Pas nieuwe technieken toe voor het reguleren
- Ook toepassen van Smart Apps voor medegebruik van bestaande parkeerplaatsen
- Maak het medegebruik van bestaande plaatsen mogelijk
- Een blauwe zone is niet altijd de beste oplossing
- Blauwe zone als instrument om parkeren te reguleren werkt niet voor iedereen goed. Deze parkeerregulering is ook zonder overleg ingevoerd. Ik werk in wisselende diensten en kom regelmatig midden op de dag thuis uit mijn werk en kan dan helemaal geen parkeerplaats vinden
- Wat je ook bedenkt, zorg voor goede handhaving.

Visiepunt 4: Zoetermeer zorgt met sturend parkeerbeleid dat de juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats parkeert.

A. Reacties panel inwoners

- We willen niet het autobezit ontmoedigen, maar als je je alleen verantwoordelijk voelt voor de 1e auto dan doe je dat wel.
- Hoe kan een werkgever reguleren dat werknemers inderdaad bij het bedrijf parkeren en niet in de woonomgeving? Bijvoorbeeld de Markt staat helemaal vol met auto's van ambtenaren.

B. Reacties panel stakeholders

ROVER - ik mis in deze punten iets over elektrisch rijden / laadpalen.

4.2 Visiepunten fietsparkeren

Visiepunt 1: In Zoetermeer wordt de opgave om in nieuwbouw- en transformatieprojecten in voldoende mate te voorzien in fietsparkeerplaatsen (incl. voor bezoekers) geborgd in de Nota Parkeernormen.

A. Reactie panel inwoners

Fietsparkeren – waarom zijn die regels alleen voor nieuwe situaties? En op bestaande plekken?

B. Reactie panel stakeholders

Woningbouwcorporatie (DGW) – De ideeën over fietsparkeren bij nieuwbouw zijn goed. De praktijk is echter lastig. Ouderen stallen fietsen op de daarvoor bestemde plaatsen. Jongeren stallen fietsen op de plaatsen voor bezoekers die meestal direct naast de voordeur zijn. Het is heel belangrijk om goed na te denken over de plek van stallingsruimte. Het gaat er om de mensen te verleiden de fiets te gebruiken in plaats van de auto.

Visiepunt 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.

A. Reactie panel inwoners

- Zorg voor een bewaakte stalling bij de Markt/stadhuis.
- Dit kan ook een oplossing zijn voor bedrijven waarbij het op eigen terrein niet lukt; dan samen met de gemeente naar een oplossing zoeken.
- Probeer ook bewonersinitiatieven te ondersteunen waarbij gezocht wordt naar een gemeenschappelijke voorziening.

B. Reactie panel stakeholders

Fietzersbond - De gemeente zou vanuit haar voorbeeldfunctie moeten zorgen voor een overdekte fietsenstalling bij het stadhuis. Verleiden tot minder auto gebruik.

Visiepunt 3: In Zoetermeer wordt, met behulp van fietsparkeren, de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer versterkt.

A. reactie panel inwoners

Vier jaar geleden zijn er avonden geweest voor fietsveilige plekken. Als je fietsgebruik wil stimuleren zijn veiligheid en kwaliteit van de fietsroutes essentieel.

Veilig fietsen is een voorwaarde om die sprong te maken.

B. Reactie panel stakeholders

Fietzersbond - Bij OV-haltes en ook in het Stadshart is het belangrijk dat er goede en bewaakte fietsenstallingen komen.

Visiepunt 4: Zoetermeer zet zo nodig reguleringsmaatregelen in om het fietsparkeren in de stad beheersbaar te kunnen houden

A. Reactie panel inwoners

- Altijd eerst zorgen voor voldoende en goede voorzieningen, dan pas reguleren
- Een fietsparkeervoorziening is goed als:

- Je er veilig kunt stallen
 - Er beugels aanwezig zijn
 - Voldoende ruimte tussen de fietsen aanwezig is
 - Rekening wordt gehouden met de moderne fiets
 - Fietsen en brommers worden gescheiden
 - Er voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen zijn
 - De fietsparkeervoorziening ook als zodanig herkenbaar is
 - Suggestie: buggyverhuur
- Reguleren als daarmee het fietsparkeren op de juiste plek wordt gestimuleerd.

B. Reactie panel stakeholders

Toegankelijkheidsraad – Looplijnen in voetgangersgebied zijn heel belangrijk. Voorkomen moet worden dat teveel fietsen slordig in het openbaar gebied worden gezet. Daarom hoort bij het fietsparkeerbeleid ook goede handhaving.

5. REACTIE VAN HET COLLEGE OP DE INBRENG VAN DE DEELNEMERS

5.1 Visiepunten autoparkeren

Visiepunt 1. Zoetermeer staat voor een duurzame verstedelijkingsopgave. Met een flexibel parkeernormenbeleid anticipeert Zoetermeer op de veranderende mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikersgroepen.

Visiepunt 2. Zoetermeer zorgt voor parkeeroplossingen die aansluiten bij de kenmerken en ambities van wijken en buurten. Hiervoor hanteert Zoetermeer een gebiedsgerichte aanpak.

Stakeholders zijn positief over een meer flexibel parkeernormenbeleid waarbij rekening wordt gehouden met doelgroepen en met de locatie. In het gesprek met de bewoners was men het wel eens met de gedachte, maar werden zorgen geuit over de uitvoering van een flexibeler beleid. De zorgen zijn vooral dat bij het toepassen van een lagere norm er overlast zal ontstaan in de omringende bestaande gebieden.

Ook is duidelijk het standpunt naar voren gebracht dat er bij iedere woning minstens één parkeerplaats gerealiseerd moet worden. Deze moet volgens sommigen ook via huur- en koopcontracten gekoppeld worden aan de woning.

Reactie college:

Uitgangspunt van het beleid bij nieuwe projecten is dat op de eigen ontwikkelkavel de parkeervraag wordt opgelost. Flankerende reguleringsmaatregelen voor omringend gebied worden alleen ingesteld als dat echt nodig is.

Door een betere koppeling van het parkeerbeleid bij nieuwe projecten aan de uitgifte van parkeervergunningen worden met nieuw beleid aan de voorkant goede afspraken gemaakt. Het doel is dat de parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkellocaties ook daadwerkelijk gebruikt worden door de nieuwe bewoners voor wie ze worden gerealiseerd.

Minimaal 1 parkeerplaats per woning is niet in alle situaties realistisch. Bijvoorbeeld in het centrumgebied is het gemiddelde autobezit < 0,9 per woning. Het is ook onwenselijk om mensen die geen auto hebben te verplichten toch een parkeerplaats te kopen of te huren.

Visiepunt 3. Zoetermeer voert parkeerregulering in als alle andere te nemen maatregelen (bijbouwen van parkeerplaatsen waar dat ruimtelijk mogelijk is, beïnvloeden van gedrag, beter benutten van bestaande plaatsen) niet toereikend zijn.

Er is aandacht gevraagd voor de relatie tussen de parkeertarieven in het openbaar gebied en die in gebouwde voorzieningen. Verschillende inwoners signaleren uit eigen ervaring dat blauwe zones niet altijd het beoogde effect hebben.

Ook wordt er op gewezen dat als maatregelen worden genomen, goede handhaving van groot belang is.

Reactie college

Zoals ook in het visiepunt is beschreven is het toepassen van parkeerregulering zeker geen doel op zich, maar een middel dat zorgvuldig ingezet moet worden.

Het college onderkent dat goede handhaving van belang is. Ook moet de gemeente een goed beeld hebben van de feitelijke situatie. Het college zal vanaf 2020 weer tweejaarlijks parkeeronderzoeken in de gehele stad te doen om de parkeerknelpunten in beeld te krijgen en te onderzoeken of regulerende maatregelen nodig en nuttig zijn.

Visiepunt 4: Zoetermeer zorgt met sturend parkeerbeleid dat de juiste (parkeer)doelgroep op de juiste (parkeer)plaats parkeert.

In de panelgesprekken kwam naar voren dat dit tot op heden in de praktijk niet overal goed werkt.

Reactie college

De actualisatie van het beleid richt zich met name op het goed faciliteren van het parkeren van de eerste auto in het stadscentrum. Uitgangspunt is dat men voor 2^e en 3^e auto's bereid moet zijn om grotere afstanden tot de woning te lopen en/of aanzienlijk meer moet betalen voor het parkeren.

Het college zal bij de uitwerking van het beleid in maatregelen zich richten op het stimuleren van het gebruik van de parkeerplaatsen die beschikbaar zijn voor de juiste doelgroep. Hierbij is handhaving ook een relevant aspect.

5.2 Visiepunten fietsparkeren

Visiepunt 1: In Zoetermeer wordt de opgave, om in nieuwbouw- en transformatieprojecten in voldoende mate te voorzien in fietsparkeerplaatsen (incl. voor bezoekers), geborgd in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels.

Reacties op dit punt waren in het algemeen positief. Geen reactie college

Visiepunt 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.

Reacties op dit punt waren in het algemeen positief.

Reactie college: naast de gemeente zullen ook andere partijen een bijdrage moeten leveren aan het realiseren van fietsparkeervoorzieningen op locaties waar daar veel vraag naar is.

Visiepunt 3: In Zoetermeer wordt, met behulp van fietsparkeren, de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer versterkt.

In de samenspraakgesprekken is aandacht gevraagd voor de veiligheid en kwaliteit van fietsvoorzieningen. Het college onderkent dit.

Visiepunt 4. Zoetermeer zet zo nodig reguleringsmaatregelen in om het fietsparkeren in de stad beheersbaar te kunnen houden

Bewoners hebben ten aanzien van dit punt de gemeente en andere partijen die fietsparkeervoorzieningen realiseren hele concrete suggesties gedaan om vooral te zorgen voor goede voorzieningen. Dit met de gedachte dat regulering dan veel minder nodig zal zijn. Ook werd gewezen op de noodzaak tot goede handhaving waar nodig.

Reactie college: deze punten nemen we mee als we nieuwe fietsparkeervoorzieningen gaan realiseren.

BIJLAGE 1: RESULTATEN VAN DE ENQUETE



Hoe denkt Zoetermeer over parkeren?

April 2019

Gemeente Zoetermeer



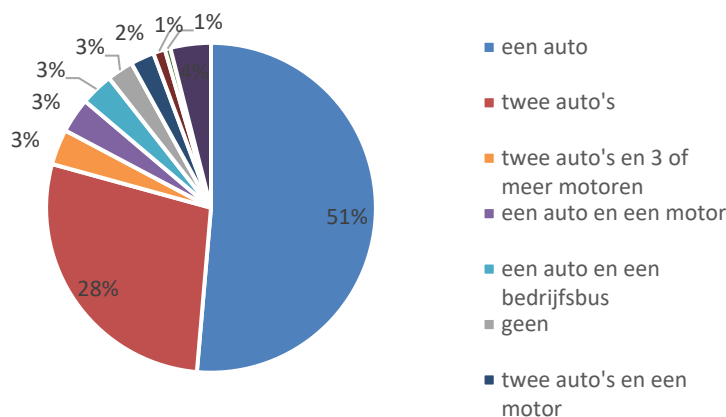
Inleiding

Op 8 oktober 2018 heeft de gemeenteraad het procesvoorstel Actualisatie parkeerbeleid vastgesteld. Hierin is afgesproken om bewoners en bezoekers van Zoetermeer te betrekken bij het nieuwe parkeerbeleid. In dat kader heeft de gemeente Zoetermeer besloten om een brede parkeerenquête te houden. In de periode van 31 januari t/m 14 februari 2019 kregen bewoners en bezoekers van Zoetermeer de mogelijkheid om een online vragenlijst in te vullen. In totaal hebben 1627 respondenten de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld en hun ervaringen met betrekking tot parkeren gedeeld. Ze hebben diverse knelpunten aangekaart en aangegeven hoe ze denken over oplossingen van knelpunten rondom parkeren. De belangrijkste resultaten van het onderzoek zijn hieronder kort samengevat. Heeft u interesse in het volledige onderzoeksrapport dan vindt u dat op www.zoetermeer.nl/parkeerbeleid.

1. Voertuigbezit

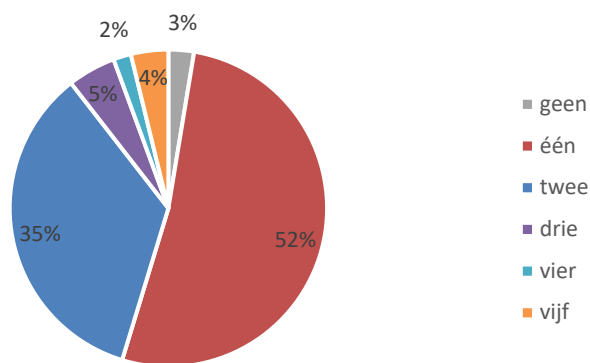
Ongeveer de helft van de respondenten die in Zoetermeer wonen heeft één auto. 28% heeft twee auto's.

Figuur 1A: Hoeveel auto's en/of motoren zijn er in uw huishouden? Percentage en soorten motorvoertuigen per huishouden



Het motorvoertuigenbezit is 1,6. Onder de mensen die één of meer motorvoertuigen hebben is dat 1,7.

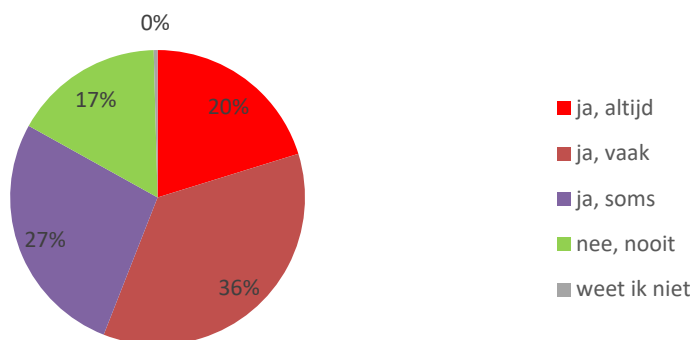
Figuur 1B: Hoeveel auto's en/of motoren zijn er in uw huishouden? Aantal motorvoertuigen per huishouden, dus aantallen van alle categorieën opgeteld.



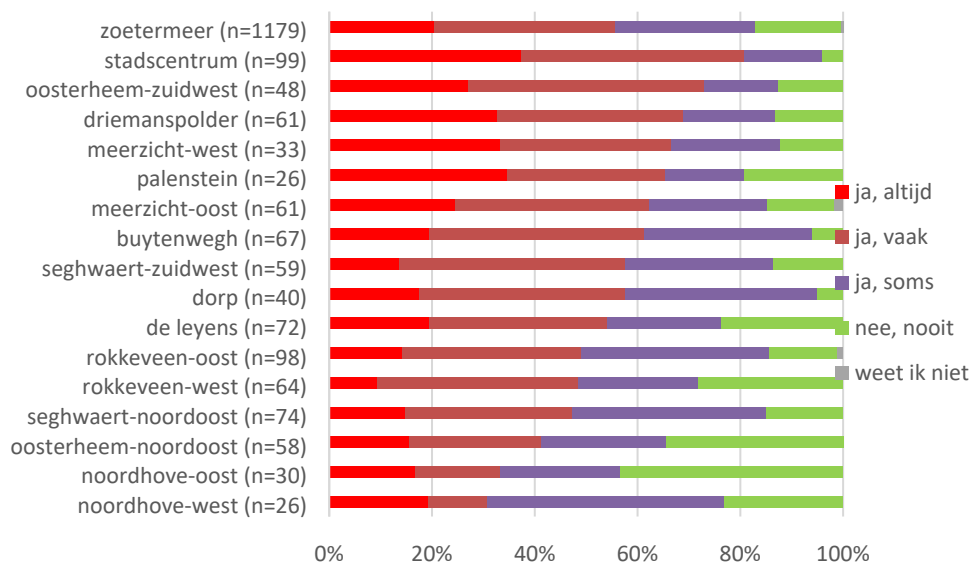
2. Oordeel parkeren van auto's nabij de woning

Aan de respondenten die in Zoetermeer wonen, over één of meer auto's beschikken en niet op eigen terrein parkeren, is gevraagd of men wel eens problemen ervaart bij het vinden van een parkeerplaats in de nabijheid van de woning. Van deze groep ervaart 20% altijd, 36% vaak, 27% soms en 17% nooit problemen. In het Stadscentrum en Oosterheem Zuidwest ervaren mensen de grootste problemen. De bewoners van Noordhove geven aan de minste problemen te ervaren. In paragraaf 4 ziet u een nadere uitsplitsing van het oordeel over parkeren nabij de woning naar tijdstip: werkdagen overdag; werkdagen 's avonds en in het weekend.

Figuur 2A: Ervaart u wel eens problemen bij het vinden van een parkeerplaats in de nabijheid van uw woning?



Figuur 2B: Per buurt, gerangschikt op de som van 'ja altijd' en 'ja, vaak'. Laten staan!

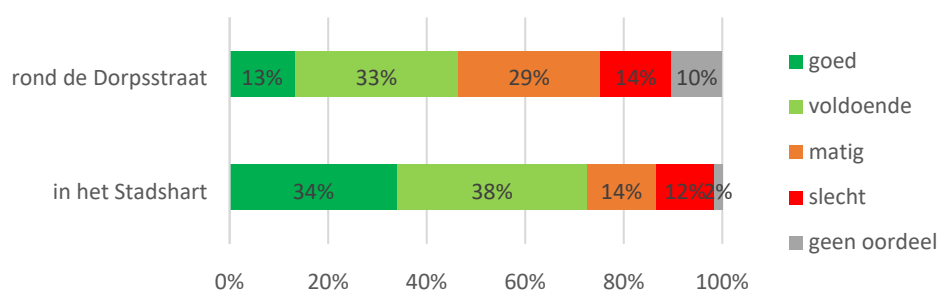


3. Oordeel over het parkeren in Stadshart en rond de Dorpsstraat

Bijna driekwart beoordeelt de mogelijkheden om in het Stadshart te parkeren met voldoende of goed. Ruim een kwart vindt dit matig tot slecht.

De mogelijkheden om rond de Dorpsstraat te parkeren worden door 46% met voldoende of goed beoordeeld en door 43% met matig of slecht.

Figuur 3: Wat vindt u van de mogelijkheden om uw auto te parkeren op de volgende plaatsen?



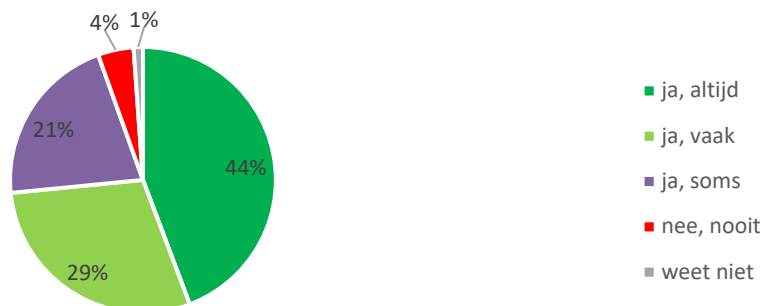
4. Loopafstanden en periodes

Aan de respondenten die in Zoetermeer wonen, over één of meer auto's beschikken, en niet op eigen terrein parkeren, is gevraagd of zij op werkdagen overdag, op werkdagen 's avonds en in het weekend binnen 150 meter van hun woning een parkeerplaats kunnen vinden.

Werkdagen overdag

Op werkdagen overdag (tussen 8.00 en 18.00 uur) kan 73% altijd of vaak binnen 150 meter een parkeerplaats vinden, 21% soms en 4% nooit.

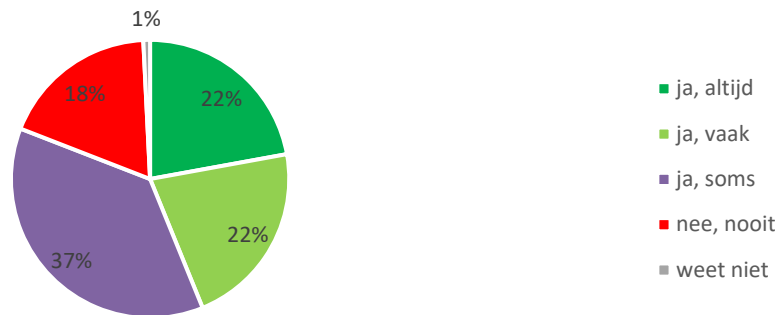
Figuur 4A: Kunt u op werkdagen overdag (tussen 8.00 uur en 18.00 uur) binnen een loopafstand van 150 meter van uw woning een parkeerplaats voor uw auto('s) vinden?



Werkdagen 's avonds

Op werkdagen 's avonds (na 18.00 uur) kan 44% altijd of vaak binnen 150 meter een parkeerplaats vinden, 37% soms en 18% nooit.

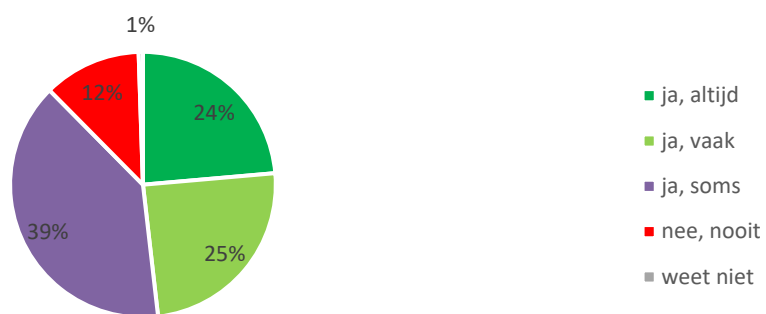
Figuur 4B: Kunt u op werkdagen 's avonds (na 18.00 uur) binnen een loopafstand van 150 meter van uw woning een parkeerplaats voor uw auto('s) vinden?



Weekend

In het weekend kan 49% altijd of vaak binnen 150 meter een parkeerplaats vinden, 39% soms en 12% nooit.

Figuur 4C: Kunt u in het weekend binnen een loopafstand van 150 meter van uw woning een parkeerplaats voor uw auto('s) vinden?

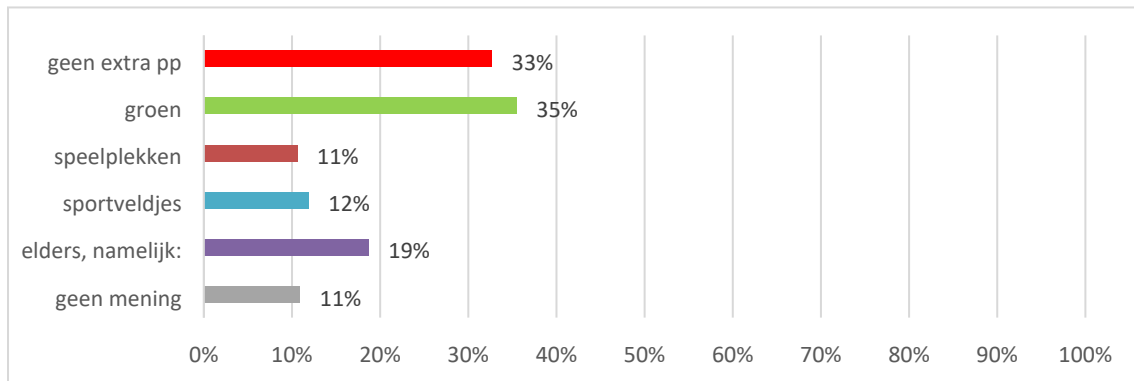


5. Voorgelegde oplossingen

5.1 Toevoegen parkeerplaatsen

In de enquête is gevraagd ten koste van welke functies (groen, speelplekken, sportveldjes) in de openbare ruimte parkeerplaatsen mogen worden toegevoegd. Een derde van de respondenten vindt dat er geen extra parkeerplaatsen mogen worden toegevoegd. 35% is van mening dat extra parkeerplaatsen ten koste van groen mogen gaan. 12% vindt dat extra parkeerplaatsen ten koste van sportveldjes mogen gaan en 11% ten koste van speelplekken. Daarnaast worden door 19% van de respondenten nog andere plekken genoemd.

Figuur 5A: Op welke plekken mogen wat u betreft extra parkeerplaatsen worden aangelegd in de nabijheid van uw woning?

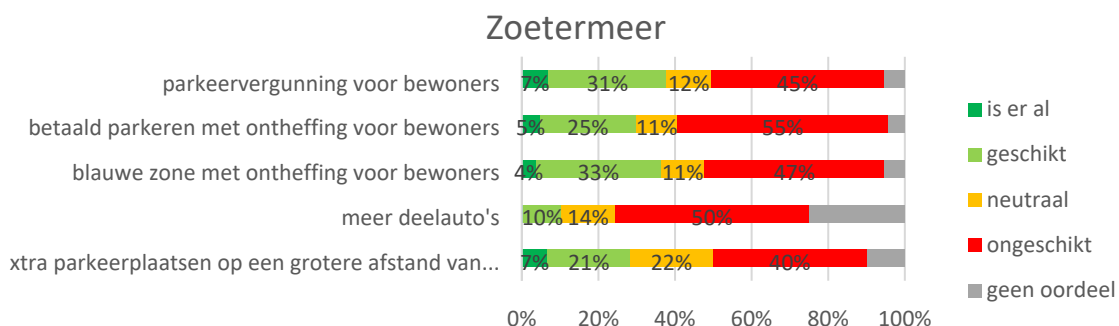


5.2 Andere parkeermaatregelen

Verder is gevraagd of het invoeren van vergunning-parkeren, betaald parkeren met ontheffing voor bewoners, blauwe zone met ontheffing voor bewoners, meer deelauto's of extra parkeerplaatsen op een grotere afstand van de woning een mogelijke oplossing kan zijn voor parkeerproblemen.

Hierop antwoordt een derde dat een blauwe zone met ontheffing voor bewoners een geschikte oplossing is, maar bijna de helft vindt deze maatregel ongeschikt. Bijna een derde vindt een parkeervergunning voor bewoners een geschikte oplossing, 45% vindt deze maatregel ongeschikt. Een kwart vindt betaald parkeren met een ontheffing voor bewoners een geschikte maatregel. Iets meer dan de helft vindt deze maatregel ongeschikt. 21% van de respondenten vindt extra parkeerplaatsen op een grotere afstand een goede oplossing, 40% vindt dat niet. 10% van de respondenten vindt meer deelauto's een geschikte oplossing.

Figuur 5B: Van welke van de onderstaande maatregelen denkt u dat ze geschikt zijn om de eventuele parkeerproblemen in uw directe woonomgeving op te lossen?



5.3 Interesse in deelauto's

In de enquête is gevraagd of men interesse heeft in het gebruik van een deelauto in de toekomst. 13% geeft aan interesse te hebben in het gebruik van een deelauto in de toekomst vooral als tweede auto.

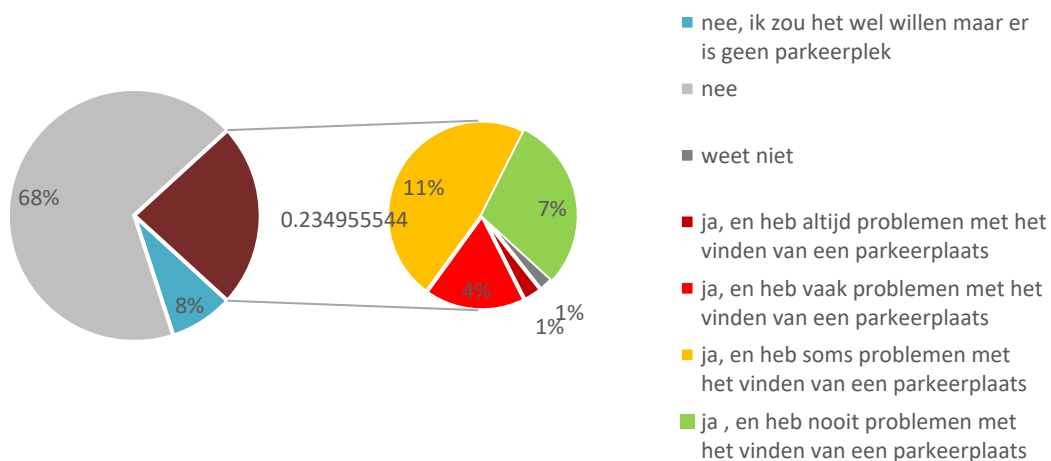
6. Oordeel over het parkeren bij haltes van openbaar vervoer

Aan Zoetermeeders en bezoekers aan de stad is gevraagd of men de auto wel eens bij een NS-station of RandstadRail-halte parkeert om vervolgens verder te reizen met het openbaar vervoer.

Hierop antwoordt 23% de auto wel eens bij een NS-station of een halte van RandstadRail te parkeren. Nog eens 8% zou dat wel willen, maar doet dat niet omdat er geen parkeerplek is.

Van de 23% die in de nabijheid van een NS-station of halte van RandstadRail parkeert, ervaart 5% altijd of vaak problemen, 11% soms en 7% nooit.

Figuur 6: Parkeert u uw auto wel eens bij een NS-station of RandstadRail-halte in Zoetermeer, om daarna verder te reizen met het openbaar vervoer? Ervaart u wel eens problemen bij het parkeren van uw auto in de nabijheid van NS-stations of RandstadRail-haltes?

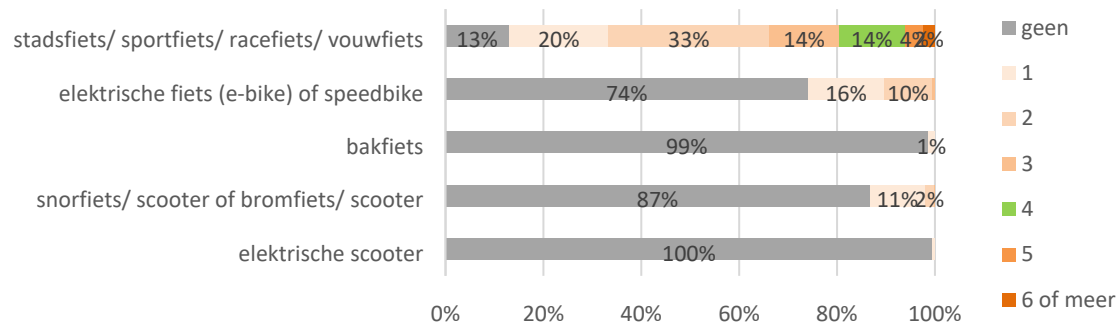


7. Fietsen

In de enquête is gevraagd naar het aantal en soort fietsen per huishouden. 87% heeft één of meer stadsfietsen. Een vijfde heeft één stadsfiets/sportfiets/racefiets, een derde heeft er twee en nog een derde heeft drie of meer fietsen. Eén procent van de respondenten heeft een bakfiets.

Iets meer dan een kwart heeft een elektrische fiets of speedbike. 14% geeft aan bezitter te zijn van één of twee bromfietsen en/of scooters.

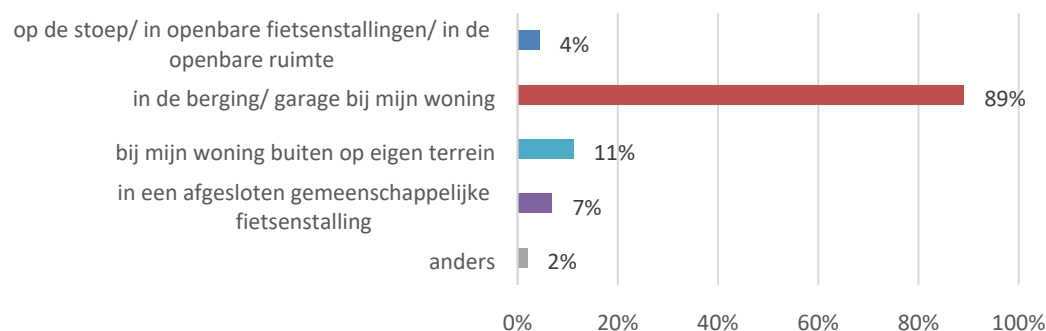
Figuur 7: Heeft uw huishouden een of meer fietsen? Zo ja, wat voor soort fiets(en) en hoeveel?



8. Waar men fietsen stalt

In de huishoudens van bijna 90% van de respondenten worden de fietsen in de berging of garage bij de woning gestald. Bij 11% worden fietsen buiten op eigen terrein bij de woning gestald, en bij 7% in een afgesloten gemeenschappelijke fietsenstalling. 5% stalt de fiets(en) op de stoep, in de openbare ruimte of in openbare fietsenstallingen.

Figuur 8: Waar worden de fietsen van uw huishouden bij uw woning gestald? De fietsen worden gestald:



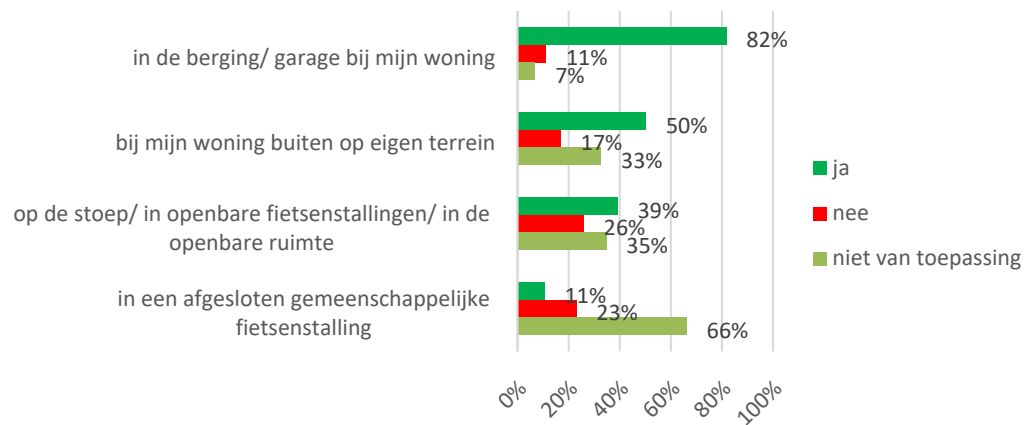
Naarmate het huishouden groter is, wordt vaker de fiets op straat gestald. Bij eenpersoonshuishoudens is dat 2%, bij vijfpersoonshuishoudens 27%.

9. Voldoende plek voor het stallen van de fiets

Vervolgens is de respondenten gevraagd of zij voldoende plek hebben om hun fiets te stallen bij hun woning.

Bijna 40% is van mening dat er voldoende ruimte is om de fietsen in de openbare ruimte te stallen. Iets meer dan een kwart vindt die ruimte onvoldoende.

Figuur 9: Heeft u voldoende plek om uw fiets(en) bij uw woning te stallen?



10. Interesse in deelfietsen

Van de respondenten heeft 5% interesse in deelfietsen. 1% maakt al gebruik van deelfietsen. Het merendeel heeft geen interesse.

Figuur 10: Bent u geïnteresseerd in het gebruik van deelfietsen in Zoetermeer?

