

**Betreft reactie en schriftelijke vragen m.b.t. Bestuurlijke Voortgangsrapportage
Stadscentrum Hoofddorp 2019, nota 2019.0019618**

Hoofddorp, 14 mei 2019,

Geacht college,

Hartelijk dank voor de bestuurlijke voortgangsrapportage met betrekking tot de ontwikkelingen in het stadscentrum van Hoofddorp. Hierbij ontvangt u onze uitgebreide reactie op deze voortgangsrapportage, met daarbij een aantal vragen. Graag ontvangen wij de antwoorden op onze vragen, voorafgaand op de bespreking van de voortgangsrapportage door de gemeenteraad.

Van dorpscentrum naar toekomstbestendig en aantrekkelijk stadscentrum

De ontwikkelingen in Hoofddorp-centrum betreffen een groot gebied dat zich uitstrekt van het station tot voorbij de Hoofdvaart. Binnen dit gebied is sprake van een groot aantal ontwikkelingen. Zonder twijfel is dit in lange tijd de meest ingrijpende en complexe ingreep in het centrum van Hoofddorp. Dit blijkt ook uit het feit dat u niet langer spreekt van een dorpscentrum, maar van een stadscentrum: er is sprake van een belangrijke her- en doorontwikkeling die past bij de groei die Hoofddorp doormaakt.

Graag geven wij u mee dat wij van mening zijn dat deze grote en complexe herontwikkeling van het centrum van Hoofddorp is een zaak is die een continue en zorgvuldige afweging van het gehele gemeentebestuur én van veel andere stakeholders vraagt. We gaan nu immers, samen met alle belanghebbenden, op weg naar een stadscentrum dat een groot aantal centrumfuncties voor de gehele gemeente Haarlemmermeer en de regio omvat. Een centrumgebied waar verschillende grote opgaven samenkomen op het gebied van winkelen, werken, wonen, recreatie, (overheids)diensten en mobiliteit. Een toekomstbestendig centrumgebied dat bovendien moet voldoen aan belangrijke andere eisen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en klimaatmaatregelen.

Naar onze overtuiging zijn de plannen voor 'Stadscentrum Hoofddorp' op een aantal belangrijke punten nu nog onvoldoende uitgewerkt. In deze notitie gaan wij in op een aantal van deze punten:

- Integrale visie op het gehele plangebied en de rol gemeenteraad
- Belangen en rol van inwoners, ondernemers en organisaties
- Station Hoofddorp

- Aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en veiligheid van Hoofddorp Centrum tijdens de herontwikkeling
- Openbare ruimte: beheer en onderhoud
- Ruimtelijke opgaven: (duurzame) ambities?
- Integrale visie op mobiliteit, herijking parkeerbeleid
- Sturen op leegstand

Integrale visie op het gehele plangebied en de rol gemeenteraad

Met betrekking tot de kaderstellende rol van de gemeenteraad verwijst u naar Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (2017.0024444), Stadscentrum Hoofddorp; Raadhuisplein en omgeving, gemeentelijke huisvesting, bereikbaarheid en parkeren (2018.0032500) en Stedenbouwkundig plan + kaders en hoofdlijnenovereenkomst Hyde Park (2018.0035003).

Bovengenoemde documenten hebben betrekking op het gebied dat zich uitstrekt tussen het station inclusief (pakweg) het Raadhuisplein. Deze voortgangsrapportage betreft echter een groter gebied, het omvat namelijk ook het gebied tussen het Raadhuisplein en de Hoofdvaart.

Over de ontwikkelingen met betrekking tot dit laatste gebied heeft de gemeenteraad, naar het oordeel van GroenLinks, aan het college tot nu toe geen kaders meegegeven. Het eerder besproken plangebied, tussen station en Raadhuisplein, bestaat bovendien uit een aantal projecten, waarbij de onderlinge samenhang en de aansluiting op het verdere plangebied nu nog onvoldoende is. Er is wat ons betreft dus nog geen sprake is van een, door de gemeenteraad besproken en vastgestelde, integrale visie voor het gehele plangebied.

1. Deelt u bovenstaande opvatting van GroenLinks? Zo ja, dan horen we graag wanneer de gemeenteraad een nota met daarin een integrale visie op het gehele plangebied tegemoet kan zien, een nota, die ter bespreking en ter vaststelling kan worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Zo nee, op grond van welke door de gemeenteraad vastgestelde nota's bent u deze mening toegedaan?

Onder het kopje 'programmasturing' meldt u onder andere 'Eveneens zijn wij de doelstellingen voor het stadscentrum aan het herijken en actualiseren.'

2. Krijgt de gemeenteraad die doelstellingen daarna ter vaststelling aangeboden?

U stelt dat u de gemeenteraad jaarlijks zult informeren middels een voortgangsrapportage. Aspecten die grondzaken en financiën betreffen komen onder andere terug in het (t)MPG en MPI.

GroenLinks is van mening dat een jaarlijkse voortgangsrapportage voor deze uitgebreide en complexe gebiedsontwikkeling veel te karig is: de gemeenteraad moet volledig, tijdig én regelmatig worden geïnformeerd over de (uitvoering van de) plannen zodat de gemeenteraad zijn kaderstellende en controlerende taken naar behoren kan uitvoeren.

3. Is het college bereid om de gemeenteraad ieder half jaar te informeren over de voortgang met betrekking tot Hoofddorp centrum? Waarom wel of niet?

Belangen en rol van inwoners, ondernemers en organisaties

Onder het kopje 'participatie en communicatie' gaat u in op het informeren van, en participeren door, inwoners, ondernemers en organisaties. Veel van de (her)ontwikkelingen zullen worden opgepakt door marktpartijen.

GroenLinks heeft met betrekking tot participatie en communicatie de volgende vragen:

4. Op welke wijze maakt u aan inwoners, ondernemers en organisaties duidelijk of er sprake is van alléén informatievoorziening, of dat het de bedoeling dat er participatie plaatsvindt?
5. Indien bovengenoemde groepen worden uitgenodigd te participeren, op welke wijze wordt dan geborgd dat aan allen duidelijk is of, en op welke wijze, de inbreng wordt meegenomen? En ook: op welke wijze er wordt gecommuniceerd indien de inbreng niet wordt meegenomen?
6. U stelt (pagina 3): 'Ontwikkelaars blijven verantwoordelijk voor het delen van informatie vanuit hun projectontwikkelingen.'
 - a. Op welke wijze ziet het college er op toe dat dit ook daadwerkelijk gebeurt?
 - b. Stelt het college eisen aan de informatievoorziening van ontwikkelaars aan belanghebbenden? Zo ja, welke eisen en hoe ziet u hierop toe? Zo nee, waarom niet?
 - c. Stelt het college eisen aan de wijze waarop ontwikkelaars omgaan met participatie, en met vragen, opmerkingen en klachten van belanghebbenden? Zo ja, welke eisen en hoe ziet u hierop toe? Zo nee, waarom niet?
7. Een juridisch instrument dat belanghebbenden bij een ontwerpbesluit kunnen inzetten is het indienen van een zienswijze. Wordt in de communicatie vanuit de gemeente tijdig aangegeven, of er sprake is van een ontwerpbesluit waar men een zienswijze op kan indienen?
8. In het algemeen: worden belanghebbenden 'ontzorgd' als het gaat om het vinden van informatie, het stellen van vragen, het geven van (on)gevraagde adviezen en het indienen van klachten en zienswijzen, bijvoorbeeld middels een toegankelijk en interactief 'dashboard' voor de ontwikkelingen van Hoofddorp centrum?

Station Hoofddorp

U schrijft in de inleiding van de nota: 'Het station Hoofddorp heeft een strategisch positie binnen de kerncorridor Amsterdam, Schiphol, Hoofddorp als onderdeel van de ontwikkelingen binnen ENTER NL.' En: 'De dynamiek van ENTER NL is van belang en heeft een positieve invloed op de gewenste (her)ontwikkeling van het stationsgebied Hoofddorp tot een aantrekkelijk knooppunt. Daarmee vormt het stationsgebied een nieuwe entree voor het stadscentrum.' (informatie over ENTER NL, zie voetnoot¹).

¹ <https://www.sadc.nl/enternl-gebiedsontwikkeling-21e-eeuw/>

Bij het begrotingsdebat op 17 januari jl. is vanuit het college melding gemaakt van een kosten-batenanalyse met betrekking tot het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp. Nadere informatie over dit onderzoek zou voorafgaand aan of gelijktijdig met de Voorjaarsrapportage aan de raad worden verstrekt.

9. Wanneer kan de gemeenteraad de uitkomsten van deze kosten-batenanalyse tegemoet zien?
10. Op welke wijze kan de gemeenteraad zij kaderstellende en controlerende taak uitvoeren binnen het kader van ENTER NL?

Aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en veiligheid van Hoofddorp Centrum tijdens de herontwikkeling

Terecht merkt u op dat de vergaande ingrepen in het gebied 'tijdens de verbouwing' gevolgen zullen hebben voor de aantrekkelijkheid ervan. Daarom zullen er tijdelijke maatregelen genomen worden, zoals het KomEtenPlein in Beukenhorst west.

11. Neemt u nog andere tijdelijke maatregelen? Zo ja, welke?

Bij onze fractie bestaat, zoals gezegd, de indruk dat relatief veel aandacht uitgaat naar het gebied tussen het station en (pakweg) de bioscoop, en minder naar het overige plangebied.

12. Neemt u ook tijdelijke maatregelen om de aantrekkelijkheid van het gebied tussen het Raadhuisplein en de Hoofdvaart te verhogen? Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet?

GroenLinks maakt zich niet alleen zorgen over de aantrekkelijkheid van het gebied tijdens de herontwikkeling, maar vooral ook over toegankelijkheid en de veiligheid ervan. Zo zou het een slechte zaak zijn als de bioscoop, de winkels, het Raadhuis en het Cultuurgebouw niet (veilig) bereikbaar zijn in deze periode.

13. Deelt u de zorgen van GroenLinks?
14. Zo ja, op welke wijze borgt u de toegankelijkheid en de veiligheid tijdens 'de verbouwing'?

Ook in deze reactie wil GroenLinks graag aandacht vragen voor het onderwerp 'openbare toiletten'. In ons land hebben 3,5 miljoen mensen 'plasklachten'². Voorzieningen zoals een openbaar toilet, die ook open is na sluitingstijd van de winkels, horen naar ons oordeel daarom bij basisvoorzieningen van een stadscentrum.

15. Zijn er in de plannen voor het nieuwe stadscentrum van Hoofddorp openbare toiletten voorzien? Graag een toelichting op uw antwoord.

Andere voorzieningen die vaak in stadscentra worden aangetroffen zijn bewaakte fietsenstallingen, vaak met reparatiemogelijkheden, en uitleen van rolstoelen en kinderwagens. Dit zijn vaak initiatieven die ontstaan als werkgelegenheidsprojecten van

² <https://continentie-stichting.nl/nieuws/csn-wil-meer-openbare-toiletten-nederland>

gemeente en marktpartijen. In deze voortgangsrapportage wordt gesproken over de mogelijke fietsenstalling in de kelder van het raadhuis.

In de eerdere nota Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp (2017.0024444) wordt het een en ander vermeld over het stallen van fietsen in Hoofddorp-centrum. Daarbij wordt aangegeven dat driekwart van de fietsers via de westzijde het centrum binnenkomt. Op deze locatie zou daarom een tweede fietsenstalling moeten komen.

16. Is er een behoefteonderzoek gedaan onder fietsers om te bepalen of de beoogde fietsenstalling onder het raadhuis op die plek in een behoefte voorziet?
17. Is er onderzoek gedaan naar de gewenste openingstijden van deze fietsenstalling?
18. Hoe zorgt u ervoor dat deze fietsenstalling (als) veilig en toegankelijk wordt (ervaren)?
19. Wanneer kan de gemeenteraad een voorstel tegemoet zien voor een fietsenstalling aan de westzijde van het winkelcentrum?
20. Bent u van plan om de beoogde fietsenstalling in het raadhuis of de beoogde fietsenstalling aan de westzijde van het winkelcentrum 'op te plussen' naar een werkgelegenheidsproject zoals hierboven beschreven? Graag een toelichting op uw antwoord.
21. Er is in het centrumgebied sprake van leegstand. Heeft u overwogen om in een van die panden een tijdelijke fietsenstalling te (laten) openen?

Openbare ruimte: beheer en onderhoud

U geeft aan dat u 'de beeldkwaliteit van de openbare ruimte van het stadscentrum (gaat) beschrijven en vaststellen. Hierin wordt ook het bijbehorende beheerniveau betrokken.' (pagina 17)

In de Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR) uit 2015 is het ambitieniveau voor centrumgebieden weergegeven: 'De openbare buitenruimte van de centra wordt gekenmerkt door een zeer verzorgd en schoon beeld.' Schoon, heel en veilig is het adagium, en daarvoor is de gemeente verantwoordelijk.

22. Worden bij het vaststellen van de beeldkwaliteit en het beheerniveau andere belanghebbenden betrokken, en zo ja, welke?
23. Welke rol ziet u in dit proces voor de gemeenteraad?
24. Betekent bovenstaande uitspraak dat u de DIOR uit 2015 in zijn geheel gaat herzien? Of alleen het gedeelte over centrumgebieden?

Wat GroenLinks betreft voldoet het centrumgebied van Hoofddorp centrum al langere tijd niet aan het gemeentelijke ambitieniveau. Het is niet schoon: ondanks een recente actie van Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp Centrum (SOHC, zie hieronder) ligt er bijvoorbeeld overal kauwgom, overvolle afvalbakken en (containers met) bedrijfsafval 'sieren' het straatbeeld. Er is veel stuk: de bestrating is op veel plekken in slechte staat en het groen is armzalig, op de plekken na waar SOHC en stichting Meergroen het heft in eigen handen hebben genomen. Veilig? Dit is de vraag: er zijn bijvoorbeeld zorgen over de verkeerssituatie bij de rotonde bij het Oude Raadhuis, de staat van de bestrating stemt tot zorgen als het gaat

om blinden/slechtzienden, mensen op leeftijd en mensen met een beperking. Op verschillende plekken is sprake van een onduidelijke verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers.

25. Op welke wijze en hoe frequent monitort u de beeldkwaliteit en het beheerniveau in het plangebied van het beoogde stadscentrum? Graag ontvangt GroenLinks alle beschikbare documentatie hierover.
26. Hoe actief is de handhaving in Hoofddorp centrum als het gaat om het handhaven met betrekking tot overlast en vervuiling?
27. Bent u het met GroenLinks eens dat het beheer van de buitenruimte in het centrumgebied van Hoofddorp niet aan de in de DIOR gestelde normen voldoet? Zo ja, wat gaat u hier aan doen? Zo nee, dan graag een toelichting.
28. Bent u het met GroenLinks eens dat het voor de toekomstige vitaliteit van Hoofddorp centrum van belang is het beheer en onderhoud nu al op orde te hebben?

De ondernemers in Hoofddorp Centrum werken samen onder de vlag van Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp Centrum, SOHC. Sinds 1 januari 2012 is in Hoofddorp Centrum sprake van een Bedrijven Investeringszone, BIZ³. Dit betekent dat 'de BIZ-bijdrage wordt geheven ter bestrijding van de kosten die verbonden zijn aan activiteiten in de openbare ruimte en op het internet, die zijn gericht op het bevorderen van de leefbaarheid of de veiligheid in de bedrijveninvesteringszone of de ruimtelijke kwaliteit of de economische ontwikkeling van de bedrijveninvesteringszone.' Daarbij gaat het nadrukkelijk niet om de basiskwaliteit van de buitenruimte, zoals bedoeld in de DIOR maar om het 'opplussen' ervan.

29. Bent u het met GroenLinks eens dat de gemeente tezamen met SOHC een visie moet ontwikkelen voor het gebied waarop de BIZ betrekking heeft, vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid én een gedeeld belang? Zo ja, bent u al met SOHC in gesprek en hoe verloopt het gesprek? Zo nee, waarom niet?
30. Bent u het met GroenLinks eens dat de gemeente tezamen met SOHC een plan moet maken voor een aantrekkelijke aankleding van het stadscentrum van Hoofddorp, inclusief verlichting, duurzame afvalverwerking, en aantrekkelijke groen?

Ruimtelijke opgaven: (duurzame) ambities?

In hoofdstuk 2 van de voortgangsrapportage gaat u in op de ruimtelijke opgaven. In de managementsamenvatting bij ruimtelijke opgaven merkt u het volgende op (pagina 9):

'Om de huidige en toekomstige ontwikkelingen te faciliteren zijn investeringen in de openbare ruimte en onderliggende infrastructuur noodzakelijk. Het gaat hierbij niet alleen om maatregelen op het gebied van infrastructuur en water, maar ook om maatregelen op het gebied van groen, klimaatadaptatie en energietransitie. Met deze investeringen en maatregelen werken we aan een kwalitatief hoogwaardige uitstraling van het stadscentrum.

³ Meest recente verordening:

<https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Haarlemmermeer/CVDR420293.html>

De beoogde kwaliteitsniveaus worden voor zowel het gehele gebied als per ontwikkelgebied vastgesteld.'

In de uitwerking in hoofdstuk 2 gaat u helaas alleen in op het parkeervraagstuk: groen, klimaatadaptatie, water en energietransitie worden in dit hoofdstuk niet verder benoemd of uitgewerkt.

31. Wat zijn uw ambities per deelgebied voor het stadscentrum van Hoofddorp op het gebied van:

- a. Water
- b. Klimaatadaptatie
- c. Groen en biodiversiteit
- d. Energietransitie?

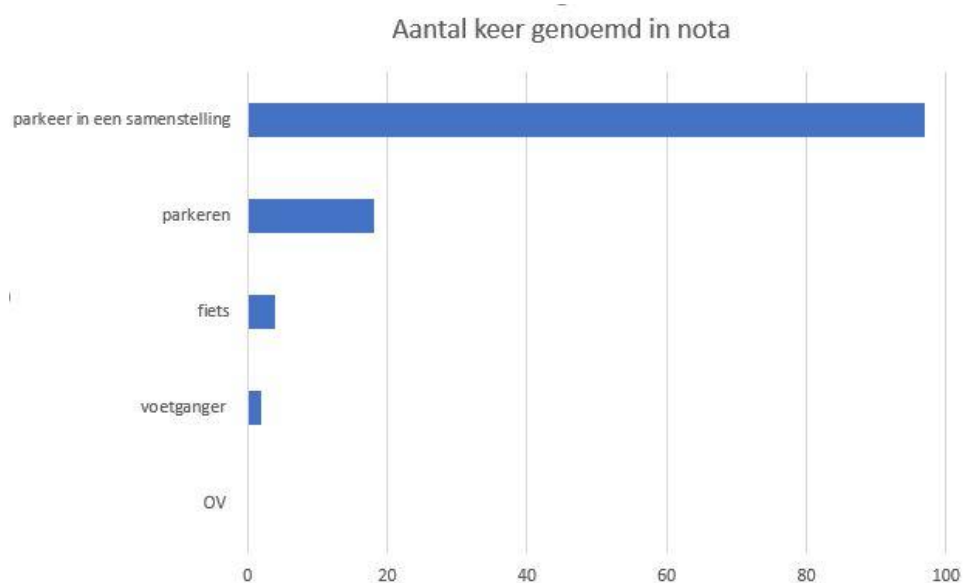
Integrale visie op mobiliteit, herijking parkeerbeleid

Het ontbreken van een integrale visie op mobiliteit voor het te ontwikkelen stadscentrum van Hoofddorp is wat GroenLinks betreft een 'showstopper' voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Hieronder lichten wij dit toe.

Als het gaat om mobiliteit dan valt ons op dat in deze voortgangsrapportage de focus selectief ligt op vervoer per auto, en dan met name op autoparkeren.

Focus op de auto. Een paar getallen:

- Openbaar vervoer binnen het te ontwikkelen gebied komt in deze rapportage niet aan de orde;
- De fiets wordt vier keer genoemd, waarvan twee keer in relatie tot het fietsparkeren in de kelder van het raadhuis;
- Ook de voetganger lijkt niet in de gratie: in deze voortgangsrapportage wordt de voetganger slechts twee keer genoemd;
- Het woord 'parkeren' komt daarentegen achttien keer voor;
- Het woord 'parkeer' in samengestelde woorden daarentegen maar liefst 97 keer.



Het is een open deur, maar mobiliteit behelst natuurlijk meer dan alleen auto's en autoparkeren. Het gaat ook om de aanvoer van goederen, het verwerken van afvalstromen, het openbaar vervoer, fietsen en fietsparkeren, en de wijze waarop fietsers en voetgangers gebruik maken van de openbare buitenruimte.

Uit onderzoek van CROW⁴ en van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁵ blijkt dat autoparkeren vrijwel altijd een kostenpost is voor een gemeente, en tegelijkertijd blijkt het effect van de parkeersubsidies op winkelomzetten gering. Ook blijkt uit deze onderzoeken dat het autogebruik en het autoparkeren op gespannen voet staan met de leefbaarheid in een binnenstedelijk gebied.

Het Randstadkoopstromenonderzoek 2018⁶ biedt de mogelijkheid om Hoofddorp-centrum op een aantal aspecten te vergelijken met een benchmark en vergelijkbare stadscentra. Vergelijking met de benchmark leert dat het autogebruik hier vele tientallen procenten hoger is dan in de benchmark. Ook is het autogebruik naar Hoofddorp-centrum hoger dan naar de vergelijkbare centra van Almere en Zaandam, zie tabel. Fiets, te voet en OV blijven dientengevolge achter bij de benchmark.

Een voorbeeld: mensen die in Hoofddorp-centrum, Almere-centrum en Zaandam-centrum komen voor mode en luxe, in vergelijking met benchmark⁷

Per auto in 2018	Inwoners	Overige bezoekers	Totaal
Hoofddorp (HD)	57 %	88 %	72 %
Almere centrum (AC)	34	80	45
Zaandam-centrum (ZC)	26	63	37
Benchmark (BM) voor HLMR, AC en ZC	22	65	41
Verskil Hoofddorp-centrum en BM	34 %	23 %	31 %

32. Bent u bekend met deze cijfers?

Op de site 'Gemeentelijke duurzaamheidsindex'⁸ zijn de scores met betrekking tot de zogenaamde 'modal shift' te vinden. Modal shift is het percentage verplaatsingen op een dag dat niet met de auto plaatsvindt.

⁴ <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>

⁵ Sturen in parkeren, Maarten Kansen, Jan van der Waard, Fons Savelberg, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

⁶ <https://kso2018.nl/>

⁷ <https://kso2018.nl/> zie: tool om locaties te vergelijken

⁸ <https://gdindex.nl/index.html>

33. Is het u bekend dat de 'modal shift' over de jaren 2012-2015 volgens de dashboard van de Gemeentelijke Duurzaamheidsindex voor Haarlemmermeer slechts 45,2 procent bedraagt? En dat Haarlemmermeer daarmee een 'slecht' scoort? Wat is daarop uw reactie?

In deze voortgangsrapportage maakt u melding van het feit dat gezien de verwachte ontwikkelingen, o.a. rond het Raadhuis en de geplande woningbouw, een verhoging van de verkeersdruk wordt voorzien. Daarom zijn aanpassingen aan de infrastructuur nodig, o.a. aan de rotonde achter het Raadhuis.

Op 20 september 2018 heeft de gemeenteraad ingestemd met het raadsvoorstel 'Stadscentrum Hoofddorp: Raadhuisplein en omgeving, gemeentelijke huisvesting, bereikbaarheid en parkeren'. Daarbij heeft de gemeenteraad ook ingestemd met het verkleinen van de beoogde parkeergarage aan de Binnenweg, en met de herbestemming van in totaal 16,7 miljoen euro ten behoeve van parkeren elders in centrum Hoofddorp.

Ook heeft de gemeenteraad toen kennis genomen van de structurele afname van circa € 0,6 miljoen per jaar aan parkeerinkomsten mede als gevolg van het verlies van de parkeerfunctie van het Aprisco-terrein en ingestemd deze te verwerken bij de Voorjaarsrapportage 2019.

Op 24 april jl. heeft u de gemeenteraad geïnformeerd over het verslechterde financiële meerjarenbeeld van de gemeente. Vanaf 2021 wordt 'een structureel tekort verwacht van enkele miljoenen.'

34. Bent u het met GroenLinks eens dat het om uiteenlopende redenen, maar zeker ook financieel, verstandig is om te onderzoeken hoe bezoekers van Hoofddorp-centrum kunnen worden gestimuleerd de auto te laten staan, en te voet, per fiets respectievelijk met het OV naar Hoofddorp-centrum te komen?

35. Bent u het GroenLinks eens dat maatregelen om de 'modal shift' te verhogen kunnen bijdragen aan het opvangen/dempen van de voorziene toename van de verkeersdruk in Hoofddorp-centrum? En dat hiermee wellicht kan worden bespaard op de kosten van de aanpassingen van de infrastructuur?

36. Bent u het GroenLinks eens dat het nieuwe stadscentrum van Hoofddorp, ook gezien de centrumfuncties, gemakkelijk en snel bereikbaar moet zijn voor alle inwoners van Haarlemmermeer? En dat optimalisatie van het 'fijnmazige OVnetwerk' hierin een belangrijke rol speelt? En dat hetzelfde geldt voor doorgaande, goed onderhouden, (snel)fietspaden?

37. Bent u het GroenLinks eens dat het parkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer alleen al vanwege de financiële positie van de gemeente een herijking behoeft? En dat parkeren (tenminste) kostendekkend zou moeten zijn?

38. Bent u het GroenLinks dat de cijfers zoals deze bekend zijn uit de 'modal shift' en het koopstromenonderzoek 2018 extra aanleiding geven voor deze herijking van het parkeerbeleid?

39. Bent u bereid te komen met een met onderzoek onderbouwde, integrale visie op mobiliteit met betrekking tot het beoogde plangebied? Zo ja, wanneer kan de gemeenteraad deze visie tegemoet zien? Zo nee, waarom niet?

Sturen op leegstand

In Hoofddorp centrum is momenteel op verschillende plekken sprake van leegstand. Langs de Kruisweg bijvoorbeeld staan verschillende panden al jarenlang leeg, het aanzien van de panden is armzalig. De Hoofdvaartkerk deed dienst als 'Jopenkerk' en is inmiddels ook gesloten.

Opvallend is natuurlijk het pand van de V&D dat inmiddels al een aantal jaren dicht is. Het nabijgelegen pand 'De Deining' staat ook al langere tijd leeg, zoals u opmerkt in de voortgangsrapportage. Door de leegstand in dit deel van het centrum is er rond het Dik Tromplein een grote 'dode' hoek ontstaan. Het ziet er, ook blijkens de voortgangsrapportage, niet naar uit dat dit gebied op korte termijn herontwikkeld zal worden.

Gelukkig lijkt het er wel op dat het oude postkantoor herontwikkeld gaat worden maar onder de streep is de leegstand in dit deel van Hoofddorp-centrum een structureel probleem geworden met negatieve gevolgen voor de aantrekkelijkheid ervan. En zoals uit het voorbeeld van de panden van V&D en De Deining blijkt: als eigenaren niet mee wensen te werken, staat de gemeente vooralsnog met lege handen.

Structurele leegstand van winkelpanden is een probleem dat in veel gemeenten speelt. In een aantal gemeenten heeft men daarom besloten actiever tegen leegstand op te treden door een wijziging door te voeren in de tarieven van de OZB voor niet-woningen. Een goed voorbeeld daarvan is Rijswijk. De gemeente Rijswijk heeft de onroerendezaakbelasting (ozb) voor gebruikers van kantoor-, horeca- en winkelpanden afgeschaft. Het ozb-tarief voor eigenaren gaat omhoog, waarbij eigenaren van leegstaande panden fors meer gaan betalen dan eigenaren van verhuurde locaties⁹.

40. Wat is de hoogte van het bedrag dat Haarlemmermeer in 2018 niet kon innen vanwege leegstand van niet-woningen in Hoofddorp centrum?

41. Is het college het met GroenLinks eens dat bedrijvigheid beloond moet worden, en leegstand ontmoedigd? Graag een toelichting op uw antwoord.

Hierbij doen wij het college de suggestie om in Haarlemmermeer de leegstand in kantoor-, horeca- en winkelpanden te bestrijden door de tarieven voor de OZB in te richten volgens het 'Rijswijkse model'.

42. Wat is uw reactie op deze suggestie?

Tot slot: o.a. uit het eerder aangehaalde koopstromenonderzoek 2018¹⁰ blijkt dat de online-verkoop stijgt. Dit maakt het wat GroenLinks betreft onwaarschijnlijk dat de leegstand in het winkelgebied langs de Kruisweg en rond het Dik Tromplein teruggebracht kan worden door de komst van winkels.

⁹ http://www.omgevingindepraktijk.nl/nieuws/rijswijk-gaat-leegstand-te-lijf-met-hogere-ozb?_ga=2.143366514.693560040.1557226600-1797995038.1551731005

¹⁰ www.kso2018.nl

43. Bent u het met GroenLinks eens dat onderzocht moet worden of dit gebied niet kan worden herontwikkeld als woongebied? Dit ook ingegeven door de woningbouwopgave in onze gemeente.

Namens de fractie van GroenLinks Haarlemmermeer,

Peter Boerman en Maaike Ballieux