



Raadsvoorstel 2017.0004524

Onderwerp Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer

Portefuillehouder dr. Derk Reneman
Steller P.J. van Soest
Collegevergadering 31 januari 2017
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Waar gaat het over?

Op 24 mei 2016 hebben wij de ontwerpnota "Bestemming bereikt: Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer" (2016.0022189) vastgesteld. Kort gezegd: het strategisch autoparkeerbeleid. Na een periode van inspraak hebben wij aan de hand van de binnengekomen informatie de nota op onderdelen aangepast.

Wat willen we bereiken?

Het strategisch autoparkeerbeleid beoogt de kaders en richtlijnen te geven waarbinnen naar oplossingen gezocht kunnen worden voor gesignaleerde parkeerproblemen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Wij leggen de nota "Bestemming bereikt: Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer" voor aan de gemeenteraad ter vaststelling. Vervolgens kan met de vastgestelde kaders naar oplossingen worden gezocht voor gesignaleerde parkeerproblemen. Dat doen wij niet alleen, maar samen met omwonenden, ondernemers en dorps- of wijkraden. Gezamenlijk wordt gezocht naar passende oplossingen binnen de kaders van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Wat mag het kosten?

Parkeerproblemen die om een oplossing vragen wachten doorgaans op groot onderhoud of vervanging van de infrastructuur. We maken werk met werk. Het komt echter vaak voor dat er parkeerproblemen zijn die niet kunnen wachten op groot onderhoud of vervanging van de infrastructuur. Voorbeelden zijn de wens van de winkeliers aan de Kruisweg om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te scheppen, het verruimen van de blauwe zone (parkeerschijfzone) in Graan voor Visch en het afschaffen van betaald parkeren in Badhoevedorp. Zie verder ook de bij dit voorstel gevoegde inventarisatielijst van onderwerpen waarvoor inwoners en ondernemers snel om een oplossing vragen. Om nu en in de toekomst adequaat op dergelijke parkeerproblemen te kunnen reageren wordt in de Voorjaarsrapportage 2017 voorgesteld hiervoor € 75.000 per jaar structureel beschikbaar te stellen. Dit kan budgettair neutraal, aangezien op basis van de realisatie over 2016, de verwachting is dat de opbrengsten uit parkeergelden structureel hoger zijn dan geraamd. Dit budget is voldoende om kleine aanpassingen uit te voeren en om snel te kunnen reageren op wijzigende omstandigheden. De inventarisatielijst zal worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad stelt de uitgangspunten voor het strategisch autoparkeerbeleid vast. Het college is verantwoordelijk voor de maatregelen die genomen moeten worden om het parkeren te reguleren. De portefeuillehouder Verkeer & Vervoer is binnen het college verantwoordelijk voor de coördinatie en uitvoering.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Over de uitvoering leggen wij verantwoording af via de uitvoeringsprogramma's Verkeer en Vervoer. Over de voortgang van concrete projecten waarbij parkeerproblemen worden aangepakt, informeren wij de raad via de trimesterbrieven Verkeer en Vervoer.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. De nota "Bestemming bereikt: Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer" vast te stellen;
2. Bij de integrale afweging in de Voorjaarsrapportage 2017 een structureel budget van € 75.000 voor het aanpakken van parkeerproblemen te betrekken en dit budgettair neutraal te dekken door hogere opbrengsten uit parkeergelden.

3. Uitwerking

Waar gaat het over?

Kader

Op 26 januari 2012 is door de gemeenteraad van Haarlemmermeer het *Deltaplan Bereikbaarheid* (2011.0048267) vastgesteld met als doel een toekomstvast mobiliteitssysteem te realiseren. Dit impliceert een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming van het verkeer, verbeteren van de verkeersstructuur, een goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

We gaan uit van vrijheid van bewegen. Dit betekent voor het parkeren dat er zo min mogelijk sturend wordt opgetreden. Parkeerregulering vindt alleen plaats daar waar het nodig is. Maatwerk kan daarbij aan de orde zijn, maar altijd binnen de kaders van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Op 24 mei 2016 hebben wij de ontwerpnota "Bestemming bereikt: Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer" (2016.0022189) vastgesteld, waarin wij de strategische keuzes voor het autoparkeerbeleid hebben opgenomen. Vanaf 14 oktober 2016 tot en met 24 november 2016 heeft de ontwerpnota ter inzage gelegen. In die periode zijn twee informatiebijeenkomsten georganiseerd (op 24 oktober 2016 in Nieuw-Vennep en op 31 oktober 2016 in Hoofddorp).

Gedurende de ter inzagelegging zijn circa 30 reacties binnengekomen. De reacties kunnen inhoudelijk worden onderverdeeld in twee groepen:

- 1) Reacties op de beleidsvoornemens, kaders en richtlijnen

De reacties hebben geleid tot aanpassing van de ontwerpnota. Het betreft met name verduidelijking van enkele passages, omdat uit de reacties blijkt dat de essentie van het strategisch autoparkeerbeleid niet altijd goed werd begrepen. Verder is een aantal nuttige aandachtspunten meegegeven, die wij ook in het stuk hebben verwerkt. Het aangepaste stuk ligt nu voor.

2) Aankaarten van parkeerproblemen

Deze reacties hebben wij geïnventariseerd. Hiermee beschikken wij over een eerste inventarisatielijst van parkeerproblemen die op basis van het strategisch autoparkeerbeleid kunnen worden aangepakt. Deze is als bijlage bijgevoegd. Het merendeel van de reacties gaat over de woonbuurt Parklaan/Draverslaan in Hoofddorp.

De reacties hebben wij verwerkt in een reactienota. Deze is bijgevoegd bij dit raadsvoorstel. De reactienota hebben wij tevens aan de afzenders toegezonden.

Ontwikkelingen

In de uitvoeringsprogramma's van het Deltaplan Bereikbaarheid is jaarlijks aandacht geweest voor parkeermaatregelen. Daarin is aangegeven dat er behoefte is om met betrekking tot het parkeren uitgangspunten voor strategisch autoparkeerbeleid in Haarlemmermeer vast te stellen, zodat een consistent, toekomstvast parkeerbeleid wordt gewaarborgd. Toekomstvast moet enerzijds worden gezien in het kader van de verwachtingen ten aanzien van het autobezit en –gebruik en anderzijds worden gezien in het licht van de ruimtelijke ontwikkelingen in Hoofddorp (Centrum) en de ontwikkelingen binnen de detailhandel.

De afgelopen jaren lieten een stabilisatie zien van het autogebruik, maar de huidige economische opleving maakt dat rekening moet worden gehouden met een toenemende druk op het beschikbare parkeerareaal.

Tellen we daarbij op de voorziene groei in aantal inwoners, verdichting van Hoofddorp Centrum en een sterke Haarlemmermeerse economie, dan is uitbreiding van het parkeerareaal niet uit te sluiten.

Tegelijk spelen ontwikkelingen van internetwinkels, autodelen en een toenemend gebruik van elektrische fietsen en dus toename van de actieradius en concurrentiekracht van de fiets.

De hiervoor genoemde ontwikkelingen met mogelijk een tegengesteld effect op de parkeerbehoefte maken het noodzakelijk rekening te houden met verschillende mogelijke ontwikkelingen. De kans op een krimp in de parkeervraag is de komende decennia uiterst gering. Daarom gaan we de komende jaren het huidige parkeeraanbod in Hoofddorp Centrum consolideren. Tijdelijke parkeeroplossingen worden permanent gemaakt en waar parkeerplaatsen moeten wijken voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen komen ze elders terug. In de uitwerking van verschillende projecten, zoals Huis van Haarlemmermeer en ontwikkeling Binnenweg, komt dit tot uitdrukking. We monitoren de ontwikkelingen op de parkeerbehoefte en als die uitgroeit boven het huidige parkeeraanbod, dan kijken we uiteraard eerst naar de mogelijkheden van benutten en reguleren, en breiden indien dat noodzakelijk is uit met tijdelijke voorzieningen. Hierbij betrekken we de ontwikkelingen op het gebied van smart mobility, de zelfrijdende auto en de elektrische auto.

Reikwijdte

De uitgangspunten voor het strategisch autoparkeerbeleid kennen een reikwijdte van tien jaar en kunnen tussentijds, indien nodig, worden herzien. Bij de formulering van de uitgangspunten is rekening gehouden met de volgende lokale ontwikkelingen:

- Maximaal 10.000 extra woningen te realiseren in Hoofddorp (door middel van verdichting), afhankelijk van de ontwikkeling van de woningmarkt;

- Een verdere ontwikkeling en intensivering van de horeca- en evenementenfunctie van het centrum van Hoofddorp. De parkeerduur in het centrum neemt hierdoor toe als ook de parkeerdruk;
- Het parkeergemak maakt Hoofddorp Centrum aantrekkelijk en dient behouden te blijven;
- Het huidige parkeeraanbod moet behouden blijven en waar het tijdelijk is permanent worden gemaakt. We monitoren de parkeerbehoefte en als die boven het huidige aanbod uitgroeit breiden we de capaciteit uit met tijdelijke voorzieningen;
- Het in januari 2016 vastgestelde raadsvoorstel "Commerciële voorzieningen Haarlemmermeer 2016" (2015.0056233) gaat voor Hoofddorp Centrum uit van investeren in het gemak van bereikbaarheid met alle vervoersmodaliteiten en parkeren tegen een laag tarief;
- Het strategisch autoparkeerbeleid is kaderstellend voor het Ontwikkelplan Stadscentrum Hoofddorp, inclusief Huis van Haarlemmermeer en Hoofddorp-Centraal. De parkeervraag wordt binnen de ruimtelijke projecten opgelost. Als er, zoals bij het Werkhuis van het Huis van Haarlemmermeer, parkeerplaatsen moeten plaatsmaken voor een ontwikkeling, dan moeten deze parkeerplaatsen elders in het centrum worden teruggebracht.

Het gaat bij de uitgangspunten om beleid waarin de kaders voor het autoparkeerbeleid zijn beschreven. Bij de uitwerking van maatregelen voor concrete situaties zijn private belangen aan de orde en zal adequate participatie met belanghebbenden plaatsvinden.

Wat willen we bereiken?

We willen bereiken dat voorzien wordt in de parkeerbehoefte en dat overlast door onbedoeld gebruik van parkeergelegenheden wordt voorkomen. Om voldoende parkeergelegenheid voor doelgroepen te faciliteren, werkt de gemeente met parkeernormen, als onderdeel van het autoparkeerbeleid. Het autoparkeerbeleid heeft als doel de parkeercapaciteit optimaal te verdelen; "de juiste parkeerder op de juiste plaats".

Het autoparkeerbeleid stoelt op een aantal pijlers:

1. *Benutten*: Door het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld door te zorgen door middel van handhaving dat bij woningen de parkeerplaatsen in de eigen tuin in stand worden gehouden en te stimuleren dat die parkeerplekken op eigen terrein ook worden gebruikt, of door 'stop & go'-parkeren (laag tarief bij korte parkeerduur) mogelijk te maken, wordt het parkeerareaal beter benut.
2. *Reguleren*: Hieronder worden de echte parkeermaatregelen verstaan, zoals het instellen van parkeerverboden (bijvoorbeeld voor grote voertuigen en aanhangwagens), het instellen van een blauwe zone of invoeren van betaald parkeren.
3. *Bouwen*: Het aanleggen van (extra) parkeerplaatsen.

We nemen maatregelen om te zorgen voor een leefbare omgeving. Door het beter benutten van bestaande voorzieningen hoeven er minder nieuwe voorzieningen aangelegd te worden. Door te reguleren kunnen we invulling geven aan het sturen van het parkeergedrag: doelgroepen moeten daar parkeren waar ze bedoeld zijn te parkeren (bijvoorbeeld geen werknemers of forenzen in woonbuurten of op parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor winkelend publiek).

Dit alles willen we bereiken zonder de parkeertarieven generiek aan te passen. Waar het kan of wenselijk is hebben wij het voornemen om tarieven aan te passen aan het gewenste gebruik (bijvoorbeeld in het centrum van Hoofddorp op de Kruisweg) of schaffen wij betaald parkeren af (bijvoorbeeld in Badhoevedorp en in Nieuw-Vennep).

Wat gaan we daarvoor doen?

Monitoring

In gebieden met betaald parkeren waar de parkeerdruk hoog is gaan we tweejaarlijks de parkeerdruk en betalingsgraad meten. Naast het meten in absolute zin kijken we ook naar het parkeermotief van de automobilist. Met deze metingen wordt er structureel inzicht in de parkeerdruk en de effectiviteit van de maatregelen verkregen en kan ook de effectiviteit van tariefstelling dan wel handhaving bepaald worden. Ook worden trends op tijd zichtbaar en kan worden ingegrepen als dat moet. Daarnaast volgen wij de ontwikkelingen met betrekking tot smart mobility alsook zelfrijdende en elektrische auto's. Uiteraard blijven we ook alert op signalen van onze inwoners en ondernemers.

Benutten

Met name in woongebieden zijn *benuttingsmaatregelen* relevant. Het gaat dan bijvoorbeeld om het benutten van parkeerplaatsen op eigen terrein, waaronder het parkeren bij woningen waarin dit was voorzien. Bij parkeeroverlast of -tekort zullen wij bewoners daar in eerste instantie op aanspreken. Recente proeven (onder andere in Getsewoud) laten zien dat door een goede communicatie met bewoners en de dorps- en wijkraden, het herstellen van de parkeerplaats op eigen terrein aanzienlijk toeneemt. Het daadwerkelijk gebruik gaan we monitoren. Hier worden de dorps- en wijkraden bij betrokken en dat werpt zijn vruchten af.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwbouw zijn CROW-normen leidend. Bij ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied houden we er in de openbare ruimte rekening mee om in de eventueel groeiende parkeerbehoefte te voorzien.

Reguleren

Er zijn veel mogelijkheden om het parkeren te *reguleren*. We sturen het parkeergedrag onder andere door: parkeerverboden; instellen van blauwe zones; invoeren van betaald parkeren of we hanteren een tariefstelling die kort of juist lang parkeren stimuleert. Voor de gebieden waar betaald parkeren of een blauwe zone geldt, werken we tevens aan een nieuw vergunningen- en ontheffingensysteem, waaronder een bezoekersregeling.

Bouwen

In gevallen waarin er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kijken wij altijd eerst naar maatregelen op het gebied van benutten en reguleren. Als dat geen uitkomst biedt, overwegen we om extra parkeervoorzieningen te realiseren. Dit kan zowel door het aanleggen van extra parkeerplaatsen op maaiveld als met de bouw van parkeergarages.

Concrete beleidsvoornemens

Op basis van de nota "Bestemming bereikt: Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer" hebben wij samenvattend de volgende voornemens:

Gemeentebreed:

1. Bij gesignaleerde parkeerproblemen¹ zal de situatie eerst objectief onderzocht worden. Vervolgens wordt met de belanghebbenden gezocht naar een passende en gedragen oplossing. Die kan gevonden worden in regulering (betaald parkeren, blauwe zone, et cetera), maar ook andere maatregelen zijn denkbaar (parkeerverboden, uitbreiding parkeerplaatsen, et cetera). Op voorhand sluiten wij geen maatregelen uit, zolang de oplossing binnen de kaders van het strategisch autoparkeerbeleid past. Maatwerk blijft de basis voor parkeerregulering;
2. Het autoparkeerbeleid te evalueren door elke twee jaar onderzoek naar de parkeerdruk en herkomst te doen in gebieden met een hoge parkeerdruk;
3. De tariefstructuur uit de Parkeernota 2014 te handhaven en voor toekomstige aanpassingen deze af te stemmen op locatie en functie;
4. Langparkeren bijvoorbeeld door Schipholreizigers wordt geconcentreerd op plekken waar dat is toegestaan, op terreinen op en rond Schiphol. Op plekken waar deze groep parkeerders ongewenst is, nemen we maatregelen om dit verschijnsel tegen te gaan;
5. We werken aan een nieuw vergunningen- en ontheffingensysteem, waaronder een makkelijke bezoekersregeling, waarbij dezelfde regels gaan gelden voor blauwe zones en gebieden met betaald parkeren;
6. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwbouw zijn CROW-normen leidend. Bij ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied scheppen we extra openbare ruimte die (op termijn) kan worden ingezet om in groeiende parkeerbehoefte te voorzien.

Gebiedsspecifiek:

7. Betaald parkeren in Nieuw-Vennep en Badhoevedorp af te schaffen;
8. Binnen het centrum van Hoofddorp willen wij op de Kruisweg een proef uit te voeren van een laag parkeertarief in combinatie met een beperkte parkeerdruk om stop&go-parkeren aan te moedigen;
9. Op het P+R-terrein van station Nieuw-Vennep is het parkeren bedoeld voor forensen. Daar is de eerste dag gratis en daarna volgt een klimtarief om langparkeren onaantrekkelijk te maken;
10. Wij consolideren het huidige parkeeraanbod in Hoofddorp Centrum. Tijdelijke parkeeroplossingen worden permanent gemaakt en waar parkeerplaatsen moeten wijken voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen komen ze elders terug. In de uitwerking van verschillende projecten, zoals Huis van Haarlemmermeer en ontwikkeling Binnenweg, komt dit tot uitdrukking.
11. In Hoofddorp Centrum wordt met progressieve parkeertarieven (A- en B-tarief) gestimuleerd om te parkeren in de parkeergarages. In de zone met lage tarieven (C-tarief) is het mogelijk om abonnementen aan te schaffen. Zo wordt lang parkeren gestimuleerd op wat grotere afstand van het winkelgebied.
12. In Nieuw-Vennep is rond de parkeergarage "De Symfonie" betaald parkeren op straat ingevoerd om het gebruik van de parkeergarage te stimuleren. We zien dat de parkeerdruk op de openbare weg laag is en er is dus onvoldoende reden om betaald parkeren op straat te handhaven. Wij heffen het betaald parkeren in Nieuw-Vennep op.
13. In woongebieden met een hoge parkeerdruk (als gevolg van betaald parkeren in Hoofddorp Centrum) willen wij blauwe zones waar nodig omzetten in betaald parkeren. Op deze wijze sluiten de regulering in deze gebieden beter aan bij de parkeerzones van

¹ In de inventarisatielijst parkeeronderwerpen staat een planning wanneer we met de nu gemelde onderwerpen gaan starten.

Hoofddorp Centrum, kan er beter maatwerk worden geleverd en zijn de kosten voor handhaving beter gedekt.

14. Rond buurtwinkelcentra in Hoofddorp zijn maatregelen zoals invoering van een blauwe zone mogelijk als blijkt dat daar behoefte aan is.

Participatie en Communicatie

Wij hebben de uitgangspunten voor het strategisch autoparkeerbeleid (2016.0022189) vastgesteld en dit besluit op 24 mei 2016 ter informatie aan de raad gezonden. Vervolgens hebben wij onze inwoners, dorps- en wijkraden en ondernemersverenigingen in de gelegenheid gesteld een reactie te geven. Deze reacties zijn opgenomen in de bijgevoegde reactienota. Daarnaast heeft een tweetal informatiebijeenkomsten plaatsgevonden. De opbrengst is verwerkt in dit raadsvoorstel tot vaststelling van de uitgangspunten voor strategisch autoparkeerbeleid.

Bij de uitwerking van het strategisch autoparkeerbeleid en de te nemen maatregelen zullen wij gericht overleg voeren met belanghebbenden over de knelpunten, doelstellingen, oplossingsmogelijkheden, gevolgen en uitvoering. Daarvoor zal een gericht informatie- en communicatieplan worden opgesteld.

Wat mag het kosten?

De Programmabegroting 2017-2020, zoals deze door de gemeenteraad is vastgesteld, is het financiële kader waarbinnen het strategisch autoparkeerbeleid een plek heeft. Begin 2015 zijn de parkeertarieven eenmalig aangepast om de parkeerinkomsten en de begrotingsramingen in evenwicht te brengen. De parkeertarieven blijven tot 2018 gehandhaafd op het huidige niveau, zoals vastgelegd in ons besluit van 18 november 2014 over de Parkeernota 2014 (2014.0005148).

In de programmabegroting is geen specifiek budget opgenomen voor het oplossen van parkeeronderwerpen die niet kunnen wachten op groot onderhoud of vervanging van de infrastructuur. In de Voorjaarsrapportage 2017 wordt voorgesteld hiervoor € 75.000 per jaar beschikbaar te stellen. Dit kan budgettair neutraal, aangezien op basis van de realisatie over 2016, de verwachting is dat de opbrengsten uit parkeergelden structureel hoger zijn dan geraamd. De inventarisatielijst zal worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad stelt de uitgangspunten voor het strategisch autoparkeerbeleid vast. Het college is verantwoordelijk voor de maatregelen die genomen moeten worden om het parkeren te reguleren. De portefeuillehouder Verkeer & Vervoer is binnen het college verantwoordelijk voor de coördinatie en uitvoering.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Over de uitvoering leggen wij verantwoording af via de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's Verkeer en Vervoer. Over de voortgang van concrete projecten waarbij parkeerproblemen worden aangepakt, informeren wij de raad via de trimesterbrieven Verkeer en Vervoer.

**Gevolgen voor herindeling Haarlemmermeer – Haarlemmerliede en Spaarnwoude
(preventief toezicht/beleidsharmonisatie)**

De beslispunten van dit voorstel vallen niet onder het preventief toezicht in het kader van de samenvoeging, omdat het wordt meegenomen in de integrale afweging Voorjaarsrapportage 2017.

Overige relevante informatie

Een deel van de ingekomen reacties bevat ook punten die betrekking hebben op zaken die buiten de reikwijdte van het strategisch autoparkeerbeleid vallen. Deze punten worden separaat afgehandeld.

4. Ondertekening

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,


drs. Carel Brugman

de burgemeester,


drs. Theo Weterings

Bijlage(n):

- Nota 'Bestemming bereikt – Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer'
- Inventarisatielijst parkeeronderwerpen
- Reactienota Strategisch parkeerbeleid
- Brief bij reactienota Strategisch parkeerbeleid

Nota

Bestemming bereikt

Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer

Januari 2017



Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: Inleiding en Leeswijzer	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Beleidsomgeving	1
1.3. Leeswijzer	1
HOOFDSTUK 2: Doelstelling en strategie	2
2.1. Doelstelling	2
2.2. Strategie	2
2.3. Het principe van parkeerregulering	4
2.4. Beschikbare instrumenten	4
HOOFDSTUK 3: Beleidscontext en trends	7
3.1. Inleiding	7
3.2. Landelijk beleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	7
3.3. Regionaal beleid: RVVP Stadsregio Amsterdam	8
3.4. Lokaal beleid.....	8
3.5. Autobezit, autogebruik en autobezoek Hoofddorp-Centrum	10
3.6. Parkeerdruk	11
3.7. Zelfrijdende en elektrische auto's	12
3.8. Ontwikkeling winkelcentra	12
3.9. Automatisering en ICT	13
HOOFDSTUK 4: Uitwerking	14
4.1. Monitoring	14
4.2. Identificeren gebieden	14
4.3. Identificeren doelgroepen	17
4.4. Keuze instrumenten.....	24
4.5. Bijzondere parkeervoorzieningen	24
4.6. Flexibel bouwen.....	25
4.7. Pijlers onder het autoparkeerbeleid.....	25
HOOFDSTUK 5: Samenvattend	27
Relevante literatuur/beleidsdocumenten	29

HOOFDSTUK 1: Inleiding en Leeswijzer

1.1. Aanleiding

Op 26 januari 2012 is door de gemeenteraad het Deltaplan Bereikbaarheid vastgesteld. Doel van het Deltaplan is te komen tot een toekomstvast mobiliteitssysteem. In de Uitvoeringsprogramma's die jaarlijks zijn vastgesteld is aandacht geweest voor parkeermaatregelen. Thans is er echter behoefte om met betrekking tot het parkeren een strategische visie vast te stellen, zodat een consistent en toekomstvast autoparkeerbeleid is gewaarborgd.

1.2. Beleidsomgeving

De volgende ontwikkelingen zijn relevant voor dit strategisch autoparkeerbeleid:

- Het strategisch autoparkeerbeleid is als volgt aangekondigd in de Parkeernota 2014: "het moet onder meer gaan over de veranderingen in de parkeerverordening, harmonisatie van de regels voor parkeervergunningen en –onthefingen, parkeren door ambtenaren en winkel- en kantoorpersoneel
- In de gemeente spelen buiten Hoofddorp enkele specifieke parkeerproblemen en –wensen in Badhoevedorp, Nieuw-Vennep, de ringvaardorpen en de ontwikkelingen rond Sugar City.

In hoofdstuk 4 "Uitwerking" wordt daar verder op ingegaan.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de hoofdlijnen en doelstellingen van het strategische autoparkeerbeleid uiteengezet. Voor een snelle inzage in het strategisch autoparkeerbeleid kan dat hoofdstuk zelfstandig worden gelezen. In de daarop volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op achtergronden en onderbouwing voor dit beleid. Zo wordt in hoofdstuk 3 de beleidscontext en trends aangegeven. In hoofdstuk 4 wordt het beleid uitgewerkt, waarna in hoofdstuk 5 de benodigde tijd, geld en middelen worden beschreven.

HOOFDSTUK 2: Doelstelling en strategie

2.1. Doelstelling

Het strategisch autoparkeerbeleid is bedoeld om voor langere tijd vast te leggen op welke wijze de gemeente om wenst te gaan met het autoparkeren. Na vaststelling kan per jaarschijf, gebied, doelgroep of geagendeerd onderwerp deze visie worden uitgewerkt in maatwerkoplossingen.

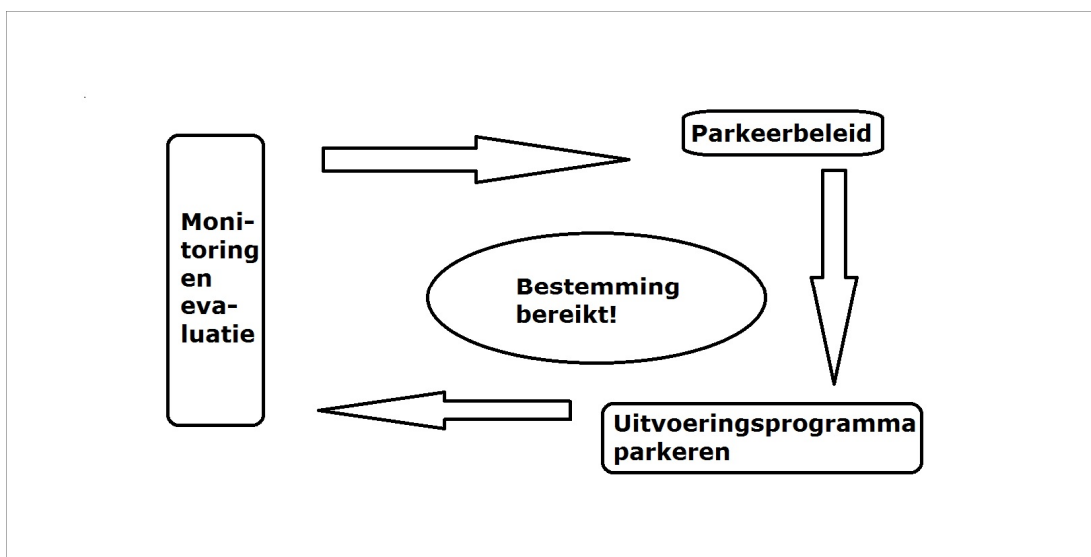
Het parkeerbeleid heeft tot doel:

- het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen:
 - o toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
 - o zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
 - o helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid bevorderen:
 - o niet teveel blik op straat (aanzicht);
 - o geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

De gemeente wil het parkeren voor diverse doelgroepen faciliteren. Dat willen we doen per type gebied. Zo worden in woongebieden alleen bewoners en hun bezoekers gefaciliteerd en op bedrijfsterreinen juist de gevestigde bedrijven en hun bezoek. In winkelgebieden (centrumvoorzieningen) ligt het primaat veel meer bij de bezoeker. Ook Schipholreizigers willen de auto parkeren, maar dat wordt (behalve op Schiphol en de expliciet daarvoor aangewezen plaatsen) als ongewenste vorm van parkeren binnen woongebieden beschouwd en dus ontmoedigd.

2.2. Strategie

Beleid is een cyclisch proces dat start bij het definiëren van een probleem- en doelstelling. Hierop volgt een proces waarin het probleem nader onderzocht en geanalyseerd wordt, gevolgd door het samenstellen van een pakket van maatregelen. Na het doorvoeren van de maatregelen dienen deze te worden geëvalueerd, waarna het beleid kan worden bijgesteld. Daarmee is de cyclus rond. Ook in onze gemeente volgen wij deze cyclus, met dien verstande dat we starten vanuit de beleidslijnen vastgelegd in het Deltaplan Bereikbaarheid, de hieraan gekoppelde Uitvoeringsprogramma's en de Parkeernota uit 2014 (zie ook paragraaf 3.4). De hoofdzaak is dat de vraag naar mobiliteit te allen tijde wordt gefaciliteerd, wat tot uiting komt in het motto 'Vrijheid van bewegen'. We reguleren het parkeren alleen daar waar het nodig is.



Het autoparkeerbeleid stoelt op de volgende pijlers:

- *Benutten*: Door het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld door te zorgen door middel van handhaving dat bij woningen de parkeerplaatsen in de eigen tuin in stand worden gehouden en te stimuleren dat die parkeerplekken op eigen terrein ook worden gebruikt, of door 'stop & go'-parkeren (laag tarief bij korte parkeerduur) mogelijk te maken, wordt het parkeerareaal beter benut.
- *Reguleren*: Hieronder worden de echte parkeermaatregelen verstaan, zoals het instellen van parkeerverboden (bijvoorbeeld voor grote voertuigen en aanhangwagens via de Algemene Plaatselijke Verordening (verder APV), het instellen van een parkeerschijfzone of betaald parkeren.
- *Bouwen*: Het realiseren van extra parkeerplaatsen.

Deze pijlers zijn gebaseerd op de methodieken van het CROW Kennisplatform voor verkeer, vervoer en infrastructuur (verder CROW).

Uitvoeringsprogramma

Elk van de pijlers vraagt om specifieke of gecombineerde maatregelen. Pas als wensen goed zijn benoemd, kan invulling worden gegeven aan de eventueel te treffen maatregelen. Deze maatregelen zijn vertaald naar instrumenten, waarmee sturing kan worden gegeven aan het autoparkeerbeleid. Het principe van eerst 'benutten', indien nodig 'reguleren' en daarna 'bouwen' is bepalend voor de keuze van de toe te passen instrumenten. Wederom is hierbij de indeling naar gebied, naar bereikbaarheidskenmerken, naar doelgroep en naar mobiliteitskenmerken leidend.

Monitoring en evaluatie

Een gedegen beleidsevaluatie mag niet ontbreken. Zonder dit is immers bijstelling van beleid niet mogelijk. Daarom gaan wij een monitoringsprogramma uitvoeren, waarbij wordt getoetst hoe de parkeerdruk per gebied zich ontwikkelt. Na overleg met betrokkenen stellen wij vast of de gemeten parkeerdruk acceptabel is.

2.3. Het principe van parkeerregulering

Autoparkeerbeleid heeft in algemene zin de volgende doelen:

- Het bieden van voldoende parkeerruimte voor doelgroepen.
- Het garanderen van leefbaarheid en bereikbaarheid.
- Het tegengaan van overlast.

Parkeerregulering vindt dan ook plaats tegen de achtergrond van de volgende doelen:

- Het waarborgen van de vitaliteit van centrumgebieden: voor de vitaliteit van centrumgebieden is het nodig om voldoende parkeerruimte voor bezoekers te waarborgen en lage tarieven vast te houden.
- Het optimaliseren van het gebruik van de beschikbare ruimte: parkeerregulering beïnvloedt parkeergedrag. Door het inzetten van geschikte instrumenten wordt de parkeerruimte benut door de beoogde doelgroep.
- Het optimaliseren van de leefbaarheid en veiligheid: deze kan worden vergroot door parkeerders die geen binding hebben met het gebied, of dagen achter elkaar de auto parkeren (de “buurtvreemde langparkeerders”, bijv. Schipholreizigers) te weren.
- Het voorkomen of verminderen van parkeerexcessen: met parkeerregulering worden parkeerexcessen voorkomen of verminderd, zoals parkeren op de stoep, dubbel parkeren en dergelijke.

2.4. Beschikbare instrumenten

De volgende instrumenten zijn beschikbaar:

- Fiscaal parkeren.
- Parkeren vergunninghouders.
- Parkeerschijfzone.
- Overige (flankerende) maatregelen.

Fiscaal parkeren

Men spreekt van fiscaal parkeren, wanneer het parkeren wordt gestuurd door parkeerbelasting te heffen. Dit is een gemeentelijke heffing in de vorm van een bedrag per tijdseenheid (“betalen bij de meter of mobiele telefoon”) of een vergunning (de parkeerbelasting voor de hele vergunningenperiode wordt in één keer afgekocht). Fiscaal parkeren heeft de volgende kenmerken:

- de handhaving wordt door handhavers van de gemeente uitgevoerd en niet door de politie;
- bij niet of te weinig betaalde parkeerbelasting wordt een naheffingsaanslag uitgeschreven;
- de gemeente is vrij in het bepalen van de hoogte van de parkeer- en vergunningentarieven;
- de opbrengsten van de naheffingsaanslagen komen ten goede aan de gemeente;
- een eventueel bezwaar tegen een opgelegde naheffingsaanslag wordt

- afgehandeld via het fiscale recht en niet via de Wet Mulder¹;
- de gemeente is vrij om verschillende vergunningssoorten uit te geven, bijvoorbeeld voor mantelzorgers, artsen, bedrijven en dergelijke;
- handhaving geschiedt uitsluitend op het al dan niet voldaan hebben van parkeerbelasting. Allerlei andere handhaving dient door de politie of daartoe aangestelde buitengewone opsporingsambtenaren (verder BOA's) te worden gedaan;
- zolang er wordt betaald, geldt er geen maximale parkeerduur.

Parkeren voor vergunninghouders

Onder dit regime mag er uitsluitend met een vergunning worden geparkeerd. Dat kunnen verschillende vergunningen zijn (bewonersvergunning, bedrijfsvergunning of bezoekersvergunning). Deze vorm van regulering heeft als nadeel dat parkeerruimte niet optimaal kan worden benut en dat dus de parkeerdruk per saldo toeneemt, met name in de directe omgeving. Grote voordeel is dat heel gericht kan worden gestuurd wie wel en wie geen gebruik van de parkeerplaatsen kan maken.

Parkeerschijfzone

In de volksmond heet dit een blauwe zone. Door middel van een verkeersbesluit wordt een parkeerdurbepkering ingevoerd. In veel gevallen is er voor bewoners een ontheffingsmogelijkheid voor het tonen van de parkeerschijf. Met het tonen van de parkeerschijf kan er nog altijd gratis geparkeerd worden. Daarnaast zijn er de volgende verschillen ten opzichte van het fiscaal parkeren:

- er zijn beperkte mogelijkheden om ontheffingen te krijgen. De basis daarvan is de Wegenverkeerswet en dit wordt geregeld in de Parkeerverordening 2000;
- voor wijzigingen dienen leges te worden betaald. Die worden bepaald aan de hand van de werkelijke kosten;
- leges zijn per handeling en niet per tijdsperiode (half jaar of jaar);
- de kosten voor uitvoering en handhaving worden bekostigd uit de algemene middelen van de gemeente;
- de opbrengsten van bekeuringen (fout parkeren volgens Wet Mulder) gaan naar de staatskas;
- parkeren is gratis gedurende de toegestane parkeerduur. Daarna moet de auto worden verplaatst.

Flankerende maatregelen

Het bereiken van de doelen van autoparkeerbeleid kan met flankerende maatregelen worden ondersteund:

- Door te verwijzen naar beschikbare parkeerruimte. Dit kan statisch, in gevallen waarin de beschikbare ruimte gemakkelijk te vinden is. Bij een hoge parkeerdruk en lastig te vinden vrije parkeerruimte heeft een dynamisch systeem meerwaarde. Die waarde moet niet worden overschat. Vaak willen automobilisten

¹ De Nederlandse Wet van 3 juli 1989, houdende administratiefrechtelijke afdoening van inbreuken op bepaalde verkeersvoorschriften (**Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften**, *lex Mulder*, wet Mulder), bepaalt voor veel verkeersovertredingen dat deze volgens het [bestuursrecht](#) worden afgedaan, niet volgens het [strafrecht](#). De wet is genoemd naar mr. dr. [Albert Mulder](#) (1916-1995), secretaris-generaal van het Ministerie van Justitie en lid van de Raad van State.

op een bepaald terrein of in een bepaalde garage parkeren, waarbij men het zoeken of wachten voor lief neemt.

- Door het aangeven van een duidelijke P-route komen automobilisten vanzelf langs de relevante parkeerplaatsen en -garages.
- Haarlemmermeer is een echte autogemeente. Tegelijkertijd neemt het gebruik van het Openbaar Vervoer explosief toe in onze gemeente en gaat de landelijke opmars van de elektrische fiets zeker niet aan de polder voorbij.

HOOFDSTUK 3: Beleidscontext en trends

3.1. Inleiding

Een gemeentelijk autoparkeerbeleid staat niet op zichzelf, maar dient geplaatst te worden in het kader van regionaal en landelijk beleid. Daarbij is het meest relevant de Nota Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (verder I&M) met daarin het vigerende landelijk verkeer- en vervoerbeleid en het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Stadsregio Amsterdam (verder RVVP SRA), waarin de regionale beleidslijnen zijn uitgezet. Deze plannen komen met bijpassende investeringsagenda's.

3.2. Landelijk beleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Daarin zijn in bijlage 6 de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit onverkort opgenomen. De belangrijke verkeerskundige thema's zijn:

- Versterken van de economie door het verbeteren van de bereikbaarheid.
- Groei van het verkeer mogelijk maken.
- Betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur.
- Inzetten op vernieuwen wegen en wegwerken onderhoudsachterstand.
- Kracht van het openbaar vervoer benutten.
- Permanent verbeteren verkeersveiligheid.
- Kwaliteit leefomgeving verbeteren.
- Kaders stellen aan decentraal beleid.

Het landelijke beleid geeft geen rechtstreekse handvatten voor decentraal autoparkeerbeleid. Zo bevat het geen vaste formats voor parkeernormen of iets dergelijks. Die zijn terug te vinden in kengetallen van het CROW, waar de gemeentelijke parkeernormennota op gebaseerd is. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte komt als volgt terug in het strategisch autoparkeerbeleid van de gemeente Haarlemmermeer:

- Een consistent autoparkeerbeleid waarborgt de mogelijkheid om na een acceptabele en voorspelbare reistijd ook de auto te kunnen parkeren. Dit wordt bevorderd door voor doelgroepen voldoende parkeerruimte te faciliteren.
- Door voldoende parkeerruimte bij haltes van het openbaar vervoer in combinatie met een goed openbaar vervoer kan parkeeroverlast worden tegengegaan.
- Door voor de verschillende categorieën parkeerders de juiste voorzieningen aan te leggen wordt overlast tegengegaan en de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd.

Binnen het beleid van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bevindt zich nog het programma Beter Benutten van het Ministerie van I&M. Beter Benutten betreft een samenwerking tussen rijk, regio en bedrijfsleven om de filedruk op de drukste punten met 20% te verminderen en een verbetering van de reistijd van deur tot deur met 10% te bereiken.

3.3. Regionaal beleid: RVVP Stadsregio Amsterdam

Het Regionale Verkeers- en Vervoersplan van de Stadsregio Amsterdam vormt het kader voor gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Voor wat betreft het autoparkeerbeleid beperkt het RVVP zich tot het verbeteren en garanderen van de leefbaarheid in verblijfsgebieden en het optimaliseren van overstappunten ten behoeve van het openbaar vervoer.

3.4. Lokaal beleid

De volgende gemeentelijke beleidsdocumenten hebben betrekking op strategisch autoparkeerbeleid:

- Deltaplan Bereikbaarheid.
- Uitvoeringsprogramma's Deltaplan Bereikbaarheid.
- "Parkeernota 2014".
- Bepalingen in bestemmingsplannen m.b.t. parkeren Schipholreizigers.
- Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

Deltaplan Bereikbaarheid

Het Deltaplan Bereikbaarheid geeft de eerste aanzet tot een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur, goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn de doelen die het Deltaplan voor ogen heeft. Daar waar parkeerregulering wordt toegepast, kan dit zowel door middel van parkeerdurbeperking als beprijzen.

Uitvoeringsprogramma's Deltaplan Bereikbaarheid

Ieder jaar wordt er een Uitvoeringsprogramma opgesteld. De belangrijkste gerealiseerde en te realiseren thema's zijn:

- 2012: Parkeerverwijzing per mobiele telefoon;
- 2013: Aansluiting op het Nationaal Parkeer Register (verder NPR), zodat ook per telefoon en per minuut betaald kan worden, digitalisering van het parkeervergunningensysteem, realisatie statische parkeerverwijzingen en diverse aanpassingen aan parkeerplekken (extra parkeerplaatsen eilanden Floriande, realisatie P+R Beukenhorst-Zuid, invoering betaald parkeren in de Verzetsheldenwijk);
- 2013: Vaststelling Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer;
- 2014: Invoeren PIN-betalingen, aanpak illegale parkeerterreinen rond Schiphol;
- 2015: Onderzoek overlast Schipholparkeerders rond R-Nethaltes;

Op basis van de kencijfers van het CROW heeft Haarlemmermeer eigen parkeernormen opgesteld. Deze parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente. Op de parkeernorm wordt een toeslag gereserveerd, om toekomstige uitbreiding van het parkeerareaal niet onmogelijk te maken.

Parkeernota 2014

In deze parkeernota is, vooruitlopend op de vaststelling van het strategisch autoparkeerbeleid, geregeld dat de parkeerinkomsten in de pas lopen met de ramingen en is het betaald parkeren in Nieuw-Vennep geactualiseerd. In deze nota wordt het op te stellen strategisch autoparkeerbeleid aangekondigd en vindt aanwijzing van nieuwe gebieden voor betaald parkeren plaats. Na het vaststellen van het strategisch autoparkeerbeleid kunnen deze onderwerpen worden uitgewerkt.

Parkeren Schipholreizigers

De luchthaven Schiphol is niet alleen een openbaar toegankelijk gebied voor wegverkeer, maar eerst en vooral ook een bedrijf en voorziening. Voor Schiphol als voorziening geldt de algemene regel dat parkeren bij die voorziening moet worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van het luchthavengebied. Er moet voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden om de reguliere parkeervraag te kunnen faciliteren. Nader geconcretiseerd betekent dit:

- Schiphol moet voor zijn medewerkers en reizigers voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De maximale vraag naar parkeergelegenheid binnen het luchthavengebied is onderbouwd in het bestemmingsplan Schiphol, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven is vastgelegd.
- Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daar waar mogelijk moet de parkeervraag worden opgevangen in (ondergrondse) parkeergarages.

Het autoparkeerbeleid heeft tot doel het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen en het voorkomen van ongewenst parkeergedrag. Haarlemmermeer voert ten aanzien van Schiphol een restrictief beleid. Dit komt neer op het begrenzen van de hoeveelheid parkeergelegenheid. In de bestemmingsplannen van de gebieden rond de luchthaven staat precies aangegeven waar wel en niet langparkeren is toegestaan. Daarop wordt gehandhaafd en er is voldoende jurisprudentie voorhanden om ongewenst parkeren van Schipholreizigers in het buitengebied of op bedrijventerreinen te voorkomen.

Structuurvisie Haarlemmermeer 2013

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, die in oktober 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft de ruimtelijke ambities weer. De verkeerskundige aspecten zijn uitgewerkt in het Deltaplan Bereikbaarheid. De structuurvisie gaat onder meer in op de atypische stedelijkheid: het eigene van de centrumkern Hoofddorp, de omliggende kernen met hun specifieke kracht en eigenschappen en de dubbeldorpen langs de ringvaart. Het strategisch autoparkeerbeleid maakt hetzelfde onderscheid. De structuurvisie gaat ook in op netwerken en knooppunten, zonder de parkeeraspecten expliciet te maken. Onder knooppunten wordt niet alleen netwerkknoppunten (overstappunten openbaar vervoer) verstaan, maar ook attractiepunten of bijzondere voorzieningen. Juist rond de knooppunten worden in meer of mindere mate parkeerproblemen ervaren. Niet geheel onbegrijpelijk, omdat deze knooppunten kwalitatief goede transferlocaties zijn. Juist vanuit deze knooppunten zullen de parkeermaatregelen worden opgebouwd.

Een belangrijk aspect van de structuurvisie is de gerichtheid van de kernen en omringende gemeenten op de centrumkern Hoofddorp én de gerichtheid van veel inwoners van de Haarlemmermeer op hun voormalige woonplaatsen, zoals Amsterdam, Haarlem en Leiden. Verplaatsingen naar de herkomstgemeenten worden veelal per auto gemaakt, vooral als het om sociaal-recreatieve motieven gaat.

Voor al deze aspecten geldt dat een goede afstemming van areaal op behoefte essentieel is. Dat kan betekenen dat buurtvreemde langparkeerders geweerd moeten worden en het parkeren door bewoners (van hun eerste en tweede auto) gefaciliteerd dient te worden.

3.5. Autobezit, autogebruik en autobezzoek Hoofddorp-Centrum

Landelijk wordt rekening gehouden met stabilisatie van het autobezit en in sommige, met name stedelijke gebieden, aanzienlijke vermindering van het autogebruik. De vraag is wat de langetermijnverwachting voor het stedelijke gebied van Haarlemmermeer, Hoofddorp centrum is.

Doorgaans wordt gekeken naar de ontwikkeling van het autobezit om trends te kunnen waarnemen in het autogebruik. Het autobezit in Haarlemmermeer lijkt, kijkend naar de periode 2008 – 2015, onder druk te staan. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) komt namelijk naar voren dat het gemiddelde autobezit per huishouden in Haarlemmermeer zich stabiliseert. In deze cijfers wegen echter de bedrijfsauto's niet mee en aangezien onze gemeente veel ondernemers kent is onderrepresentatie van het autobezit in de CBS-cijfers aannemelijk. Tevens is sprake van een economische opleving en die weegt nog niet door in de CBS-cijfers. Tot slot is het goed om te realiseren dat autobezit niet zo maar kan worden gelijkgeschakeld met autogebruik. Naar mate de economische en sociaal-culturele dynamiek in een samenleving die autogebaseerd is toeneemt neemt het aantal gereden kilometers per auto toe, terwijl het autobezit constant blijft. Verder heeft een relatief modern wagenpark een lage vervangingsnoodzaak.

Voor Hoofddorp centrum zal krimp van het autobezit de komende jaren niet aan de orde zijn. De voorziene groei in aantal inwoners, de verdichting van Hoofddorp Centrum, de onverminderde regionale aantrekkingskracht van de winkel- en horecavoorzieningen en de sterke economie van Haarlemmermeer zijn allemaal factoren die krimp onaannemelijk maken en zelfs voorsorteren op groei. Daar staan wel trends tegenover, zoals de opmars van internetwinkels en het toenemend gebruik van de elektrische fiets. Ook de spreiding van het autobezit is een factor in de parkeerdruk. Een toename van de parkeerbehoefte als gevolg van toenemend horeca-, bioscoop- of theaterbezoek kan 's avonds prima worden opgevangen met het parkeeraanbod dat overdag beschikbaar is voor winkelend publiek.

De voorlopige conclusie die kan worden getrokken is, dat in vergelijking tot 2008 de druk op het parkeerareaal in de gemeente aan het toenemen is en nog verder zal toenemen. Een constatering die wordt bevestigd in een in september en oktober 2015 uitgevoerd parkeeronderzoek (zie paragraaf 3.6). Op de langere termijn is niet aannemelijk dat de het autobezit aanzienlijk gaat krimpen. Wel is onduidelijk of de groei door zal zetten dan wel op de langere termijn af zal nemen. Dit vraagt om periodieke monitoring van het

parkeren. Verder wordt het aantal parkeerplaatsen in Hoofddorp Centrum geconsolideerd en structureel gemaakt. Dat wil zeggen dat het aantal parkeerplaatsen niet mag afnemen. Om de parkeerdruk niet te hoog te laten worden moet bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid worden gerealiseerd.

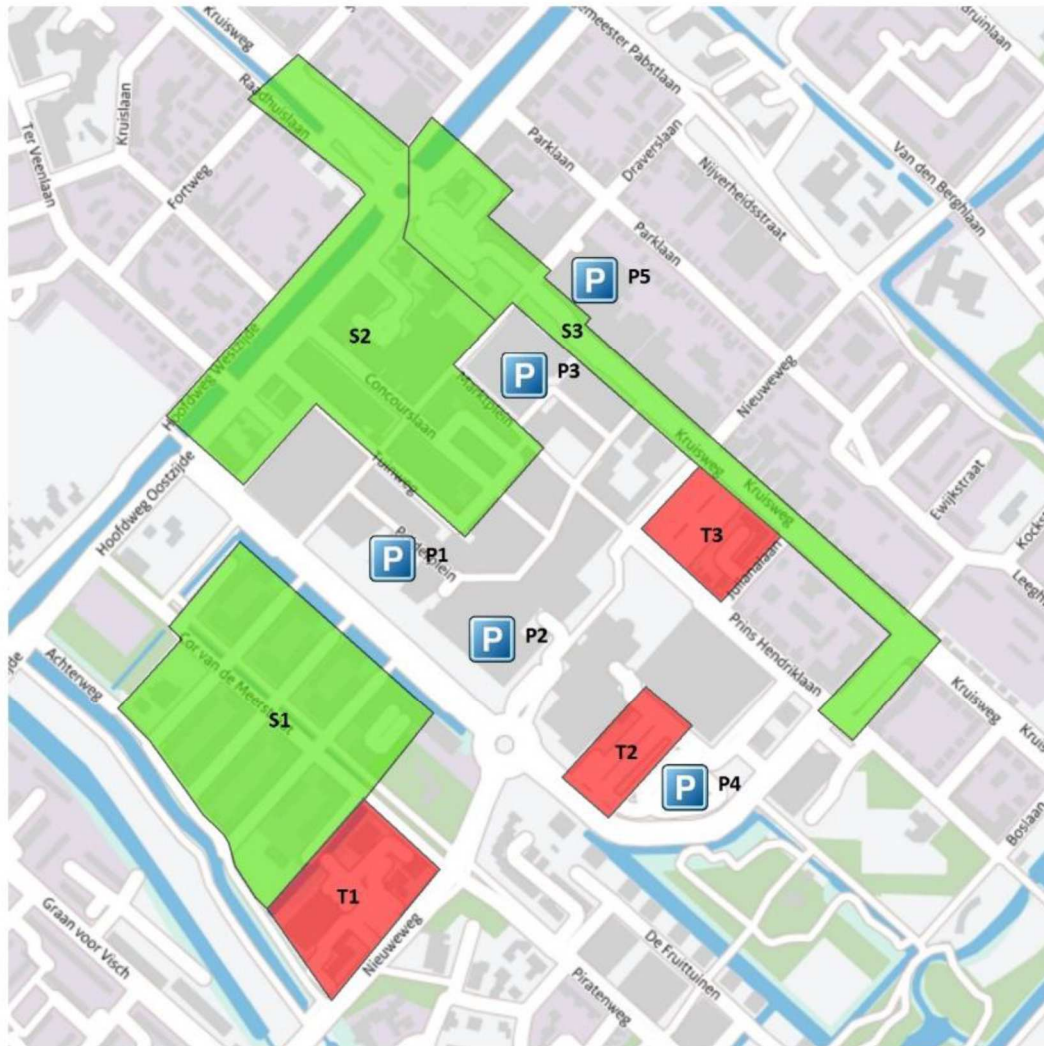
3.6. Parkeerdruk

Voor Hoofddorp Centrum is in september en oktober 2015 een parkeerduuronderzoek uitgevoerd en zijn scenario's over de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van parkeren in beeld gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat:

- er geen sprake is van een overspannen parkeersituatie en er zelfs op het wekelijkse piekmoment (zaterdagmiddag) nog voldoende restcapaciteit is;
- het winkelcentrum prima functioneert en door consumenten goed wordt gewaardeerd;
- wanneer nieuwe ontwikkelingen, conform ons beleid, voorzien in de eigen parkeerbehoefte, er geen reden is om aan te nemen dat het huidige parkeeraanbod in de nabije toekomst ontoereikend is;
- de toekomstige parkeeropgave nog met vele onzekerheden is omgeven.

Locatie (zie kaartje)	Omschrijving	Capaciteit	Totale bezettingsgraad op piekmoment (zaterdag 14.00 uur)
P1	Garage de Vier Meren	1150	86%
P2	Garage Polderplein	472	86%
P3	Garage Primark	200	67%
P5	Garage Centrum	200	90%
T2 + P4	Terrein + Garage Burg. v. Willigenlaan	624	69%
T1	Terrein Binnenweg	290	17%
T3	Terrein Nieuweweg/Kruisweg	272	92%
S1	Straatparkeren zone 1	284	57%
S2	Straatparkeren zone 2	150	106%
S3	Straatparkeren zone 3	172	109%
	Totaal	3814	77%

Om in te spelen op de onzekerheden, gesignaleerd in dit onderzoek, gaan wij vooralsnog restrictief om met het bestaande parkeerareaal, de ontwikkeling van de parkeerduur- en parkeerdruk monitoren en voor de korte- en middellange termijn indien noodzakelijk (bijvoorbeeld bij wegvallen tijdelijke voorzieningen) alleen parkeercapaciteit bijbouwen die ook gemakkelijk kan worden afgebroken.



Parkeerlocaties Hoofddorp Centrum

3.7. Zelfrijdende en elektrische auto's

De ontwikkeling van zelfrijdende en elektrische auto's is gaande. Dit kan gevolgen hebben voor het parkeergedrag en de parkeerbehoefte. Wij zullen daarom de ontwikkelingen op deze gebieden blijven volgen.

3.8. Ontwikkeling winkelcentra

Door internet verandert de wijze waarop consumenten winkelen. Voor winkelcentra is dit een grote uitdaging om een rol van betekenis te blijven spelen. Hoofddorp Centrum biedt een ruimte diversiteit aan winkels. Mede hierdoor en door de goede bereikbaarheid is het een aantrekkelijk winkelcentrum met regionale uitstraling. Hoofddorp Centrum lijkt door het toenemende online winkelen ook niet aan aantrekkelijkheid te verliezen. Sterker nog, Hoofddorp Centrum trekt mede door de uitbreiding van horeca steeds meer bezoekers aan. Uit onderzoek blijkt inderdaad dat de behoefte aan parkeren in Haarlemmermeer niet daalt en dat mede door de uitbreiding van het horecabezoek de verblijfsduur

toeneemt. Het gevolg hiervan is dat de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen toeneemt.

Parkeervoorzieningen gelden als potentiële weerstandsfactor met betrekking tot winkelcentra. Dit houdt in dat een goede parkeervoorziening een winkelcentrum niet direct aantrekkelijker maakt, maar te weinig of slechte parkeervoorzieningen kunnen een winkelcentrum wel minder aantrekkelijker maken. Naast voldoende parkeerruimte is ook een breed aanbod aan winkelvoorzieningen, een goede toegang, eenvoudige routing, een aantrekkelijke en schone inrichting van het verblijfsgebied en veilige parkeerplaatsen van groot belang.

Om de vitaliteit van de kleinere winkelcentra en winkelstraten (buiten Hoofddorp Centrum) te waarborgen en te verbeteren, is een specifieke aanpak nodig. Daar is veelal geen sprake van structurele parkeerdruk, terwijl daar juist het aantal parkeerwisselingen van groot belang is. Dat wordt niet bereikt met (progressieve) parkeertarieven, maar met parkeerschijfzones met een passende maximale parkeerduur (zonder ontheffingsregeling) of een laag parkeertarief met een maximale parkeerduur. In dat kader stellen wij voor het betaald parkeren in Nieuw-Vennep en Badhoevedorp af te schaffen. De noodzakelijke parkeerruimte voor winkelbezoekers kan worden gewaarborgd met een blauwe zone. Zie daarvoor hoofdstuk 4.

(Vooral kleine) winkelcentra vragen een specifieke aanpak.

3.9. Automatisering en ICT

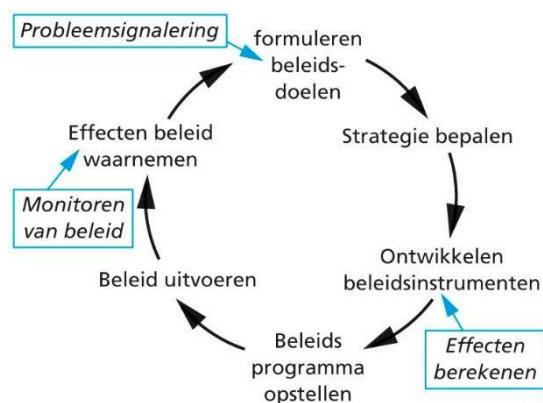
We zien dat er parkeerapps op de markt komen om het zoeken naar een vrije parkeerplaats gemakkelijker te maken. Daarmee wordt dynamiseren van het bestaande parkeerverwijssystem minder urgent. Slimme apps in slimme voertuigen zijn immers beter in staat te voldoen aan de wensen van parkeerconsumenten. Maatregelen die in het kader van het Beter Benutten programma van het Ministerie van I&M zijn doorgevoerd, hebben ook een positief effect gehad op de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Slimme automatiseringstoepassingen maken een hogere bezettingsgraad van parkeervoorzieningen mogelijk.

Door verdere automatisering en ICT-toepassingen kan de parkeervraag teruglopen.

HOOFDSTUK 4: Uitwerking

4.1. Monitoring

Het vaststellen, uitvoeren en onderhouden van autoparkeerbeleid is een dynamisch proces waar vele factoren een rol bij spelen. Het beleid dient dan ook niet statisch te zijn, maar moet waar nodig worden bijgesteld. Dit vraagt om monitoring, zodat enerzijds de effecten van het gevoerde autoparkeerbeleid worden geëvalueerd en dat anderzijds uit de verkregen inzichten bijstelling van het beleid kan plaatsvinden.



Minimaal eenmaal per twee jaar gaan we daarom parkeerdrukmetingen houden in gebieden met parkeerregulering en gebieden waar veel klachten vandaan komen. Dit is nodig om trends in parkeren te zien en om snel in te kunnen spelen op actuele gebeurtenissen.

Soms is herkomstonderzoek daarbij wenselijk, niet alleen om het ongewenste parkeren van bijvoorbeeld Schipholreizigers te achterhalen, maar ook om het invloedgebied van voorzieningen in kaart te brengen.

4.2. Identificeren gebieden

Haarlemmermeer kent een grote verscheidenheid aan woonmilieus met een grote variatie aan mobiliteitsmogelijkheden. In kleine kernen is het aanbod van openbaar vervoer beperkt en zijn bewoners voor dagelijks vervoer veelal afhankelijk van de auto, terwijl inwoners van Hoofddorp over meer opties beschikken. Uiteenlopende woonmilieus, vaak geconcentreerd in verschillende type wijken, trekken leefstijlen naar de gemeente met contrasterende mobiliteitspatronen. In de 'nieuwste' wijken, Getsewoud en Floriande, wonen de meeste gezinnen met kinderen, terwijl meer traditionele inwoners vaker in de kleine randkernen en in oude delen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep wonen. De jonge, vaak welvarende, gezinnen afkomstig uit de stad in onze nieuwste wijken combineren werk en zorg en kennen een druk levensritme met navenante mobiliteitsbehoeften. Ze onderhouden vaak sociale contacten met de steden van waaruit zij afkomstig zijn, wat hun actieradius en mobiliteitsbehoefte nog sterker doet toenemen. Meer traditionele inwoners, vaak al decennialang in de polder wonend, zijn veelal wat

ouder en onderhouden hun sociale relaties juist in de nabije woonomgeving.

Kenmerkend is dat veel inwoners van Haarlemmermeer voorzieningen (met name culturele) gebruiken in de steden Amsterdam, Haarlem en Leiden. Dit heeft effect op de oriëntatie van vervoerstromen en maakt regionale verbindingen belangrijk.

Hoofddorp

De grote kern Hoofddorp wordt gekenmerkt door een scheiding van de functies wonen, winkels (centrumvoorzieningen) en bedrijfslocaties. Tot in de jaren 50 van de vorige eeuw bestond de gemeente uit twee kleine dorpen en telde Hoofddorp amper 5.000 inwoners. Zoals overal in het land werden na de oorlog wonen en werken steeds meer gescheiden. Hoofddorp telt nu een groot winkelcentrum met regionale aantrekkingskracht, terwijl er in de wijken aanvullende lokale winkelcentra zijn.

Hoofddorp centrum vertoont voor wat betreft parkeren alle kenmerken passend bij een grote stad. Door de aanwezigheid van hoogwaardige centrumvoorzieningen, waardoor betaald parkeren nodig is voor de regulering, ontstaat verdringing naar omliggende gebieden. Daar is nu via een parkeerduurbepanking het parkeren gereguleerd. Dit op zich leidt ook weer tot verdringing. Hierdoor wordt het gebied waar regulering moet worden toegepast steeds groter, het zogenaamde waterbedeffect. Dat doet zich niet voor in de andere kernen, waaronder Nieuw-Vennep, omdat daar het parkeeraanbod nog ruim voldoende is.

De aanloopstraten (bijv. Kruisweg) verdienen bijzondere aandacht. Hier is het detailhandelsaanbod veelal kleinschalig en gespecialiseerd en het over het algemeen ook zelfstandige ondernemers. De parkeerruimte is beperkt en het winkelbezoek meestal van korte duur. Dit vraagt passende reguleringsmaatregelen, zoals een goedkoop tarief voor (zeer) kort parkeren.

Geleidelijk aan zien we dat in het centrum van Hoofddorp de horeca in belang toeneemt en door het cultureel centrum en de bioscoop de parkeerduur langer wordt.

Overige kernen

Ook al is Nieuw-Vennep geen kleine kern, toch zijn de kenmerken voor wat betreft parkeren daar vergelijkbaar met die in bijvoorbeeld Badhoevedorp. Nieuw-Vennep kent weliswaar betaald parkeren in het centrumgebied bij de Hoofdweg en Venneperweg, maar de parkeerdruk in de omgeving is laag. Daardoor is betaald parkeren niet noodzakelijk. Daarbij komt nog de concurrentie van het winkelcentrum in Getsewoud. Daar is parkeren gratis. Dit komt de concurrentiepositie van het centrumgebied van Nieuw-Vennep niet ten goede. In 2001 heeft de raad de overeenkomst met de exploitant van de parkeergarage *De Symfonie* in het centrum van Nieuw-Vennep bekrachtigd, waarin staat dat de gemeente gedurende tien jaar bijdraagt in het exploitatietekort van de parkeergarage voor een maximumbedrag van f 230.000. De gemeente kon ook in het centrum van Nieuw-Vennep of in Getsewoud permanent betaald parkeren invoeren. Nu de termijnen uit de overeenkomst zijn verstreken, levert het afschaffen van betaald parkeren in Nieuw-Vennep geen nadere verplichtingen op jegens de exploitant van de parkeergarage. Wij zijn voornemens om het betaald parkeren in Nieuw-Vennep af te schaffen.

De belangrijkste kernen waar dit naast Nieuw-Vennep speelt zijn Badhoevedorp en Zwanenburg. Badhoevedorp was in de jaren 30 tot 70 van de vorige eeuw de grootste van deze kernen. De overige kleine kernen breiden niet of nauwelijks uit en hebben meer een gemengde uitstraling. Het cultuurhistorische karakter overheerst hier en daarom moet er voorzichtig met parkeren worden omgegaan. In Badhoevedorp en Zwanenburg zijn kleine blauwe zones ingevoerd om lokale problemen beheersbaar te houden. Betaald parkeren in Badhoevedorp willen wij afschaffen. Voldoende parkeerruimte voor bezoekers aan de winkels kan met een blauwe zone worden gegarandeerd.

De ontwikkeling van Sugar City in Haarlemmerliede & Spaarnwoude vormt voor Zwanenburg een bijzonder aandachtspunt. De hoeveelheid parkeerders die Sugar City gaat aantrekken, kan mogelijk tot overlast gaan leiden in Zwanenburg. Weliswaar is Sugar City verplicht het parkeren op eigen terrein te faciliteren en is er ook het voornemen dit te doen. We houden de ontwikkelingen rond Sugar City nauwlettend in de gaten, zodat we daar snel kunnen inspelen om eventuele overlast te beperken. De meest effectieve maatregel is waarschijnlijk het invoeren van betaald parkeren of een parkeerduurbepanking voor het gebied direct grenzend aan de fietsbrug bij de Zwanenburgerdijk en Domineeslaan. Wanneer de overlast daar aanleiding toe geeft, moet een gericht monitoringsprogramma duidelijk maken hoe groot het gebied moet zijn waar parkeerregulering ingevoerd moet worden. Of er parkeeroverlast optreedt en als er overlast komt in welke mate dat zal zijn is nu niet te zeggen.

Ringdijk

Langs de ringdijk speelt een specifieke problematiek. Vanouds zijn dat bouwlinten met gemengde samenstelling. In verschillende dorpen met lange aaneengesloten lintbebouwing is de parkeerdruk hoog en wordt de hele oever ingenomen door parkeerplaatsen. In enkele dorpen is er de mogelijkheid direct achter de dijk te parkeren. Dan ontstaat de mogelijkheid de parkeervakken op de oever te verwijderen, zodat er op de oever meer ruimte voor recreatief gebruik ontstaat.

Langs de ringdijk wordt langparkeren door waterrecreanten als overlast ervaren. Veel recreanten parkeren langs de ringdijk omdat zij er een boot hebben liggen en een steiger hebben om een jachthaven aan de overzijde te bereiken. Gedurende een hele dag, weekend of langer verruilt men de auto voor de boot. Ook zijn er gevallen, met name aan de oostzijde van de Haarlemmermeer, waarin geparkeerd wordt aan de ringdijk Haarlemmermeer om een bestemming (woning, recreatiewoning of jachthaven) aan de overzijde per pontje te bereiken. Dit speelt in vooral in Oude Meer, Aalsmeerderbrug en Rijsenhout. In Buitenkaag is onderaan de dijk een parkeerterrein aangelegd voor werknemers van de jachtbouwer op Kaageiland, om parkeeroverlast in het dorp en op de ringdijk te voorkomen. In sommige dorpen zijn er kansen om parkeerruimte onderaan de dijk te maken, zodat op de dijk ruimte voor recreatief gebruik ontstaat. Aan de oostzijde van de polder betreft het vaak recreanten die aan de overzijde (de Westeinderplassen) een recreatiewoning bezitten.

Het participatietraject ringdijk/Ringvaart moet deels inzichtelijk maken waar en in welke omvang de problemen zich manifesteren. Pas bij reconstructies van delen van de ringdijk

wordt parkeeronderzoek gedaan. Dan ontstaat een exact beeld over het gewenste en genormeerde aantal parkeerplaatsen. Daar waar nodig moeten we, om het oneigenlijke, ongewenst gebruik van de ruimte langs de kwetsbare ringdijk te beheersen, parkeerduurbeperingen of parkeerbeperingen instellen. Voor reguleringsmaatregelen langs de ringdijk zal maatwerk moeten worden toegepast.

Schiphol

Op Schiphol is al jarenlang sprake van een restrictief autoparkeerbeleid. Het streven van de luchthaven is om hiermee het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. De bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmermeer beperkt zich tot het parkeren in het openbare domein. Daar is nu sprake van een streng parkeerregime. Alle bedrijvigheid en recreatie is hier gerelateerd aan de luchtvaart. Qua parkeren zijn er twee aandachtspunten:

- Het langparkeren door Schipholreizigers al dan niet op legale wijze. Voor het parkeren van Schipholreizigers op locaties waar wij dat ongewenst vinden, hebben wij beleid ingesteld. Dit beleid blijven wij onverkort hanteren. Het parkeren van Schipholreizigers bij HOV-haltes hebben wij in oktober 2014 onderzocht. Het onderzoek geeft aanleiding om maatregelen te nemen in de vorm van 'reguleren' of 'bouwen'.
- Het parkeren van grote voertuigen. Steeds meer en met name Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs houden zich op in de buurt van Schiphol in afwachting van een retourvracht. Ook komt het voor dat chauffeurs de hele combinatie laten staan en ondertussen met een goedkope vlucht heen en weer reizen naar hun land van herkomst. Deze problematiek manifesteert zich nu ook in andere gebieden, zoals op de verzorgingsplaats Ruige Hoek langs de A4. In een regionaal project werken wij aan deze parkeerproblematiek van vrachtauto's uit en houden daarbij rekening met de belangen van Schiphol en de bedrijvigheid in het gebied. De problematiek reikt verder dan handhaving en APV.

4.3. Identificeren doelgroepen

Door het parkeren per doelgroep te beschouwen, ligt de focus vooral op de mobiliteitskenmerken en -behoeften van de verschillende doelgroepen en hoe deze het beste kunnen worden gefaciliteerd. De differentiatie naar doelgroep heeft een duidelijke relatie met de indeling naar gebieden. Immers per gebied moet worden bepaald welke doelgroepen worden gefaciliteerd en welke juist niet. Het autoparkeerbeleid raakt zo aan ruimtelijke ordeningsprincipes: welke functies sta je waar toe en waar wordt functiemenging toegestaan.

Een ander belangrijk verschil betreft de gemiddelde parkeerduur. Deze kan variëren van enkele minuten voor een bezoeker aan een bakker tot aan meerdere dagen en weken voor een bewoner.

Voor wat betreft de parkeerbehoefte onderscheiden wij de volgende doelgroepen:

- Bewoners;
- Werkenden;

- Bezoekers (zowel sociaal als zakelijk);
- Winkelend publiek;
- Dag- en verblijfsrecreanten;
- Schipholreizigers;
- Nachtpersoneel (o.a. Schiphol, ziekenhuis).

Elk van deze groepen kent haar eigen dynamiek. Bewoners hechten bijvoorbeeld grote waarde aan parkeren dicht bij de eigen voordeur en zullen hun auto gedurende meerdere uren en meerdere dagen daar neer willen zetten. Bezoekers, of het nu voor sociale doeleinden is of voor zakelijk of winkelen, kennen over het algemeen een relatief korte parkeerduur (minder dan 4 uur). Parkeren in de buurt van voorzieningen is voor hen van belang en het is algemeen geaccepteerd hier voor te betalen. Ook recreanten kunnen worden gezien als bezoekers, zij het dat hier een onderscheid moet worden gemaakt naar dag- en verblijfsrecreanten. De laatsten zijn qua parkeerbehoefte nog het best te vergelijken met bewoners: zij parkeren gedurende meerdere aaneengesloten dagen. De personen die reizen via Schiphol vormen een heel speciale groep. De parkeerduur varieert voor hen van enkele uren tot meerdere weken. In de volgende tabel specificeren wij de kenmerkende parkeerduur per doelgroep.

	Parkerduur						
	Max. 30 min	30 - 60 min	Enkele uren	Hele dag	Hele nacht	Enkele dagen	Een week of langer
Bewoners							
Werkenden							
Sociaal bezoek							
Zakelijk bezoek							
Winkelbezoek							
Dagrecreant							
Verblijfrecreant							
Schipholreizigers							
Nachtpersoneel							

Bewoners

Voor de doelgroep bewoners is het essentieel hen zo volledig mogelijk te faciliteren. In die gebieden waar wonen als functie aanwezig is, moeten er dan ook faciliteiten aanwezig zijn om de eigen auto van de bewoners te kunnen parkeren. In gebieden met een parkeerregime faciliteren wij de parkeervergunning voor de tweede auto per huishouden. Daar bovenop is het mogelijk, om bij een acceptabele parkeerdruk, extra vergunningen uit te geven voor derde en volgende auto's. Uitgangspunt is wel dat de bij nieuwbouw gerealiseerde parkeergelegenheid op eigen terrein in stand wordt gehouden en gebruikt wordt.

Daar waar wonen ondergeschikt is aan andere functies, bijvoorbeeld in het centrumgebied van Hoofddorp, hanteren wij ook het uitgangspunt dat parkeren voor bewoners gefaciliteerd wordt. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met medegebruik van de ruimte door winkelbezoek aan Hoofddorp, waardoor de uitgifte van

vergunningen voor tweede en derde auto's vaak beperkt moet worden en soms zelfs niet kan.

Betaald parkeren op straat is op dit moment ingevoerd in en rond het centrum van Hoofddorp en op beperkte schaal in Nieuw-Vennep (omgeving Symfonie) en Badhoevedorp. In Hoofddorp betreft dit ook hele woonbuurten, in tegenstelling tot Nieuw-Vennep en Badhoevedorp, waar het hoofdzakelijk gaat om de directe omgeving van het winkelcentrum. Wij hebben het voornemen het betaald parkeren in Nieuw-Vennep en Badhoevedorp op te heffen en zo nodig om te zetten in een blauwe zone.

In Hoofddorp is in de ene woonwijk sprake van een fiscaal regime en in de andere woonwijk sprake van een blauwe zone. Het belangrijkste verschil voor de bezoeker is dat de bezoeker die langer dan twee uur parkeert in de blauwe zone iedere keer zijn parkeerschijf doordraait (wat volgens de wet verboden is) en in een fiscaal regime elke parkeerder zijn of haar parkeerbelasting betaalt. Voor de bewoners van de betreffende gebieden geldt voor de blauwe zone een geldigheid van de ontheffing van twee jaar en een geldigheid van de vergunning voor fiscaal parkeren van één jaar. Wij hebben het voornemen de kosten (op jaarbasis) voor de twee regimes gelijk te trekken. Door het parkeertarief is voor de bezoeker uit aangrenzende gebieden het parkeren in de fiscale gebieden minder interessant. Bij de huidige tarieven zullen bewoners dus geneigd zijn uit kostenoverweging een blauwe zone te prevaleren boven een fiscaal regime, terwijl een fiscaal regime (waarschijnlijk) zal leiden tot minder gebiedsvreemde langparkeerders. Daarnaast delen bezoekers bij een blauwe zone niet mee in de kosten van in stand houding van het parkeerregime en vloeien bekeuringen in de staatskas in plaats van in de gemeentekas.

Wij stellen een op maat gemaakte bezoekersregeling voor, bijvoorbeeld met een soort strippenkaart of kraskaart, al dan niet digitaal.

Parkeerregulering moet inwoners niet belemmeren in het ontvangen van bezoek. Wij stellen een op maat gemaakte bezoekersregeling voor.

Per type gebied wordt een regeling met betrekking tot het faciliteren van de tweede auto per huishouden uitgewerkt.

Bedrijven/personeel

Voor personeel van bedrijven wordt ervan uitgegaan dat zij gebruik maken van parkeren op eigen terrein. Dit betreft dan zowel het parkeren van voertuigen van de eigen werknemers, de bedrijfsvoertuigen alsmede de voertuigen van bezoekers. Als aanvulling hierop kan mede gebruik gemaakt worden van een (gering) aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

In Hoofddorp is op het bedrijventerrein Beukenhorst een betaald parkeerregime van toepassing. Zonder een betaald parkeerregime ontbreekt er een prikkel om zorg te dragen voor parkeerruimte op eigen terrein. Er zijn in beperkte mate openbare parkeerplaatsen gerealiseerd.

Op het bedrijventerrein De Hoek zijn alleen enkele openbare parkeerplaatsen voor vrachtwagens gerealiseerd en niet voor personenauto's.

Ons streven is erop gericht het parkeren in de openbare ruimte terug te dringen. Dit gebeurt door via de milieuvergunning bedrijven te stimuleren maatregelen met betrekking tot mobiliteitsmanagement toe te passen. Blijkt dit niet afdoende te zijn, dan overwegen wij om net als op Beukenhorst betaald parkeren in te gaan voeren op die terreinen waar de parkeerdruk in de openbare ruimte ontoelaatbaar is.

Op bedrijventerreinen is ons uitgangspunt "Parkeren op eigen terrein".

In Hoofddorp Centrum is parkeren op eigen terrein vaak niet mogelijk. Winkelpersoneel, ambtenaren en andere werknemers zijn daar aangewezen op openbare parkeerplaatsen of parkeergarages van private partijen. Op loopafstand van het centrum zijn op dit moment voldoende parkeerplaatsen met C-tarief beschikbaar.

Het huidige model, waarbij er op acceptabele loopafstand parkeergelegenheid beschikbaar is tegen een aantrekkelijk tarief wordt in Hoofddorp Centrum gehandhaafd. Daarbij kan het begrip "acceptabele loopafstand" in de loop van de tijd wijzigen. De huidige bovengrondse parkeergarage naast het raadhuis en het terrein aan de Binnenweg (beiden C-tarief) voldoen aan de huidige opvattingen over "acceptabele loopafstand" en bieden voldoende ruimte.

Bezoekers

Bezoekers moeten worden onderscheiden in:

- Winkelend publiek.
- Zakelijke bezoekers.
- Sociale bezoekers, veelal bezoekers van bewoners in het gebied.
- Recreatieve bezoekers, die op zichzelf weer zijn onder te verdelen in dagrecreanten en verblijfrecreanten (die minimaal overnachten).

Haarlemmermeer kent ten behoeve van kort parkeren bij winkels geen (zeer) kort parkeertarief, alleen in de tariefzones A en B een progressief parkeertarief. Het eerste uur een lager tarief dan in het tweede uur. Het derde en volgende uur is vervolgens wéér duurder. Een dergelijke tariefstructuur bevordert het lange parkeren op parkeerplaatsen met C-tarief of op plaatsen waar geen parkeerregime is. Om het langer parkeren in garages en op C-terreinen verder te stimuleren, willen wij in een beperkt aantal aanloopstraten, waar winkels zijn gevestigd voor een relatief snelle boodschap, een speciaal "stop & go-tarief" invoeren.

Wij vinden dat invoering van betaald parkeren geen invloed mag hebben op het sociaal bezoek. In wijken waar parkeerdruk ook 's avonds en in het weekend moeten betalen, bestaat het risico dat bewoners daardoor in een extra sociaal isolement komen. Om dat te voorkomen zijn in veel plaatsen bezoekersregelingen in het leven geroepen. Een dergelijke regeling kent vele vormen. Het kan een kraskaart zijn, maar evengoed ook een extra vergunning die voor de tijd van de parkeeractie gekoppeld wordt aan het voertuig van de bezoeker. Voor de gebieden met betaald parkeren is een bezoekersregeling mogelijk.

Bij de meeste functies vindt parkeren door bezoekers plaats. Soms als extra, zoals bij woningen, soms als hoofdactiviteit, zoals bij een theater. Daar zijn de parkeercijfers van Kennisplatform CROW op gebaseerd. Bij nieuwe functies moet het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (bestaand of nieuw aan te leggen) minimaal gelijk zijn aan het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangegeven bij het 'aandeel bezoekers' in onze parkeernormennota van december 2013. Deze parkeerplaatsen moeten beschikbaar zijn of worden aangelegd in de openbare ruimte of in publiek toegankelijke parkeervoorzieningen.

Bij een langere parkeerduur is een langere loopafstand acceptabel. Voor kort parkeren kan parkeerruimte worden gecreëerd door een parkeerdurbeperking (al dan niet in combinatie met betaald parkeren) in te voeren. Voor sociaal bezoek kan een speciale bezoekersregeling worden ontwikkeld.

Schipholreizigers

Uitgangspunt is dat Schipholreizigers parkeren op daarvoor bestemde plaatsen. Hiervoor hanteert de luchthaven een restrictief beleid, waarbij een duidelijk onderscheid wordt gemaakt naar kort- en langparkeren voor de reizigers. Met name bij parkeervoorzieningen gelegen in de buurt van de HOV-haltes is sprake van ongewenst parkeren door reizigers. Dit is buurtvreemd parkeren en zal daarom niet worden gefaciliteerd en zo nodig ontmoedigd.

Om het parkeren in goede banen te leiden zijn op Schiphol op sommige plaatsen parkeerschijfzones, parkeerverbodszones en/of betaald parkeerzones ingesteld. Op particuliere parkeerterreinen in de buurt van Schiphol is in de bestemmingsplannen een restrictieve bepaling ten aanzien van het parkeren door Schipholreizigers opgenomen dat streng wordt gehandhaafd.

Voor personeelsleden zijn speciale personeelsparkeerplaatsen. Met Schiphol Sternet kan het personeel vervolgens bij de werkplek komen. Voor luchtvaartreizigers die kort wegblijven en voor het halen en brengen van luchtvaartreizigers zijn er speciale parkeergarages. Daarnaast is en wordt er nieuwe parkeergelegenheid ontwikkeld voor kort parkeren bij Schiphol Plaza, vooral ten behoeve van halen en brengen. Voor middellang- en langparkerende reizigers is er een speciaal parkeerterrein. Voor het halen en brengen van treinreizigers is er een Kiss & Ride voorziening.

Schipholreizigers worden binnen de bebouwde kom van de diverse kernen (o.a. in Hoofddorp en Nieuw-Vennep) niet gefaciliteerd en zo nodig ontmoedigd.

Nachtpersoneel

Nachtpersoneel vertoont in grote lijnen hetzelfde parkeergedrag als omwonenden (zijn 's avonds en 's nachts aanwezig). In onderzoeken moet worden vermeden dat er geen goed onderscheid wordt gemaakt tussen deze wijkvreemde doelgroep en omwonenden. Met name rondom R-nethaltes en het Spaarne Gasthuis hebben we hier vermoedelijk mee te maken.

Bij parkeeronderzoeken moet, waar nodig, nachtpersoneel worden onderscheiden als groep.

Bijzondere doelgroepen

Met de hiervoor benoemde doelgroepen is het gros van alle parkeerders getypeerd. Er zijn echter enkele bijzondere categorieën en toepassingen, waarvoor in het beleid specifiek aandacht moet zijn:

- *Gehandicapten*: Naast de algemene regels met betrekking tot de Europese gehandicaptenparkeerkaart zijn er in gebieden met betaald parkeren gehandicaptenparkeerplaatsen aangegeven, waar met een Europese gehandicaptenparkeerkaart drie uur gratis mag worden geparkeerd. Binnen de verschillende tariefzones gelden op dit moment verschillende regelingen. Wij stellen voor om in alle tariefzones gehandicapten vrij te stellen van parkeerbelasting. Gehandicapten hebben immers in verband met een beperkt loopvermogen geen of weinig alternatief en laten zich door tarieven niet reguleren. Zo zijn zij wettelijk in blauwe zones vrijgesteld van het tonen van de parkeerschijf.
- *Laden en lossen*: In winkelgebieden moeten voldoende laad- en losplaatsen zijn om te voorkomen dat laden en lossen op trottoirs of de rijbaan gebeurt, met de bijbehorende stremmingen. Voor een vitaal centrum is het van belang dat er voldoende mogelijkheden zijn. Op dit moment is laden en lossen goed gefaciliteerd. Dit beleid zetten wij voort.
- *Taxi's*: Voor een vitaal centrumgebied met horeca is het ook nodig dat het centrumgebied voldoende toegankelijk is voor taxi's. Bij voldoende laad- en loshavens dienen deze als plaats voor het laten in- en uitstappen van taxipassagiers. Dat is conform de wettelijke regels. Ook op bushaltes is dat toegestaan. Met name in uitgaansgebieden dient er een voldoende aanbod te zijn van taxistandplaatsen, om de aanrijtijden voor taxi's zo klein mogelijk te houden. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk: overdag gewone parkeerplaatsen en in de avond en nacht als taxistandplaats.
- *Deelauto's*: Deelauto's zijn landelijk in opkomst, zij het heel geleidelijk. Met de huidige stand van techniek is het niet meer noodzakelijk om een deelauto een eigen parkeervak te geven. Het is tegenwoordig heel goed mogelijk om app-gestuurd inzichtelijk te maken waar deelauto's zich bevinden en of ze beschikbaar zijn. Haarlemmermeer heeft geen gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's en wij zullen dit ook niet faciliteren.
- *Oplaadpunten elektrische auto's*: Om verder te komen met elektrisch rijden dienen er voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte beschikbaar te zijn. Uitgangspunt daarbij is dat bij woningen er alleen oplaadpunten in de openbare ruimte worden geplaatst, wanneer de aanvrager niet over een parkeermogelijkheid op eigen terrein beschikt en er binnen 300 meter geen oplaadpunten beschikbaar zijn die voldoende "overcapaciteit" hebben. Het aanleggen van oplaadfaciliteiten in parkeergarages wordt gestimuleerd. Om te voorkomen dat oplaadpunten op straat onnodig lang bezet worden gehouden, kan een "connectietarief" worden ingevoerd, waardoor men wordt gestimuleerd om de auto af te koppelen. Overigens komen er steeds meer mogelijkheden om

oplaadfaciliteiten kostendekkend te exploiteren. Door te anticiperen op de vraag naar centrale oplaadfaciliteiten, wordt elektrisch rijden verder gestimuleerd. Hiervoor is een afzonderlijke beleidsnota in voorbereiding.

Deze lijst is niet uitputtend. Ook zijn er speciale vergunningen voor mantelzorgers en er zijn wensen om voor gebieden met fiscaal parkeren een bezoekersregeling in te voeren. Wij stellen voor om voor deze doelgroepen passende regelingen te treffen die in de parkeerverordening nader worden uitgewerkt.

Naast dit meer op de typische gebruiker gerichte onderscheid, is ook nog een typisch gebruik te onderkennen. De wet geeft sinds enkele jaren de mogelijkheid om door middel van *doelparkeren* een parkeerplaats te bestemmen voor een bepaald parkeerdoel. De bekendste vorm is het parkeren ten behoeve van het naar school brengen van kinderen (Kiss + Ride), maar allerlei andere doelen zijn ook mogelijk. Van deze mogelijkheid wordt ook gebruik gemaakt bij oplaadpunten voor elektrische auto's.

Parkeer + Reis is al decennia lang een begrip. Hiervoor zijn ook in Haarlemmermeer afzonderlijke parkeervoorzieningen aangelegd, die wij zullen continueren.

Parkeren grote voertuigen

In de APV is het parkeren van grote voertuigen geregeld. Daarmee is niet gezegd dat er geen problemen zijn.

Enkele jaren geleden heeft een globale inventarisatie plaatsgevonden. Hieruit kwam naar voren dat er in woonwijken nauwelijks sprake is van overlast door parkerende vrachtwagens. De problematiek van het vrachtwagenparkeren doet zich vooral voor op (verouderde) bedrijventerreinen en wordt veroorzaakt door langdurig en foutief parkeren en afgekoppelde trailers. Met name rustplaats Den Ruygen Hoek en bedrijventerrein Oude Meer kwamen als probleemlocaties naar voren.

Met Rijkswaterstaat, de eigenaar van Den Ruygen Hoek, wordt besproken welke maatregelen genomen kunnen worden om de overlast op de rustplaats te beperken. Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan de planuitwerking voor het realiseren van extra vrachtwagenparkeerplaatsen op bedrijventerrein Oude Meer in combinatie met een communicatieactie. Dit wordt samen met de parkmanagementorganisatie opgepakt. In 2016 is een groot regionaal onderzoek gehouden. Daaruit bleek dat de problematiek van het vrachtwagenparkeren zich vooral voordoet in de omgeving van Schiphol en vaak ook Schiphol-gerelateerd is. Samen met de regiopartijen worden de uitkomsten van het onderzoek verder uitgewerkt en worden voorstellen gedaan voor oplossingen.

4.4. Keuze instrumenten

Hoofddorp

Hoofddorp kenmerkt zich door een groot centrumgebied met regionale uitstraling. De parkeervraag wordt hoofdzakelijk gegenereerd door het winkelcentrum, het raadhuis en de kantoorlocaties Beukenhorst en (in mindere mate) De Hoek. In het centrum is betaald parkeren in garages en op straat ingevoerd, waardoor het bekende waterbedeffect optreedt. De parkeerdruk verschuift naar de omliggende gebieden. Om die druk het hoofd te bieden gaan we parkeerregulering in ringen uitbreiden.

Daarbij kan gedacht worden aan uitbreiding van het fiscaal parkeren.

- Fiscaal parkeren is gebaseerd op de gemeentelijke parkeer- en parkeerbelastingverordening en geeft de gemeente alle beleidsvrijheid om een en ander te regelen in de lokale parkeerverordening. Het is ook veel minder afhankelijk van landelijke wetgeving, waarin de parkeerschijfzone is opgenomen.
- Er zijn binnen het fiscaal parkeren veel eenvoudiger maatwerkoplossingen mogelijk, zoals regelingen voor bezoek en mantelzorgers.
- De kosten worden neergelegd bij de gebruiker in plaats van bij de gemeenschap.

Een blauwe zone in woongebieden blijft mogelijk. Een blauwe zone werkt met name als voor de langparkeerders de loopafstand van en naar hun bestemming te lang is om elke twee uur de parkeerschijf door te draaien. Met name in gebieden met (nu al) weinig bezoekers schiet een algemene parkeerregulering haar doel voorbij. In dergelijke gebieden is er veelal sprake van een structureel tekort aan parkeerplaatsen, of een slecht gebruik van parkeerruimte op eigen erf. In een dergelijk geval zullen wij eerst bewoners aanspreken om de parkeerruimte op eigen terrein te gebruiken of opnieuw toegankelijk te maken.

Nieuw-Vennep en overige kernen

Parkeerproblemen doen zich in Nieuw-Vennep en de overige kernen hoofdzakelijk voor rond winkelgebieden. Er is daar behoefte aan voldoende parkeerruimte voor kort parkeren zodat de winkels gemakkelijk bereikbaar zijn. Vooral in gemengde gebieden (wonen boven winkels) is er het risico dat er te weinig parkeerruimte is voor bezoekers aan de winkels. Een blauwe zone is dan een geschikt middel, zonder een financiële (psychologische) drempel op te werpen. Voor dergelijke kleine blauwe zones is geen ontheffingsregeling nodig.

Overigens verdient de parkeersituatie rond de Symfonie in Nieuw-Vennep maatwerk. Zie daarvoor paragraaf 4.2 *Overige kernen*.

4.5. Bijzondere parkeervoorzieningen

Een toekomstvast verkeers- en vervoerssysteem bestaat uit een mix van modaliteiten, waar naast de auto ook de fiets en openbaar vervoer een belangrijk onderdeel van zijn. Goede overstapmogelijkheden en dito parkeermogelijkheden passen daarbij. Zo is Schiphol bij uitstek een goed voorbeeld van verknoping en benutting van vervoerssystemen. Bij dit (openbaar) vervoersknooppunt zien we een uitgebreid netwerk van parkeervoorzieningen, variërend van kort parkeren direct voor de terminals, langparkeren voor werknemers en parkeren voor luchtvaartreizigers op afstand gecombineerd met busvervoer naar de terminal. In de bestemmingsplannen van

gebieden rond de luchthaven is een restrictief autoparkeerbeleid voor Schipholreizigers opgenomen.

Rond OV-knooppunten worden passende parkeervoorzieningen gerealiseerd. Het genoemde onderscheid tussen Hoofddorp en de andere kernen is ook hier van toepassing. Ook daarvoor geldt: de gekozen oplossing moet passen bij de doelgroep.

De keuze tussen auto en fiets wordt beïnvloed door de parkeermogelijkheden op de bestemming. De opkomst van de elektrische fiets maakt dat de verplaatsingsafstanden waarvoor de fiets een alternatief is toenemen.

Goede stallingsvoorzieningen voor de fiets dragen bij aan de optimale keuzemogelijkheid voor openbaar vervoerreizigers en bezoekers aan de winkelcentra. Het thema fiets parkeren wordt verder meegenomen in de later op te stellen nota Fietsbeleid.

4.6. Flexibel bouwen

Landelijke trends laten een afnemende bezettingsgraad van gebouwde parkeervoorzieningen zien, terwijl lokale ontwikkelingen het tegendeel aangeven. Daarbij is het huidige parkeeraanbod het uitgangspunt. Wij gaan ervan uit dat die permanent wordt geborgd. Uitbreidingen worden in tijdelijke voorzieningen opgevangen, tot blijkt dat de groei structureel is. Ons uitgangspunt is om nieuwe parkeervoorzieningen flexibeler te bouwen en een mix van tijdelijke en permanente investeringen in te zetten.

Toekomstige ontwikkelingen vragen een mix van tijdelijke en permanente investeringen.

4.7. Pijlers onder het autoparkeerbeleid

Het parkeerbeleid heeft tot doel:

- het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen:
 - o toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
 - o zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
 - o helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid bevorderen:
 - o niet teveel blik op straat (aanzicht);
 - o geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

Parkeerregulering vindt alleen plaats daar waar dat nodig is. Vooral in en rond het centrum van Hoofddorp is parkeerregulering een absolute noodzaak. Hoofddorp Centrum is een hoogwaardig winkelgebied met regionale uitstraling. Bezoekers komen van buiten fietsafstand en dus veel per auto. Om deze bezoekers goed te faciliteren zijn meerdere parkeergarages gerealiseerd. Mede daardoor is er ook rond het centrum betaald parkeren ingevoerd en is/wordt dat uitgebreid naar omliggende wijken, om het

“waterbedeffect” te dempen. Met parkeerregulering willen wij bewerkstellen dat verschillende doelgroepen daar parkeren waar ze bedoeld zijn te parkeren, zodat de verschillende parkeergelegenheden zo effectief mogelijk gebruikt kunnen worden. Kortparkeerders dichtbij en langparkeerders op afstand.

Parkeerregulering geschiedt alleen daar waar nodig en heeft tot doel een sturend parkeerbeleid. De juiste parkeerder op de juiste plek.

Een tweede pijler heeft betrekking op de kosten van parkeren. De uitgaven voor parkeren dienen te worden gedragen door de veroorzakers. Dat betekent dat er leges worden geheven voor vergunningen en ontheffingen en dat de tarieven bij betaald parkeren de kosten moeten dekken.

De kosten van parkeerregulering worden in principe gedragen door de veroorzakers.

In de kernen buiten Hoofddorp, waar er niet of nauwelijks sprake is van structurele parkeerdruk, is er sprake van maatwerk. Door specifieke locatiegebonden aspecten kan er sprake zijn van een dringende wens tot regulering. Te denken valt aan:

- de directe omgeving van parkeergarages bij winkelgebieden;
- P+R-locaties;
- kleinere winkelstraten waar kort parkeren wenselijk is, zodat bezoekers dicht bij winkels kunnen parkeren.

Principe is dat er maatwerkoplossingen worden gezocht binnen de kaders van het strategisch parkeerbeleid. Dat doen we samen met omwonenden, bedrijven en dorps- en wijkraden.

HOOFDSTUK 5: Samenvattend

Samenvattend hebben wij de volgende voornemens:

Gemeentebreed:

1. Bij gesignaleerde parkeerproblemen² zal de situatie eerst objectief onderzocht worden. Vervolgens wordt met de belanghebbenden gezocht naar een passende en gedragen oplossing. Die kan gevonden worden in regulering (betaald parkeren, blauwe zone, et cetera), maar ook andere maatregelen zijn denkbaar (parkeerverboden, uitbreiding parkeerplaatsen, et cetera). Op voorhand sluiten wij geen maatregelen uit, zolang de oplossing binnen de kaders van het strategisch autoparkeerbeleid past. Maatwerk blijft de basis voor parkeerregulering;
2. Het autoparkeerbeleid te evalueren door elke twee jaar onderzoek naar de parkeerdruk en herkomst te doen in gebieden met een hoge parkeerdruk;
3. De tariefstructuur uit de Parkeernota 2014 te handhaven en voor toekomstige aanpassingen deze af te stemmen op locatie en functie;
4. Langparkeren bijvoorbeeld door Schipholreizigers wordt geconcentreerd op plekken waar dat is toegestaan, op terreinen op en rond Schiphol. Op plekken waar deze groep parkeerders ongewenst is, nemen we maatregelen om dit verschijnsel tegen te gaan;
5. We werken aan een nieuw vergunningen- en ontheffingensysteem, waaronder een makkelijke bezoekersregeling, waarbij dezelfde regels gaan gelden voor blauwe zones en gebieden met betaald parkeren;
6. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwbouw zijn CROW-normen leidend. Bij ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied scheppen we extra openbare ruimte die (op termijn) kan worden ingezet om in groeiende parkeerbehoefte te voorzien.

Gebiedsspecifiek:

7. Betaald parkeren in Nieuw-Vennep en Badhoevedorp af te schaffen;
8. Binnen het centrum van Hoofddorp willen wij op de Kruisweg een proef uit te voeren van een laag parkeertarief in combinatie met een beperkte parkeerduur om stop&go-parkeren aan te moedigen;
9. Op het P+R-terrein van station Nieuw-Vennep is het parkeren bedoeld voor forensen. Daar is de eerste dag gratis en daarna volgt een klimtarief om langparkeren onaantrekkelijk te maken;
10. Wij consolideren het huidige parkeeraanbod in Hoofddorp Centrum. Tijdelijke parkeeroplossingen worden permanent gemaakt en waar parkeerplaatsen moeten wijken voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen komen ze elders terug. In de uitwerking van verschillende projecten, zoals Huis van Haarlemmermeer en ontwikkeling Binnenweg, komt dit tot uitdrukking.
11. In Hoofddorp Centrum wordt met progressieve parkeertarieven (A- en B-tarief) gestimuleerd om te parkeren in de parkeergarages. In de zone met lage tarieven

² In de inventarisatielijst parkeeronderwerpen staat een planning wanneer we met de nu gemelde onderwerpen gaan starten.

(C-tarief) is het mogelijk om abonnementen aan te schaffen. Zo wordt lang parkeren gestimuleerd op wat grotere afstand van het winkelgebied.

12. In Nieuw-Vennep is rond de parkeergarage "De Symfonie" betaald parkeren op straat ingevoerd om het gebruik van de parkeergarage te stimuleren. We zien dat de parkeerdruk op de openbare weg laag is en er is dus onvoldoende reden om betaald parkeren op straat te handhaven. Wij heffen het betaald parkeren in Nieuw-Vennep op.
13. In woongebieden met een hoge parkeerdruk (als gevolg van betaald parkeren in Hoofddorp Centrum) willen wij blauwe zones waar nodig omzetten in betaald parkeren. Op deze wijze sluiten de regulering in deze gebieden beter aan bij de parkeerzones van Hoofddorp Centrum, kan er beter maatwerk worden geleverd en zijn de kosten voor handhaving beter gedekt.
14. Rond buurtwinkelcentra in Hoofddorp zijn maatregelen zoals invoering van een blauwe zone mogelijk als blijkt dat daar behoefte aan is.

Relevante literatuur/beleidsdocumenten

1. Gemeente Haarlemmermeer, *Algemeen Plaatselijke Verordening 2014 Haarlemmermeer, Hoofddorp, 2014.*
2. Gemeente Haarlemmermeer, *Deltaplan bereikbaarheid, Vrijheid van bewegen, Hoofddorp, 26 januari 2012.*
3. Gemeente Haarlemmermeer, *Parkeernota 2014, Hoofddorp, 18 november 2014.*
4. Gemeente Haarlemmermeer, *Samenwerkingsovereenkomst tussen De gemeente Haarlemmermeer, William Properties B.V. en William House XX B.V., Hoofddorp/Rotterdam, 5 juli 2001.*
5. Gemeente Haarlemmermeer, *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Hoofddorp, oktober 2012.*
6. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, Den Haag, maart 2012.*
7. ROA, *Regionaal Verkeer & Vervoerplan Voor de stadsregio Amsterdam, Amsterdam, 14 december 2004.*

Locatie	Uit inspraak / Reeds bekend	Onderwerpen	Onderzoek	Planning start (Plan van Aanpak, probleemdefinitie)
Braambos	Reeds bekend	Gehandicaptenparkeerplaats	past binnen beleid	reeds gestart, uitvoering 2017 - 1e kwartaal
Getsewoud	Reeds bekend	Hoge parkeerdruk	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	reeds gestart, uitvoering 2017 - 1e kwartaal
begraafplaatsen	Reeds bekend	Ontbrekende gehandicaptenparkeerplaats aanbrenge	past in beleid	reeds gestart, uitvoering 2017 - 2e kwartaal
Piratenweg	Reeds bekend	Parkeerplaatsen aanbrenge	afgestemd met bewoners, past binnen uitvoeringskaders	reeds gestart, uitvoering 2017 - 2e kwartaal
Skagerrak	Reeds bekend	Hoge parkeerdruk rondom winkelcentrum	Parkeeronderzoeken Skagerrak, januari 2015	reeds gestart, uitvoering 2017 - 2e kwartaal
Keizersweg	Reeds bekend	Verkeersveiligheid is in het geding door druk schoolverkeer in combinatie met smalle straat, met name tijdens ochtendspits	past in beleid	reeds gestart, uitvoering nog nader te bepalen
Egelantiersweg e.o.	Reeds bekend	Hoge parkeerdruk	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	reeds gestart, uitvoering nog nader te bepalen
Buurt Parklaan / Draverslaan	Uit inspraak / Reeds bekend	Onacceptabele parkeerdruk, overlast door gevaarlijk rijgedrag, agressie en vervuiling	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 2e kwartaal
R-nethaltes	Reeds bekend	Hoge parkeerdruk ten gevolge van langparkeerders (Schipholgangers, forenzen)	Parkeeronderzoek rondom R-nethaltes Haarlemmermeer, oktober 2014	2017 - 2e kwartaal
Badhoevedorp Oost	Uit inspraak	Hoge parkeerdruk ten gevolge van langparkeerders (Schipholgangers, forenzen)	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 2e kwartaal (relatie met 'R-nethaltes')
Kruisweg tussen Marktpllein en Nieuweweg	Uit inspraak / Reeds bekend	Wens voor stop&go-parkeerplaatsen aan noordzijde van de straat	Oplossingsrichting afstemmen en implementeren	2017 - 2e kwartaal
Kruisweg tussen Nieuweweg en Beyerinckstraat	Uit inspraak / Reeds bekend	Wens voor kortparkeertarief. Er parkeren per week op dit stukje parallelweg minimaal 3200 auto's van consumenten die hier even snel hun boodschap komen doen, en vaak niet langer dan 10 minuten geparkeerd staan.	Oplossingsrichting afstemmen en implementeren	2017 - 2e kwartaal
Steve Bikostraat	Uit inspraak / Reeds bekend	Lang- en kortparkeerders door vanwege het Nova College, Hoofdvaartcollege	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 3e kwartaal
Graan voor Visch (omg. 18905)	Reeds bekend	Waterbedeffect door blauwe zone in deel wijk	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 3e kwartaal
Oude buurtje	Reeds bekend	Waterbedeffect in deel van de buurt door blauwe zone in andere deel	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 3e kwartaal
Hoofddorp Centrum	Uit inspraak / Reeds bekend	Verbeterkansen voor speerpunt 'Benutten'	Parkeerscenario's Hoofddorp Centrum, december 2015	2017 - 4e kwartaal

Locatie	Uit inspraak / Reeds bekend	Onderwerpen	Onderzoek	Planning start (Plan van Aanpak, probleemdefinitie)
Blankenstraat	Uit inspraak	Ontbreken regulering, terwijl in omgeving blauwe zone... waterbedeffect	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
Dassenbos	Uit inspraak	Het niet gebruik maken van parkeergelegenheid op eigen terrein	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
"De Eik"(Hfd Oost)	Uit inspraak	Te weinig parkeergelegenheid gerealiseerd bij realisatie woningbouwproject	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
Dr. Van Dorstenstraat	Uit inspraak	Doordraaien parkeerschijf door personeel nabijgelegen bedrijven	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
Wieger Bruinlaan	Uit inspraak	Parkeren door grote voertuigen en losse aanhangers	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig. Relatie met regionaal project vrachtwagenparkeren.</i>	2017 - 4e kwartaal
Van den Berghlaan (eiland)	Uit inspraak	Waterbedeffect in deel van de straat door blauwe zone in andere deel	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
Verisstraat - Blankenstraat - Bolstralaan - Daunisstraat - Meermanstraat	Uit inspraak	Overlast van zogenaamde Schiphol parkeerders en waterbedeffect door blauwe zones in omgeving	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
Willem Pijperlaan - Hendrik Andriessenlaan - Johan Wagenaarlaan, Ant. V.d. Horstlaan - Jacob Obrechtlaan, Sweelincksingel, Van Lier Plantsoen - Sem Dresdenlaan en Arnolduspark (sportcomplex)	Uit inspraak	Op sommige plekken overlast van zogenaamde Schiphol parkeerders	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2017 - 4e kwartaal
Jansoniusshof	Uit inspraak	Te weinig parkeerplaatsen	<i>Geen recent objectief onderzoek beschikbaar. Onderzoek nodig.</i>	2018 - 1e kwartaal
Graan voor Visch	Uit inspraak	Geen langparkeren meer mogelijk door regulering (blauwe zone)	Ons beleid is om in woonwijken geen wijkvreemde langparkeerders te willen. Dus hier ook niet.	n.v.t.

Nummer	Opmerking	Antwoord
1	Wij herkennen ons volledig in het geschilderde beeld van de huidige parkeersituatie en zijn voor het afschaffen van het betaald parkeren, daar het alleen negatieve gevolgen heeft	Opmerking betreft Nieuw Vennep. Dank voor uw reactie.
2	Er is geen tekort aan parkeerplaatsen. De parkeerdruk is laag.	Opmerking betreft Nieuw Vennep. Uw signaal nemen wij ter kennisname aan.
3	Nieuw Vennep is een dorp en niet te vergelijken met Hoofddorp dat een grote aantrekkingskracht heeft op inwoners uit omliggende plaatsen.	Beide plaatsen verschillen in omvang en voorzieningenniveau en zijn daardoor inderdaad niet goed te vergelijken voor wat betreft parkeerproblematieken.
4	Winkelcentrum Getsewoud met een soortgelijke functie ligt op nog geen kilometer afstand en heeft geen betaald parkeren.	Dat klopt.
5	Het is al jaren niet uit te leggen dat ondanks dat de overeenkomst die de gemeente sloot met de eigenaar van de parkeergarage al is verlopen er betaald parkeren is in het centrum gebied (Ook nog hoger tarief). Hiermee zorgt de gemeente direct voor winstoptimalisatie van de vastgoedeigenaar. Dit gaat ten koste van de aantrekkingskracht en de leefbaarheid van het centrum als geheel.	Opmerking betreft Nieuw Vennep. Dit is één van de redenen om het betaald parkeren af te schaffen.
6	De detailhandel heeft het nog altijd erg moeilijk. Het betaald parkeren werpt een drempel op. In Nieuw Vennep centrum komen de mensen niet voor een dagje gezellig winkelen waar men bereid is meer voor te betalen, maar voor de dagelijkse boodschappen. Indien er nu niet wordt ingegrepen zal de huidige leegstand in het centrum alleen maar verder toenemen.	Opmerking betreft Nieuw Vennep. Dit is één van de redenen om het betaald parkeren af te schaffen.
7	Diverse hoogleraren, zoals bijvoorbeeld Cor Molenaar, tonen het belang van een bruisend centrum aan voor de leefbaarheid van een plaats. Betaald parkeren houdt mensen weg en laat hen eerder online aankopen doen wat een negatieve uitwerking heeft op de leefbaarheid van het centrum. 'Veel gemeentes zijn bezig om de mensen weg te jagen uit de winkelstraat' Dit moet anders zoals hij ook aangeeft in zijn boek 'Actie Noodplan voor de Retail'.	Naar aanleiding van verschillend onderzoek zijn wij voornemens om in Nieuw-Vennep het betaald parkeren af te schaffen.
8	Op de inloopavond is 'Bestemming Bereikt, Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer mei 2016' als leidraad genomen. Ook is er uitgelegd dat er in principe nog geen concreet plan is. Waar kan ik als inwoner van Haarlemmermeer van uitgaan? (Hoe-) is dit concept beïnvloedbaar?	Het concept strategisch parkeerbeleid was beïnvloedbaar door uw reactie of zienswijze in te sturen, zoals u heeft gedaan. Wanneer er lokaal ontwikkelingen zijn zal per lokatie en ontwikkeling worden gekeken naar de invulling van het strategisch parkeerbeleid. Ook hierbij kunt u als zich dit voordoet meepraten.

- | | |
|--|---|
| 9 Hoe denkt de gemeente over de bereikbaarheid van eigen woning met de auto? | Het is geen recht dat men de auto in de directe nabijheid van de woning moet kunnen parkeren. Parkeergelegenheid op eigen terrein moet natuurlijk wel toegankelijk zijn en blijven. |
| 10 Wordt/is de vergunninguitgifte van Hoofddorp centrum parkeergarageplekken aangemoedigd/mogelijk? | De gemeente is geen eigenaar van de betreffende garages. als gemeente kunnen wij daarom geen vergunningen uitgeven voor parkeergarages van private partijen, zoals de garages in het centrum van Hoofddorp. |
| 11 Wat is de specifieke parkeernorm voor bewoners? | Er is geen specifieke parkeernorm voor bewoners in een bestaande situatie. Bestaande situaties zijn aangelegd conform de normen zoals die destijds golden. Doordat de mobiliteit (waaronder autobezit) zich in de loop van de tijd ontwikkelt, ontwikkelen de parkeernormen mee. Actuele parkeernormen gelden alleen bij nieuwe ontwikkelingen. |
| 12 In het concept autoparkeerbeleid streeft men naar bevordering van parkeren op eigen terrein. Hoe verhoudt zich dat met de beeldvisie oude kern 2008: 'Behoud van groene voortuinen'. | Het bevorderen van parkeren op eigen terrein heeft vooral betrekking op nieuwe ontwikkelingen en situaties waar reeds parkeerplekken op eigen terrein zijn. |
| 13 De huidige parkeerbeleidsvoering stelt dat als men op eigen terrein kan parkeren, er geen vergunning wordt afgegeven (POT of PUT?). Hiermee is er geen mogelijkheid voor bezoekers regelingen gerelateerd aan/op straat. Is dit in de bezoekersregelingen welke in concept beschreven meegenomen? | Als ze gaan veranderen, is het op dit moment nog niet bekend hoe de regelingen voor bezoekers eruit komen te zien. |
| 14 De kosten welke een parkeervergunning(+ bezoekerskaarten) met zich meebrengen worden door mij als een lokale lastenverhoging omschreven. Hoe ziet de Gemeente Haarlemmermeer deze stijging van kosten? | Kosten voor parkeervergunningen vallen onder de legesverordening. Dit is om kosten te dekken die helaas onvermijdbaar zijn. Voor bezoekerssparkeren kijken wij in het kader van doelgroep-parkeren naar hoe we hiermee om willen gaan. Hier gaan wij mee van start na vaststelling van het strategisch parkeerbeleid. |
| 15 Hoe staat de Gemeente Haarlemmermeer tegenover de kwaliteitsaspecten van ruimtelijke kwaliteit van deze woonwijk? (Gebruikswaarde+belevingswaarde+toekomstwaarde) | De gemeente streeft in alle woonwijken naar ruimtelijke kwaliteit, maar er moet wel rekening gehouden worden met bijvoorbeeld de parkeervraag. Verschillende belangen kunnen in strijd met elkaar zijn. In zo'n geval moet er, met omwonenden, tot een gedragen uitkomst gekomen worden. |
| 16 Mijn woonblok is in 2008 mede aangewezen als Beschermd Dorpsgezicht. Hoe zijn deze aanwijzingsbesluiten opgenomen in het concept autoparkeerbeleid? | Of een woonblok beschermd dorpsgezicht is, heeft geen invloed op de algemene beleidsregels in het strategisch parkeerbeleid, maar is iets wat bij de uitwerking van oplossingen voor parkeerknelpunten kan worden meegewogen. |

- | | |
|--|--|
| 17 Is er in het Deltaplan bereikbaarheid Hoofddorp geen parkeerdrukmeting opgenomen? | Parkeerdrukmetingen worden tot nu toe uitgevoerd als daar een concrete aanleiding voor is. In het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid is destijds geen algehele parkeerdrukmeting uitgevoerd. |
| 18 In het concept autoparkeerbeleid staat de doelgroep bewoners omschreven, deze lijkt in het gehele Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer onderbelicht. Hoe wordt deze specifieke doelgroep geïnformeerd? | Informatie heeft gestaan in diverse media. Ook zijn er twee informatieavonden geweest. In de verdere uitwerking worden omwonenden actief betrokken bij het oplossen van parkeerproblemen. Wij willen immers dat eventuele maatregelen breed worden gedragen. |
| 19 De balans voor inkomsten en uitgaven (zoals omschreven in de Parkeernota 2014) stelt voor het concept parkeerbeleidsplan dat de parkeerder het totaal aan lasten zal moeten gaan dragen en er een tekort in de begroting is. Hoe is dit verdeelt onder de belanghebbenden van dit plan - lees (bezoekers van-) bedrijven en winkeliers, ambtenaren en winkel-en kantoorpersoneel, en de bewoners van de wijk? | Er is geen sprake van een bepaalde verdeelsleutel voor de lastenverdeling over verschillende doelgroepen. |
| 20 Duurzaamheid maatregelen ontbreken. | Het goed vindbaar en bruikbaar maken van parkeerplaatsen voorkomt zoekverkeer en dat is in het algemene belang van duurzaamheid. |
| 21 Concurrentie positie t.o.v. OV en fiets ontbreken | In het Deltaplan Bereikbaarheid faciliteren wij alle modaliteiten. Wij houden rekening met meer belangen dan alleen die van de fiets. U vindt het Deltaplan Bereikbaarheid op onze website. |
| 22 In de nota staat aangegeven dat de bezoeker direct een goede parkeerplaats moet krijgen zonder te zoeken. De huidige oplossing is om een route aan te geven langs alle parkeergarages (het Circulatie plan of de P route). Dit heeft grote nadelen [<i>redactie: voor fietsers</i>] | Het nadeel voor de fietser, die wellicht een drukke route moet oversteken, zal worden afgewogen tegen het voordeel van goed vindbare parkeergelegenheden (en dus minder zoekverkeer) |
| 23 Om als fietser binnen de ring te komen moet je altijd de (zoekende) autoverkeersstroom kruisen. | Kruisingen tussen fietsroutes en drukke of minder drukke autoroutes komen overal voor en vormen niet persé een groot nadeel. |
| 24 Zoekende automobilisten zijn de grootste oorzaak van uitstoot en fijnstof. | Het zoekverkeer moet daarom ook tot een minimum beperkt worden. Hierin voorziet het strategisch parkeerbeleid. |
| 25 Door de circulatie ontstaan ook wegen voor doorgaand verkeer. Hiervan wordt veelvuldig gebruik gemaakt. Daar hebben de overstekende fietsers ook last van. | zie antwoord op reactie #23 |
| 26 In en uit parkerende auto's blokkeren op bv. de Kruisweg deze doorgaande stroom waardoor het verkeer vastloopt. Hierbij ontstaat ook extra uitstoot en fijnstof. | De wens van winkeliers om dichtbij met de auto bereikbaar te zijn, brengt autoverkeer met zich mee, met de daarbij behorende nadelen. Wij streven hierbij naar een evenwicht tussen het voorkomen van uitstoot en een goed ondernemersklimaat. |

- | | |
|---|--|
| <p>27 Op de Kruisweg tussen de Rijkersdijk en Aalsmeer zitten enkele Schiphol parkeer bedrijven. Het parkeren zelf gebeurt verderop op een terrein bereikbaar via de Beach Avenue en onder de N201 naast de N196. De busjes en bussen van deze bedrijven worden geparkeerd op de terreinen die aan de Kruisweg zelf liggen of in de berm. Hierbij wordt iedere keer het fietspad overgestoken of het uitzicht beperkt van en naar de inrit. Regelmatig komt er weer een melding in het nieuws m.b.t een fietser die over het hoofd is gezien. Tevens wordt het fietspad beschadigd door de keer bewegingen over het fietspad. Waar worden deze zaken bij het parkeer beleid meegenomen?</p> | <p>De kwestie die u aanhaalt valt onder verkeersveiligheid en niet zo zeer onder het strategisch autoparkeerbeleid. Voor Schipholparkeren hebben wij apart beleid en er wordt handhavend opgetreden op plekken waar wij deze vorm van parkeren niet willen. In dat kader zullen wij buiten de scope van het strategisch parkeerbeleid naar de door u beschreven situatie kijken.</p> |
| <p>28 Valet parking - Ook een vorm van Schiphol parkeren waarbij de auto's in garages van leegstaande gebouwen of parkeerplekken in en rond Hoofddorp worden gebruikt. Is hier aandacht voor?</p> | <p>Voor Schipholparkeren hebben wij apart beleid en er wordt handhavend opgetreden op plekken waar wij deze vorm van parkeren niet willen.</p> |
| <p>29 Kort parkeren faciliteren op de Kruisweg en op de Concourslaan. Dat is voor bekenden in Hoofddorp en behoeft verder geen aanwijzing.</p> | <p>Parkeerregimes moeten worden aangegeven, zodat iedereen (ter plekke bekend of onbekend) weet waar hij aan toe is als hij ergens parkeert.</p> |
| <p>30 Hierbij wil ik duidelijk maken dat ik faliekant tegen ben om in onze wijk betaald parkeren in te voeren!</p> | <p>betreft: Oud-Kalorama - het strategisch parkeerbeleid beoogt geen concrete maatregelen te nemen, maar schetst de kaders en richtlijnen waarbinnen, samen met omwonenden, naar gedragen oplossingen gezocht kan worden. Op dit moment hebben wij geen concrete plannen om hier betaald parkeren in te voeren.</p> |
| <p>31 Wij waren ook al tegen het instellen van de blauwe zone in onze wijk omdat het volgens ons helemaal niet nodig was. Na een jaar zou dit geëvalueerd worden, wat tot op heden nog steeds niet is gedaan!</p> | <p>betreft: Oud-Kalorama - er zijn bij ons geen signalen bekend die in dit stadium aanleiding geven om de huidige blauwe zone in Kalorama te evalueren. Wij zullen intern nagaan wat er met de toen gedane toezeggingen is gebeurd.</p> |
| <p>32 De blauwe zones die we nu hebben voldoen uitstekend! Familie, vrienden en kennissen die nu komen, kunnen een parkeerschijf in de auto plaatsen. Als voor al deze sociale contacten meer betaald moet gaan worden, is dit schadelijk voor het sociale verkeer.</p> | <p>betreft: Oud-Kalorama - omdat er op dit moment geen signalen uit Kalorama komen om de huidige blauwe zone aan te passen, zijn wij ook niet voornemens om dit te doen.</p> |

- 33 Op 24 mei 2016 werd een Nota van B&W met de titel 'Bestemming Bereikt' goedgekeurd, zonder enige informatie uitwisseling, zelfs zonder aankondiging richting participanten uit het participatie convenant. Deze parkeernota is een schoolvoorbeeld van misleiding en minachting van de functie van de dorps- en wijkraden en de mening van de bewoners. [...] Bij participatie conform de regels en bedoelingen van het convenant hadden participanten al vóór 24 mei betrokken moeten zijn bij de beleidsvoornemens van de Wethouder.
- We vinden het jammer dat de participatie op de nota door u zo negatief wordt ervaren. De informatie had in het beginstadium beter gekund. Daarmee hebt u een punt. Niettemin is de essentie van het strategisch parkeerbeleid juist dat wij samen met de omgeving (omwonenden, bedrijven, dorp- en wijkraden) op zoek gaan naar gedragen (maatwerk)oplossingen voor gesignaleerde parkeerproblemen die zich nu en vooral ook in de komende jaren voordoen.
- 34 De primaire conclusie van het wijkraadbestuur en bewonersraad is dat het om de pegels gaat en niet om een goed, veilig en degelijk autoparkeerbeleid.
- Betaald parkeren is met het tot stand komen van dit beleid niet meer bedoeld om inkomsten te genereren voor de gemeente.
- 35 Maar in de nota staat ook: 'Maatwerk blijft de basis voor parkeerregulering'. Dat geeft de Wijkraad de hoop op een mogelijkheid dat er door B&W ook nog wordt geluisterd en misschien zelfs gehoor wordt gegeven aan het Maatwerk dat de bewoners van deze wijk voor ogen staat.
- Dat is de essentie van het strategisch autoparkeerbeleid.
- 36 Dit is in tegenstelling tot wat een meerderheid van onze bewoners de Wijkraad hebben meegegeven: "Het heeft geen zin om je hier druk over te maken, de gemeente doet toch wat ze zelf goed achten. Het is verloren tijd". Ernstig is dat de Wijkraad dit soort geluiden ook van enkele ondernemers moest horen.
- Met het invoeren van het strategisch autoparkeerbeleid zullen wij juist bij ontwikkelingen en knelpunten uitgaan van de signalen omwonenden.
- 37 Om een strategisch autoparkeerbeleid in de Haarlemmermeer vast te stellen, zodat een consistent, toekomstvast parkeerbeleid wordt gewaarborgd moet er worden gekeken naar de verschillen tussen de woonkernen binnen de gemeente. Maar vooral ook binnen die kernen/wijken zelf.
- Wij zijn het op dit punt geheel met u eens.
- 38 Monitoring van parkeerdruk, bezettingsgraad en parkeermotief dient ook tweejaarlijks te gebeuren in woonwijken, waar veel jongeren wonen, die de leeftijd van 17 a 18 jaar gaan bereiken, waardoor de parkeerbehoefte gaat toenemen. In de wijk Floriande wordt een jongerenexplosie verwacht.
- Dank voor uw suggestie. Wij zullen bekijken of de kosten van een dergelijk onderzoek in zo een groot gebied opwegen tegen de voordelen. Wellicht zijn er ook andere methoden om hetzelfde doel te bereiken. Hierover blijven wij ook in de toekomst graag met de wijkraad in gesprek.
- 39 Aanleg van extra parkeerplaatsen dient te gebeuren op plaatsen met de hoogste parkeerdruk en de grootste parkeeroverlast in een gebied en niet op plaatsen in dat gebied, waar minder of geen parkeeroverlast wordt ondervonden.
- Aanleg van extra parkeerplaatsen is alleen een van de mogelijkheden als het een parkeerprobleem oplost. Als ergens geen signalen van parkeerproblemen zijn, zullen er ook geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Verder wordt de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen beperkt door de beschikbare ruimte of gaat het ten koste van de groenvoorziening.

- 40 Bij monitoring dient voor bewoners duidelijk te zijn, dat een onderzoeksbureau gerechtigd is om de tenaamstelling van kentekens op te vragen zonder toestemming van die bewoners. Onderzoeksbureaus zijn hiertoe alleen gerechtigd met toestemming van B&W. Wij geven geen toestemming om de tenaamstelling van kentekens op te vragen, maar alleen de registratie van de herkomst van een kenteken op postcodeniveau (op basis van inschrijving in het kentekenregister.)
- 41 Ten behoeve van bezoekers aan bewoners in gebieden met een blauwe zone of betaald parkeren dient (zoals op pagina 19 van de Ontwerpnota staat vermeld) een bezoekersregeling voor de gehele gemeente ontworpen te worden. Voor het gebied langs de Waddenweg-Noord is ongeveer een jaar geleden toegezegd, dat deze regeling gereed zou zijn voor de invoering van de blauwe zone in dat gebied. Wij gaan onderzoeken hoe een systeem voor bezoekersvergunningen wordt vormgegeven. Het systeem moet inderdaad toepasbaar zijn voor alle gebieden in onze gemeente waar parkeerregulering geldt. In het gebied langs de Waddenweg-Noord stuiten wij op bezwaren uit de buurt, waardoor de maatregelen nog niet definitief zijn.
- 42 Voor de gehele gemeente dient een parkeerregeling voor vergunning parkeren ontworpen te worden, opdat in daarvoor aangewezen straten alleen bewoners, werknemers of bezoekers met een speciale vergunning kunnen parkeren. Wij gaan onderzoeken welke vormen van doelgroepenparkeren wij willen gaan toestaan. Sowieso zullen wij er terughoudend mee omspringen, omdat het dubbelgebruik onmogelijk maakt en daarmee de parkeerdruk in de omgeving verhoogt (waterbedeffect). Dat zorgt vervolgens voor een verschuiving van het probleem. Een regeling voor de gehele gemeente maakt maatwerk weer moeilijker, maar tegelijkertijd moet er ook geen wirwar aan verschillende regelingen ontstaan.
- 43 Bij het voornemen van het College van B&W om in Badhoevedorp en Nieuw-Vennep betaald parkeren af te schaffen, past ook het voornemen om in winkelcentra in andere gebieden geen betaald parkeren in te gaan voeren. Het strategisch parkeerbeleid beoogt geen concrete maatregelen te nemen, maar schetst de kaders en richtlijnen waarbinnen, samen met omwonenden, naar gedragen oplossingen gezocht kan. Wij zijn dus niet van plan ergens betaald parkeren in te voeren als er geen klachten over parkeerproblemen zijn. Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen is betaald parkeren een mogelijkheid, maar er zijn ook andere alternatieven mogelijk.
- 44 Op vervolgvel 5 van de Nota staat onder "Concrete beleidsvoornemens" vermeld: "1. Als instrument voor regulering wordt in principe uitgegaan van betaald parkeren, etc." De motivatie hiervoor is nergens in de overige tekst terug te vinden. Wij zullen de tekst op dit punt aanpassen, want deze verwoordt niet goed de essentie van het strategisch parkeerbeleid.
- 45 Nog steeds is onduidelijk, waar de meest recent afgesproken parkeernormen te vinden zijn. Ook is nergens terug te vinden, waar de parkeernormen te vinden zijn, die gehanteerd zijn ten behoeve van de bouw van nieuwe wijken. De parkeernormen die wij hanteren liggen vast in de beleidsregel 'Handboek Parkeernormen gemeente Haarlemmermeer'. Deze is gepubliceerd op www.officiëlebekendmakingen.nl. Op onze website vindt u een link naar de officiële stukken.

- | | |
|--|--|
| <p>46 In de wijk Floriande zijn nog geen specifieke locaties aangewezen voor het parkeren van grotere vrachtwagens.</p> | <p>Als er behoefte is aan dergelijke plekken, dan gaan wij daar graag met u over in gesprek.</p> |
| <p>47 In Hoofddorp Centrum gaat worden gewerkt met progressieve tarieven. Hoe wordt op die manier voorkomen dat er verdringing plaatsvindt naar de omliggende straten zonder die progressieve tarieven?</p> | <p>In het centrum geldt al een progressief tarief. Wij verwachten daarom dat er geen verandering optreedt.</p> |
| <p>48 Op de Kruisweg komt een proef met lage tarieven en een beperkte parkeerduur. Als men langer wil parkeren zal men dus gaan uitwijken naar de omliggende (woon)straten.</p> | <p>Ook nu is er een hoog progressief tarief in die straten. Wij verwachten daarom geen verandering.</p> |
| <p>49 Het eerste wat een supermarkt zal eisen voordat deze zich ergens vestigt, is voldoende parkeergelegenheid en wel direct bij de supermarkt zelf zodat de consument snel naar binnen kan, zijn boodschap kan doen en weer weg kan met zijn boodschappen. Ook voor ons winkeliers op de parallelweg is dit van groot belang, de groenteman, bakker, (afhaal)pizzeria, snackbar en stomerij alhier hebben allemaal dezelfde soort klanten als een supermarkt; namelijk de shop and go consumenten: snel winkel in, boodschap doen en zo snel mogelijk weer weg. Deze consumenten zijn niet langer dan een kwartier binnen en willen daarom niet teveel tijd kwijt zijn met eerst zoeken naar een parkeerplek of ver moeten lopen</p> | <p>Wij onderzoeken de mogelijkheden voor een stop-and-go-tarief.</p> |
| <p>50 U geeft op pagina 13 van de nota aan dat “om de vitaliteit van de kleinere winkelstraten te waarborgen en verbeteren een specifieke aanpak nodig is. Onze parallelweg is zo’n kleinere winkelstraat en heeft zeker deze specifieke aanpak nodig.</p> | <p>Ook voor het stuk parallelweg waar u gevestigd bent geldt het uitgangspunt dat wij zoeken naar een gedragen maatwerkoplossing.</p> |
| <p>51 Tevens lost ook het door u aangegeven kort parkeren tegen laag tarief op deze parkeerplekken dat niet op, aangezien consumenten tegen een hoger tarief hier gewoon kunnen blijven staan om lekker te gaan winkelen in het centrum en zullen deze parkeerplekken alsnog continue vol staan met winkelend publiek en kunnen de shop and go consumenten van de parallelweg alsnog niet parkeren.</p> | <p>De bedoeling van het stop-and-go-tarief is dat het duurder is dan in de reguliere A-zone om er niet langer te staan dan gewenst. Welke tijdsduur dat moet zijn, bepalen wij in overleg met de winkeliers.</p> |
| <p>52 Ook het apriscoterrein is geen alternatief, deze staat continue vol met winkelend publiek van het centrum en zoals u ook weet zal het terrein binnen niet al te lange tijd bebouwd gaan worden waardoor deze parkeerplaatsen in de toekomst verdwijnen, het lijkt ons dan ook verstandig hier nu al op te anticiperen door het nu aanpakken van ons parkeerprobleem.</p> | <p>Het mogelijk verdwijnen van de parkeergelegenheid op het zogenoemde 'Apriscoterrein' is zeker een punt van aandacht bij het zoeken naar een maatwerkoplossing.</p> |

- | | |
|--|--|
| <p>53 Haalt u, zoals nu de plannen zijn, het dichtbij parkeren weg van deze winkels dan zal dit een doodsteek zijn voor vele van deze winkels en gaat een belangrijk stuk aanrijstraat verloren alsmede een groot stuk werkgelegenheid</p> | <p>Wij zijn niet van plan om bestaande parkeerplaatsen in de (parallele) Kruisweg weg te halen.</p> |
| <p>54 Samengevat willen wij u dus vragen ook goed te kijken naar de kleinere winkelstraat rondom het winkelcentrum, zoals onze parallelweg, welke niet dezelfde functie heeft als het winkelcentrum zelf, en wilt zorgdragen dat ook deze kleinere winkelstraat met zijn toch ook dorpsfunctie voor de bewoners rondom, in de toekomst bestaansrecht blijft houden</p> | <p>Wij hebben uiteraard aandacht voor de gebieden rondom het centrum, ook als daar nog (kleine) winkelstraten liggen.</p> |
| <p>55 Ideaal gesproken wordt het mobiliteitsbeleid, en daarbinnen het parkeerbeleid, zó gekozen dat de ontwikkeling van de mobiliteit in het gebied aansluit bij de economische en ruimtelijke doelstellingen.</p> | <p>Ons voorgenomen beleid is gebaseerd op het bestaande parkeergedrag en de effectiviteit van bestaande regelingen. Wij zijn hier - naast eigen waarneming - op gewezen door bewoners en ondernemers.</p> |
| <p>56 Met parkeerbeleid kan het gebruik van de openbare ruimte worden beïnvloed en de mobiliteitsvraag, binnen de mogelijkheden van het gebied, zo goed mogelijk worden opgevangen.</p> | <p>Het zo goed mogelijk opvangen van het aan de mobiliteitsvraag gelieerde parkeergedrag is het doel van sturend parkeerbeleid zoals wij dat voorstaan.</p> |
| <p>57 Het ontbreekt De Gemeente Haarlemmermeer aan analyse-interventie-evaluatie. Gegevens zijn niet beschikbaar. De Gemeente Haarlemmermeer geeft aan te gaan starten met gegevensverzameling. Met andere woorden men wil alvast maatregelen treffen zonder te beschikken over stuurinformatie; met alle gevolgen van dien.</p> | <p>Het strategische parkeerbeleid beoogt geen maatregelen te treffen, maar kaders te scheppen waarbinnen maatwerkoplossingen mogelijk zijn. Wij beschikken beperkt over gegevens en doen onderzoeken om gegevens te verzamelen als er meldingen zijn parkeerproblemen. Op basis daarvan kunnen wij dan met belanghebbenden naar maatwerkoplossingen zoeken.</p> |
| <p>58 Het is de vraag of de gestelde doelen gehaald gaan worden. Zo heeft er nog geen nul-meting plaatsgevonden.</p> | <p>Wij zien dit anders. De uitgangspunten van het Deltaplan zijn grotendeels gerealiseerd. We zien ook dat er moet worden bijgestuurd. Bijvoorbeeld door betaald parkeren buiten Hoofddorp af te schaffen en in de woongebieden rond het centrum van Hoofddorp juist als mogelijke oplossing te introduceren.</p> |
| <p>59 toepassen van geschikte parkeernormen voor woongebieden</p> | <p>Wij ontleen onze parkeernormen aan de landelijk geaccepteerde parkeerkcijfers van de CROW. In onze beleidsregel 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer' is dit vastgelegd. Deze is gepubliceerd op www.officiëlebekendmakingen.nl. Op onze website vindt u een link naar de officiële stukken.</p> |
| <p>60 acceptabele parkeerdruk; vraag-aanbod (Wat is acceptabel?)</p> | <p>Bij een bezettingsgraad tot 85% is de parkeerdruk acceptabel (zie: Deltaplan Bereikbaarheid, paragraaf 8.3)</p> |

- 61 Woongebied: alleen bewoners en hun bezoekers Over het algemeen geldt voor woonwijken dat parkeerplaatsen aan de openbare weg primair zijn bedoeld voor bewoners en hun bezoekers, maar dat ook anderen er gebruik van kunnen maken.
- 62 Consequent autoparkeerbeleid waarborgt de mogelijkheid om na een acceptabele voorspelbare reistijd ook de auto te kunnen parkeren. Doel van het parkeerbeleid is inderdaad dat er in de parkeervraag wordt voorzien.
- 63 Kwaliteit van leefomgeving verbeteren; m.i. valt socialisatie hier ook onder. Daar waar maatregelen genomen worden is het doel om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en daarmee bij te dragen aan de leefbaarheid van Haarlemmermeer.
- 64 Uitgangspunt mag niet ten koste gaan van parkeernormen, maar HRLMMRMR hanteert een toeslag (welke?) om uitbreiding niet mogelijk te maken?!? Welk uitgangspunt bedoelt u? Wij hanteren geen toeslag bij een parkeernorm. Waar u mogelijk op doelt is dat er bij nieuwe ontwikkelingen in sommige bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met een toekomstige groei van de parkeervraag, door een deel van de groenvoorziening te bestemmen voor mogelijk toekomstige uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Het gaat dan om 0,3 parkeerplaats per woning.
- 65 Betaald parkeren mag geen invloed hebben op sociaal bezoek. Wij zijn het met u eens, dat betaald parkeren geen groot effect mag hebben op sociale activiteiten. Als er zich knelpunten of ontwikkelingen voordoen, gaan wij onderzoeken hoe deze doelgroep het best kan worden bediend.
- 66 Tevens lijkt dat het strategisch autoparkeerbeleid onderhevig te zijn aan verdere ontwikkelingen en intensivering van horeca- en evenementen van centrumgebied. Dit terwijl dit juist andersom dient te zijn. De ontwikkelingen en intensivering van horeca- en evenementen van centrumgebied dienen aan te sluiten op het strategisch parkeerbeleid, als onderdeel van het mobiliteitsplan. Dit geeft te denken dat er onvoldoende nagedacht is dan wel aansluiting is met alle andere plannen. In het centrum mogen enkele evenementen per jaar plaats vinden, dat vinden wij ook belangrijk voor de leefbaarheid. Op deze momenten kan tijdelijk elders extra parkeerdruk optreden. Het strategisch autoparkeerbeleid vormt een van de kaders voor het ontwikkelplan Hoofddorp Centrum.
- 67 Een financiële paragraaf ontbreekt. De bekostiging van de te nemen maatregelen en het realiseren van de begroting lijkt onvoldoende plaats te hebben. Van de gemeente Haarlemmermeer mag verwacht worden dat de kosten dragen worden door de consumenten van het centrum en dat daarmee de bewoners te ontzien worden. Het raadsvoorstel waarbij wij de nota aanbieden aan de gemeenteraad verzoekt de raad om jaarlijks structureel budget beschikbaar te stellen waarmee maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

- 68 Tevens impliceert de Gemeente Haarlemmermeer, in de paragraaf kosten, het begrotingstekort aan te vullen door extra parkeergelden te gaan heffen in de nog aan te wijzen gebieden. Dit staat haaks op een strategie stuk, alsmede dat het schuurt aan de eerder gestelde kaders en doelen.
- Het doel van betaald parkeren is niet om een al of niet bestaand begrotingstekort aan te vullen. Het strategisch parkeerbeleid bepaalt dat wij alleen maatregelen nemen ter regulering en niet gedreven vanuit de begroting.
- 69 De Gemeente Haarlemmermeer stelt dat er participatie plaatsvindt. Dat betekent dat de te nemen maatregelen afgestemd worden met de bewoners. De Gemeente Haarlemmermeer stelt immers dat zij de uitwerking van het parkeerbeleid en de te nemen maatregelen gericht overleg voeren met belanghebbenden over de probleemstelling, doelstelling, oplossingsmogelijkheden, gevolgen en uitvoering; indien nodig maatwerk toepast. Dit betekent meer dan alleen het beleggen van een informatieavond; namelijk ook daadwerkelijk de burger/bewoner betrekken!
- U vat hier de essentie van het strategisch parkeerbeleid goed samen. Naar aanleiding van ontwikkelingen en knelpunten zullen wij lokaal de bewoners en andere belanghebbenden betrekken bij het zoeken naar een oplossing.
- 70 Tevens merk ik op dat de Gemeente Haarlemmermeer reeds maatregelen treft, ondanks dat het Strategisch Parkeerbeleid nog niet is vastgesteld. Zo is onlangs het besluit 2016.0061275 Aanwijzingsbesluit parkeerschijfzone Graan voor Visch (18001 tot en met 18018 en 19201 tot en met 19606) genomen.
- Deze maatregelen worden genomen op basis van bestaand beleid. De totstandkoming van dit besluit past binnen de kaders van het strategisch autoparkeerbeleid.
- 71 Voor bezoekers geldt afzonderlijke parkeerplaatsen; betreft dit bezoekers van bewoners of ook recreanten en winkelpubliek?
- Wij kunnen uw vraag helaas niet plaatsen.
- 72 Er is aangegeven dat het uitgangspunt niet ten koste van de parkeernorm mag gaan. De Gemeente Haarlemmermeer hanteert een toeslag bij de parkeernorm. Wat is deze toeslag en hoeveel?
- zie antwoord op reactie #64
- 73 Er wordt gesproken over het feit dat parkeren voor bewoners (1 en 2 auto's) gefaciliteerd dient te worden. Op welke wijze denkt de gemeente dit te gaan faciliteren op die plekken waar er parkeerplekken ruim onder de norm zijn gerealiseerd?
- Bij de uitwerking van het vergunningenbeleid moet hier rekening mee worden gehouden. Het is overigens niet zo dat het hebben van een parkeervergunning betekent dat men recht heeft op een openbare parkeerplaats.
- 74 U hanteert de term "Acceptabele loopafstand". Wat houdt dit concreet in? Kunt u dit uitdrukken in tijd of afstand dan wel meetbaar maken?
- Met acceptabele loopafstand wordt de afstand bedoeld die het publiek bereid is te lopen naar winkelveorzieningen. Deze afstand neemt toe, naarmate het verblijf in winkelgebied langer wordt. Dit wordt meetbaar gemaakt in het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer'. Deze is gepubliceerd op www.officiëlebekendmakingen.nl. Op onze website vindt u een link naar de officiële stukken.

- | | | |
|----|---|---|
| 75 | Verdere ontwikkeling en intensivering van horeca-evenementen van centrumgebied, hebben tot gevolg een hogere parkeerdruk, maar parkeergemak dient behouden te blijven. Hoe gaat de gemeente dit realiseren? | Het valt niet uit te sluiten dat op piekmomenten de parkeerdruk meer toeneemt dan wenselijk. Bij grote evenementen kan gedacht worden aan parkeren op afstand. |
| 76 | In gevallen waarin te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kiezen de gemeente ervoor om extra parkeervoorzieningen te realiseren. Dit kan zowel door het aanleggen van extra parkeerplaatsen op maaiveld of met bouw van parkeergarages. Welke gebieden zijn hiervoor aangewezen? | Dit is een onderwerp in het Ontwikkelplan voor Hoofddorp Centrum. |
| 77 | Hoeveel parkeerplaatsen worden bijvoorbeeld in het centrum zelf gerealiseerd en hoeveel aan de rand daarvan of buiten de stad (P&R)? | Hier wordt onderzoek naar gedaan. Een en ander is afhankelijk van de ontwikkelingen die in de toekomst plaats gaan vinden en de restcapaciteit van het bestaande parkeerareaal. |
| 78 | In hoeverre wordt gedifferentieerd met tarieven om bijvoorbeeld lang parkeerders te weren en kort parkeerders te faciliteren (snel een boodschap halen)? | Differentiatie in parkeertarieven is juist bedoeld om de parkeerders te sturen: langparkeerders verder weg, kortparkeerders dichtbij. |
| 79 | Welke mogelijkheden ten aanzien van parkeerdurbeperking worden benut, ook weer om langparkeerders uit het centrum, danwel centrumgebieden, te weren? | Streven is gezamenlijk met belanghebbenden te zoeken naar een gedragen maatwerkoplossing per knelpunt of ontwikkeling, waarbij wij niet op voorhand oplossingen aandragen of uitsluiten. |
| 80 | Op welke wijze (vergunningensysteem?) en waar wordt voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners? | Over het algemeen geldt voor woonwijken dat parkeerplaatsen aan de openbare weg primair zijn bedoeld voor bewoners en hun bezoekers, maar dat ook anderen er gebruik van kunnen maken. |
| 81 | Is dit ook in kaart gebracht wat de parkeerbehoefte is van inwoners(dit is niet terug te vinden in het stuk)? | Streven is om, als bewoners parkeerproblemen ervaren en deze bij ons melden, om gezamenlijk naar oplossingen te gaan zoeken. |
| 82 | Welke mogelijkheden tot dubbelgebruik worden benut en hoe denkt de gemeente hier mee om te gaan? | Dubbelgebruik van openbare parkeerplaatsen is iets wat spontaan en op natuurlijke wijze plaatsvindt. |
| 83 | Op welke wijze wordt deze strategienota toegepast op bestaande (en toekomstige) ontwikkelingsplannen (bijvoorbeeld Werkhuis) en waar wordt de aansluiting op het Deltaplan gevonden? | Het strategisch parkeerbeleid biedt kaders en richtlijnen om bij ontwikkelplannen tot oplossingen te komen. Het strategisch parkeerbeleid is een actualisatie van het parkeerbeleid in het Deltaplan. |
| 84 | Welke sturingsmogelijkheden heeft de Gemeente voor commerciële parkeerfaciliteiten? | De gemeente heeft alleen sturingsmogelijkheden voor openbare parkeerplaatsen. We willen het verwijssysteem, ook naar de commerciële garages, verbeteren. De medewerking van de exploitanten van die garages is dan wel nodig. |

Nummer	Opmerking	Antwoord
85	Ik ben bewoner van Parklaan XX te Hoofddorp en zie de laatste jaren een enorme toename van winkelend publiek dat hier in de straat parkeert.	Het probleem in het gebied Parklaan, Draverslaan en Nijverheidsstraat is ons bekend. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad is dit één van de eerste gebieden waar wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Verandering van parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten. Een eventuele oplossing (of pakket aan maatregelen) moet tevens een einde maken aan verschillende ergernissen, zoals zwerfvuil, blokkeren uitritten, scheef parkeren, negeren van éénrichtingsverkeer, (verbaal) geweld, etc.
86	Dat parkeren gebeurt overigens zeer regelmatig op een nonchalante wijze (scheef, te ver van de stoep af, midden op een plek waar twee auto's kunnen staan, etc.)	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
87	Hoe dan ook moet een einde worden gemaakt aan de huidige chaotische situatie, waarbij niet alleen regelmatig geen parkeerplaats in de straat beschikbaar is	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
88	maar ik recent ook al twee keer mijn auto aantrof met parkeerschade veroorzaakt door winkelend publiek.	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
89	als ik thuis kom om 15:00 uur 's middags sta ik zes straten verderop en kan ik pas in de avond mijn auto terug halen.	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
90	Ook parkeert niet iedereen helaas even netjes. Maar wanneer men tegen je auto aan zit, rijden zij gewoon weg.	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
91	men parkeert op elk vrij plekje die men kan vinden (inclusief duidelijk aangegeven inritten van bewoners) en schuwt hierbij niet om tegen het verkeer in te rijden	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
92	men krijgt ruzie over vrije plekjes	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
93	mensen die in het centrum werkzaam zijn en met de auto naar hun werk toekomen, parkeren de gehele dag hier in de straat en komen om de 2 uur langs om de blauwe schijf door te draaien	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
94	de overlast in onze straten alleen maar gaat toenemen wanneer de panden van de Lidl en het Wereldrestaurant worden opgeleverd.	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
95	Dit leidt voornamelijk in de weekenden en op vrijdagavond tot veel overlast	Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85

- | | |
|---|--|
| <p>96 De blauwe zone, die op dit moment actief is, functioneert niet waar deze ooit voor is bedoeld. Het aantal bezoekers van het centrum (werkend en winkelend publiek), die misbruik maken van het doordraaien van de blauwe parkeerschijf is toegenomen.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>97 De overlast is met de komst van de Lidl echter alweer toegenomen.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>98 De overlast zit niet alleen in het niet kunnen parkeren in de eigen straat.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>99 levert voor bewoners al een hoop frustratie op Door het winkelend publiek dat de parkeerschijf verzet</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>100 Nu dat de lidl en een restaurant op de hoek draverslaan kruisweg geopend is gaat dat nog meer problemen opleveren</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>101 Normaal kan kan je je auto rond 18:00 19:00 wel kwijt</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>102 Sinds de komst van Primark is het met name op vrijdag zaterdag en zondag een ramp.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>103 Daarnaast is er een doorgang in de garage aan de Draverslaan gemaakt zodat auto's ook op het terrein (Rijlaarsdam) aan de Draverslaan kunnen parkeren. Er liggen al kabels in de grond om eventueel een doorgang met slagboom te maken vanuit de Parklaan naar de garage!! Dat is vragen om problemen en zal alleen maar meer verkeer aantrekken in de Parklaan die daar totaal niet op berekend is.</p> | <p>De betreffende doorgang is afgesloten met een hek. Het betreft geen structurele toegang tot de parkeergarage.</p> |
| <p>104 De grootste dagelijkse ergernis is dat je als bewoner niet eens in de buurt van je woning kan parkeren.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>105 Het niet kunnen parkeren van vreemden heeft mij al een aantal keer schade aan mijn auto opgeleverd</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>106 Als bewonder van de Parklaan (XX) heb ik geen eigen parkeerplek op mijn terrein. Door de intensiteit ben ik haast gedwongen om hier wel serieus over na te denken.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>107 Wij wonen direct naast het winkelcentrum en dit deel is met de komst van oa Primark erg populair geworden.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>108 Met een blauwe zone is het erg aantrekkelijk om 2 uur gratis te parkeren. Het gevolg: enorme drukte en onrust in de straten, veel foutparkeerders - ook voor de opritten van de bewoners en gevaarlijk op de hoeken</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>109 Voor de kinderen in de straat is het een onveilige situatie.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |

- | | |
|---|--|
| 110 En bewoners kunnen vaak hun auto niet kwijt terwijl ze wel betalen voor een vergunning. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 111 Sinds de opening van Lidl vorige week is de parkeerdruk nog meer toegenomen. En met de uitgebreide openingstijden van Lidl is dit ook langer op een dag het geval. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 112 Ook de medewerkers van Lidl parkeren in onze straten en draaien elke 2 uur de schijf door (wordt overigens ook door ander winkelpersoneel gedaan). | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 113 Omdat onze straat al 100 jaar bestaat, is nooit rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen wat alleen al voor de inwoners nodig is. Laat staan voor extra auto's van winkelend publiek. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 114 Als bewoners van de Parklaan hebben we al geruime tijd overlast van de parkeersituatie in onze straat. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 115 Sinds het invoeren van betaald parkeren in het centrum en het instellen van een blauwe zone in Parklaan/Draverslaan is de parkeer situatie verergerd. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 116 Met het uitbreiden van het winkelbestand is het voor ons vaak niet mogelijk (ondanks onze ontheffing) in onze eigen straat te parkeren. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 117 De overlast wordt met name veroorzaakt door winkelend publiek die het 2 uur gratis parkeren prefereren boven de parkeergarage/betaald parkeren. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 118 Daarnaast neemt het parkeerschijf draaien ook steeds grotere vormen aan. Personeel van winkels/bedrijven dat de hele dag in de straat staat en (georganiseerd) de schijven van een aantal auto's verdraaid. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 119 Met de recente opening van de Lidl is dit probleem verder verergerd. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 120 Hierbij speelt voorts de wijze van parkeren door deze niet straatbewoners een rol . Veelal worden inritten geblokkeerd en langs (i.p.v . met 2 wielen op) het trottoir geparkeerd zodat grotere auto's (waaronder bijvoorbeeld de brandweer bij een calamiteit) niet altijd vrije doorgang heeft in de straat. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |
| 121 Parklaan/Draverslaan (1) - In overleg met bewoners en ondernemers in de Parklaan en de Draverslaan zijn het bestuur en de bewonersraad van de Wijkraad Hoofddorp-Oost gekomen tot het voorstel om in de Parklaan en de Draverslaan een zone in te stellen waarin uitsluitend kan worden geparkeerd door vergunninghouders/bewoners. | Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85 |

- | | |
|---|---|
| <p>122 Parklaan/Draverslaan (2) - Daarnaast wil men graag overleg hebben over de suggestie in de nota van B&W: Wij stellen een op maat gemaakte bezoekersregeling voor, bijvoorbeeld met een soort strippenkaart of kraskaart, al dan niet digitaal. Bij de bewoners bestaan daarover ook verschillende ideeën en suggesties.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>123 Parklaan/Draverslaan (3) - De bewoners van de Draverslaan, tussen Parklaan en pand Lidl, stellen voor om dit stukje Draverslaan af te sluiten voor doorgaand verkeer (verboden in te rijden, verboden te parkeren, behalve bestemmingsverkeer) Daarnaast de 4 parkeerplaatsen voor nr. 17 te laten vervallen.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>124 Het voor bewoners weer mogelijk maken de eigen auto gemakkelijk te kunnen parkeren en niet drie maal een rondje rijden voor een plakje</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>125 Nu is het zo dat wij zelf een oprit hebben maar mensen parkeren gewoon hun auto half voor je oprit om maar een gratis plekje te bemachtigen of ze zetten hem zover van de stoeprand af dat je ook je oprit niet af kan of er kunnen geen auto's meer door.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>126 grote overlast van winkelend publiek</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>127 dat ik als bewoner vaak mijn auto ivm drukte niet kan parkeren</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>128 De straat, welke 1 richtingsstraat is, kan de enorme drukte van winkelend publiek niet aan.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>129 mensen houden zich niet aan de verkeersrichtlijnen en parkeren vaak niet op stoep of langs blauwe lijn.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>130 Met de komst van de lidl is de overlast alleen maar groter geworden.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>131 Een van de pijlers van het beleid is het stimuleren van parkeren in eigen tuin. Een mooi streven. In onze straat wordt dat echter niet gestimuleerd maar ontmoedigd. Want als er geparkeerde auto's deels voor onze oprit staan, dan geven ter plaatse gekomen handhavers aan dat hier niet op te handhaven is. Zo wordt parkeren op eigen oprit ontmoedigd.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |
| <p>132 De Parklaan is ongeschikt voor het parkeren van auto's van winkelend publiek. Er is geen sprake van dubbelgebruik want vanaf vrijdag 5 uur tot en met zondag 5 uur is de parkeerdruk hier enorm.</p> | <p>Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85</p> |

- 133 Het niet respecteren van de blauwe parkeer stroken Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 134 Het telkens verzetten van de blauwe parkeerkaart met twee uur, door lokale ondernemers en medewerkers van bedrijven gevestigd in het centrum Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 135 Het niet respecteren van twee wielen op het trottoir, waardoor openbare diensten (o.a. het vuilophalen) hun werk niet goed kunnen uitvoeren omdat de doorrijbreedte dan simpelweg te smal is. Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 136 De handhaving is volstrekt onvoldoende en bovendien weinig coulant naar bewoners met een parkeervergunning. Onvoldoende omdat er aantal uitwassen volstrekt niet geconstateerd kunnen worden en derhalve een extra zeer ongewenste parkeerdruk in de buurt met zich meebrengt Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 137 Deze extra druk wordt veroorzaakt door onvoldoende optreden tegen winkeliers die mannetjes in dienst hebben om de parkeerschijven van hun auto's iedere 2 uur te verzetten zodat ze gratis in de blauwe zone kunnen parkeren. Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 138 Daarnaast zetten bewoners, die parkeerruimte op hun grond/erf hebben, hun auto's net zo makkelijk in de straat en bezetten parkeerplekken van bewoners zonder plek op hun grond/erf en passen dezelfde tactiek toe met de parkeerschijf. Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 139 Ik heb meerdere discussies met handhavers gehad omdat mijn auto bij gebrek aan parkeerruimte 10 centimeter over de blauwe streep stond en ze al met hun computer klaar stonden om de bon te printen ondanks het feit dat ik bewoner was met een parkeervergunning. Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 140 Ik betaal voor de parkeervergunning terwijl andere parkeerders niet betalen. Ik betaal dus klaarblijkelijk om niet gebonden te zijn aan de 2 uur. Ik vind betalen niet erg als ik er dan ook maar enigszins zeker van kan zijn dat ik kan parkeren en bij de grote parkeerdruk die de laatste tijd is ontstaan ik ook op enige coulance kan rekenen van de handhavers. Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 141 We zijn de overlast te boven gekomen van de bouw van het Ensemble en er staat ons weer een 2e project te wachten wat op z'n minst weer tot medio 2017 de parkeerdruk zal verhogen. Daar op dit stuk Nijverheidsstraat de bestrating is weggehaald is het volstrekt onduidelijk welk parkeerbeleid hier van toepassing is en lijkt het ook wel of hier totaal niet gehandhaafd wordt. Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85

- 142 Dit stuk van de straat staat dan ook geregeld helemaal vol. Daar wij een uitgang van onze garage op dit stuk Nijverheidsstraat hebben, is het al meerdere keren voorgekomen dat onze uitgang is geblokkeerd door geparkeerde auto's. Dit omdat het grote witte kruis dat op de straattegels geschilderd stond is verdwenen en mensen niet in de gaten hebben dat hier een ingang naar een garage zit.
- Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 143 Overigens wil ik ook aangeven dat sinds de voltooiing van het Ensemble de parkeerdruk op de Nijverheidsstraat/Draverslaan verhoogd is.
- Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85
- 144 Voor parkeerders en onze bezoekers is het volledig onduidelijk wat de voorwaarden zijn van het parkeren. Er staat borden langs de Hoofdweg als je Hoofddorp binnen komt maar nadien ontbreekt elke bebording in de Draverslaan vanaf de Pabstlaan dat het een blauwe zone betreft en voor hoe lang je mag parkeren.
- Wij lichten onze voornemens met betrekking tot de Draverslaan en Parklaan toe in ons antwoord op reactie #85

Nummer	Opmerking	Antwoord
145	<p>Onlangs hebben wij een ronde in de openbare ruimte rondom Hoofddorp centrum gedaan en verbeterkansen gezien die met name betrekking hebben op het door de gemeente geformuleerde speerpunt 'benutten'. Graag zou ik vernemen met wie van de gemeente ik in contact kan treden om te onderzoeken in hoeverre op dit vlak (gezamenlijk) verbeteringen gerealiseerd kunnen worden.</p>	<p>U kunt contact opnemen met de gebiedsmanager voor Hoofddorp Centrum.</p>
146	<p>Zouden jullie ook de Blankenstraat willen meenemen. Deze staat is omgeven door blauwe zones. Er is daardoor een chronisch tekort aan parkeerplaatsen, waardoor er standaard s'avonds ook buiten de aangegeven plekken wordt geparkeerd.</p>	<p>Wij nemen de Blankenstraat op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.</p>
147	<p>Ik heb zojuist het nieuwe parkeerbeleid gelezen en wil graag melding maken van het feit dat sommige bewoners in Dassenbos het parkeren op eigen terrein en vooral in eigen carports aan hun laars lappen.</p>	<p>Wij nemen de Dassenbos op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.</p>
148	<p>Sommige carports worden zelfs helemaal dicht getimmerd of van zelfgemaakte hekken voorzien die het aanzien van de straat niet ten goede komt, deze carports worden dan als patio gebruikt. Heeft men hiervoor geen bouwvergunning meer nodig?</p>	<p>zie antwoord op reactie #147</p>
149	<p>in de vakantieperiode ook heel veel last van vakantiegangers die bij ons in Dassenbos de auto parkeren om vervolgens met de bus van Overbos naar Schiphol te vertrekken.</p>	<p>zie antwoord op reactie #147</p>

- 150 Een onderwerp dat al enkele malen voor het voetlicht en onder de gemeenteaandacht is gebracht, en in het bijzonder geldt voor kernen rondom Schiphol, is het parkeren van vakantiegangers enz. Uiteraard betreft het openbare ruimten/weg maar op openbare weg dienen ook bewoners te parkeren. Dit wordt met het jaar moeilijker door vakantiegangers of Schipholpersoneel die een aantal dagen of weken onderweg zijn en de auto dan in de kernen parkeren.
- Melding betreft Badhoevedorp-Oost. Het verschijnsel van Schipholparkeerders speelt bij meerdere R-nethaltes in onze gemeente. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 151 Bewoners maakten melding van hoge parkeerdruk op parkeerplaatsen aan de Verdilaan tegenover Zuidtangent-halte, als gevolg van Schipholgangers die daar gratis parkeren en met de bus naar de luchthaven gaan.
- Het verschijnsel van Schipholparkeerders speelt bij meerdere R-nethaltes in onze gemeente. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 152 Ik begrijp dat het voor de bewoners van Graan voor Visch vervelend is als daar door mensen die in het centrum werken wordt geparkeerd. Een blauwe zone is een oplossing, maar lost het feitelijke probleem niet op. Want waarom parkeren werknemers daar? Omdat het parkeren in het centrum op jaarbasis gewoon heel duur is en de fiets en het openbaar vervoer geen afdoende optie is.
- Door reguleringsmaatregelen willen wij de parkeerders sturen, zodat bepaalde groepen parkeerders gaan parkeren in die gebieden die daarvoor bedoeld zijn. Dat kan leiden tot parkeerkosten voor werknemers, omdat zij op betaald parkeren aangewezen zijn. Dat hoort er bij in een groot centrum als Hoofddorp. Men kan zelf de afweging maken om met de auto te komen of met een ander vervoermiddel (openbaarvervoer, fiets, etc.). Het is aan werkgevers om eventueel hun werknemers in de kosten tegemoet te komen. Voor ons is het ongewenst als werknemers uit het centrum gaan parkeren in de omliggende woonwijken. Parkeerregulering die wij instellen is voor dat doel beoogd.
- 153 Met de huidige groei van de economie moet worden gevreesd, dat er binnenkort in Hoofddorp-Oost een groot parkeerprobleem gaat ontstaan.
- Mocht dat het geval zijn, dan zullen wij samen met u, omwonenden, bedrijven en wijkraad, gaan zoeken naar een passende oplossing.
- 154 In de wijk is een groot deel ingericht als een zogenaamde blauwe zone. In principe willen de bewoners dit in ruime meerderheid zo houden. Vooral vanwege de sociale bezoeken aan ouderen en kinderen.
- Wij nemen uw signaal ter kennisname aan

Reacties strategisch autoparkeerbeleid - Overige locaties

- 155 Het bestuur en de bewonersraad van de wijkraad Hoofddorp-Oost constateren ook dat, waar veel extra woonruimte wordt gecreëerd, het aantal parkeerplaatsen achter blijft, (b.v. 86 appartementen 64 parkeerplaatsen bij 'de Eik'). In principe moet worden voldaan aan de parkeernorm, maar er kunnen situaties voorkomen dat besloten wordt om van die norm af te wijken. Hier moeten wel zwaarwegende argumenten voor zijn en voldoende alternatieven voor parkeerders.
- 156 De straten rond het 'Polderhuis' (Marktplein) werden vastgesteld voor betaald parkeren. Dit is in overeenstemming met de visie van ondernemers en bewoners. Op prijs wordt gesteld om tijdig te worden geïnformeerd én gehoord met betrekking tot eventuele wijzigingen, zoals van parkeertijden en tarieven. Wijzigingen zullen vooraf worden gecommuniceerd. Participatie over de precieze hoogte van tarieven zal niet plaatsvinden, maar wel over de tarifieringsprincipes.
- 157 Kruisweg Noordzijde tussen Marktplein en Nieuweweg - Hier is betaald parkeren al ingevoerd. [...] Een aantal lokale ondernemers zouden graag enkele Stop & Go parkeerplaatsen bij hun winkel zien. Het gaat dan om plaatsen uitsluitend voor kort parkeren. Wij onderzoeken de mogelijkheden voor een stop-and-go-tarief.
- 158 Volgens onze informatie zal het oude pand van V&D worden gesloopt. Daarvoor zou nieuwbouw met winkels en 55 appartementen komen. De wijkraad acht dit een kans om ook een ruime parkeergarage te bouwen voor bewoners, ondernemers, personeel, alsmede consumenten. In het kader van het ontwikkelplan Hoofddorp Centrum onderzoeken wij op welke locaties uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen mogelijk is. De locatie van de voormalige V&D nemen wij daarin mee.
- 159 Kruisweg tussen Nieuweweg en Beyerinckstraat - De noordzijde is hier, volgens gemeentelijke stukken van 2015, expliciet aangeduid als blauwe zone. Door veranderingen aan de wegindeling is de ruimte aan de ventweg ernstig beperkt. De zuidzijde is als HD zone B aangemerkt. Het is sympathiek om hier langs de Kruisweg een experiment te willen beginnen met een laagtarief voor kort parkeren. Daar kan de wijkraad op zich achter staan. zie antwoord op reactie #157
- 160 Kruisweg tussen de Beyerinckstraat en de Boslaan - Het gaat hier hoofdzakelijk om een woonstraat met ventweg/fietspad. Bewoners hebben hier per woning parkeerruimte op 'eigen terrein'. Omdat er geen reacties uit deze straten kwamen gaat de wijkraad er vanuit dat men hier van mening is dat er geen veranderingen komen of nodig zijn, of dat men zelfstandig wil reageren. Wij nemen uw signaal ter kennisname aan
- 161 Kruisweg tussen de Boslaan en de Van Heuven Goedhartlaan - Van de Boslaan tot de Kagertocht aan de Noordzijde verandert de ventweg in fietspad. Aangenomen wordt dat ook hier geen veranderingen van de huidige situatie zullen plaatsvinden, of dat men zelfstandig wil reageren. Wij nemen uw signaal ter kennisname aan

- 162 Beuksepoort - Bij de nieuwe woningbouw van de Beuksepoort ontstaat een nieuwe situatie. Dat betreft de ombouw van bedrijfsruimte naar woningbouw. Op dit moment geldt daar nog betaald parkeren HD Zone B. Het is de wijkraad niet bekend of ook de bewoners van deze nog op te leveren woningen bekend zijn met het idee dat de gemeente in haar nota, betaald parkeren als bron van extra inkomen ziet en niet wordt gelijkgeschakeld met de blauwe zone van Kalorama. Het zou van fatsoen getuigen als ook deze toekomstige bewoners worden betrokken bij de discussie over een belangrijk onderdeel van hun leefomgeving.
- Wij zien betaald parkeren niet als bron van inkomsten. Als de toekomstige bewoners problemen gaan ervaren door de huidige vorm van regulering, en dat bij ons melden, dan kunnen wij gezamenlijk zoeken naar een gedragen oplossing. Parkeren wordt in de plannen voor Beuksepoort op eigen terrein opgelost. Er komen in het plangebied geen openbare parkeerplaatsen in de betaald parkeren zone.
- 163 Kalorama - Omdat er geen reacties uit deze straten kwamen gaat de wijkraad er vanuit dat men hier van mening is dat er geen veranderingen komen of nodig zijn, of dat men zelfstandig wil reageren.
- Wij nemen uw signaal ter kennisname aan
- 164 Leeghwaterkwartier - De bewoners in het Leeghwaterkwartier hebben bij de aankoop van hun huis in de meeste gevallen een parkeerplaats bij hun huis gekocht. Men heeft geen voorkeur voor de blauwe zone of een betaald parkeren zone. Van de zijde van de huurders is echter te kennen gegeven dat men faliekant tegen het invoeren van betaald parkeren is. De motieven zijn vooral gericht op de sociale contacten. Dit vooral omdat het in belangrijke mate om ouderen gaat.
- Wij nemen uw signaal ter kennisname aan. Er zijn op dit moment geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren.
- 165 Leeghwaterstraat-Boslaan-Van Gennepstraat-Lipkensstraat-Kockstraat - De Bewoners Commissie/wijk Lipkensstraat heeft aangegeven dat de betrokken bewoners faliekant tegen een fiscalisering zijn van het parkeerbeleid. Ook hier geldt dezelfde sociale redenen want ook in deze buurt zijn er veel ouderen.
- Wij nemen uw signaal ter kennisname aan. Er zijn op dit moment geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren.
- 166 Dokters wijk-Oost (1) - De bewonerscommissie heeft naar aanleiding van ervaringen bij haar bewoners geconstateerd dat betaald parkeren door het hele gebied Dokterswijk-Oost geen goede optie is. Binnen dit gebied zijn er alleen problemen met parkeren in de Dr. Van Dorstenstraat ter hoogte van de huisnummers 1 t/m 67. Dit ontstaat doordat de mensen die werkzaam zijn in de omgeving gevestigde kantoren hun auto's overdag in de blauwe zone parkeren en elke keer de blauwe schijf doorschuiven. Er komt zelden iemand van handhaving kijken.
- Wij nemen de Dr. Van Dorstenstraat op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.

- 167 Dokters wijk-Oost (2) - Tegen betaald parkeren voor andere delen van de Dokterswijk is men onder andere bij de parkeerplaatsen bij de Klimopschool, die een kiss and ride functie hebben. Daar is de blauwe zone ideaal. Kruisingen tussen fietsroutes en drukke of minder drukke autoroutes komen overal voor en vormen niet persé een groot nadeel.
- 168 Dokters wijk-Oost (3) - Buiten een beperkt misbruik van de blauwe zone zou men meer willen inzetten op handhaving, dan op betaaldparkeren. Dit vooral door de beperkingen van fiscaal parkeren, die ontstaan voor sociale contacten. Wij nemen uw signaal ter kennisname aan. Er zijn op dit moment geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren.
- 169 Dokters wijk-Oost (4) - De motivatie van B&W, dat bezoekers bij een blauwe zone niet mee delen in de kosten van instandhouding van het parkeerregime, wordt met verbijstering voor kennisgeving aangenomen. Het feit dat men beleid afstemt op financiële gemeentelijke belangen in plaats van op de (sociale) belangen van de bewoners, komt niet als serieus te nemen over. Het is ondenkbaar dat de Rijksoverheid op deze wijze lokaal beleid bepaalt, beleid dat volstrekt niet in het belang is van lokale bewoners. Wij nemen uw signaal ter kennisname aan. Er zijn op dit moment geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren.
- 170 Dokters wijk-Oost (5) - Wel zou men, naast de bestaande bewonersontheffing in de blauwe zone, voor bezoekers de mogelijkheid van een bezoekersregeling willen. Wij gaan onderzoeken hoe een systeem voor bezoekersvergunningen wordt vormgegeven. Het systeem moet namelijk toepasbaar zijn voor alle gebieden in onze gemeente waar parkeerregulering geldt.
- 171 Kwadrant Van den Berghlaan/Wieger Bruinlaan/Nieuweweg (1) - De bewoners van het kwadrant Van den Berghlaan/Wieger Bruinlaan/Nieuweweg zijn redelijk georganiseerd blijkens de onderlinge sociale participatie en de WhatsApp groep. Daarbij is dit kwadrant een onderdeel van de blauwe zone. Gezien de te verwachten kosten stijgingen (bezoekersregeling), voelt men niet veel voor het omzetten van de blauwe zone naar betaald parkeren. Met een dergelijke aanpassing pleegt de gemeente een aanval op de inkomenspositie van de bewoners. Wij nemen uw signaal ter kennisname aan. Er zijn op dit moment geen plannen om hier betaald parkeren in te voeren.
- 172 Kwadrant Van den Berghlaan/Wieger Bruinlaan/Nieuweweg (2) - In ieder geval wordt zelfs de indruk niet gewekt dat het belang van de bewoners een rol heeft gespeeld bij de suggesties in de nota. zie antwoord op reactie #171

- 173 Kwadrant Van den Berghlaan/Wieger Bruinlaan/Nieuweweg (3) - Wel zou men, naast de bestaande bewonersontheffing in de blauwe zone, voor bezoekers de mogelijkheid van een bezoekersregeling willen. Financieel kan het daarbij niet zo zijn dat mensen met minder inkomen, minder bezoek kunnen ontvangen door onredelijk hoge kosten voor die regeling. zie antwoord op reactie #170
- 174 Kwadrant Van den Berghlaan/Wieger Bruinlaan/Nieuweweg (4) - Langs de Wieger Bruinlaan, in het deel Hoofdweg-Oostzijde en de Van den Berghlaan is een parkeerstrook aangelegd. Hier worden regelmatig voertuigen als vrachtwagens, losse aanhangwagens en zelfs touringcars voor weekenden, dagen en soms een week of langer gestald. De bewoners hebben moeten constateren dat hier nagenoeg niet wordt gehandhaafd. Het parkeren van grote voertuigen als vrachtwagens, losse aanhangwagens en zelfs touringcars in de blauwe zone voor weekenden, enkele dagen en soms weken, roept ergernis op. Wij nemen deze locatie op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 175 Van den Berghlaan (eiland) (1) - De Van den Berghlaan tussen Nieuweweg en Boslaan is gelegen op een kunstmatig eiland met 4 toegangen over een (ring) sloot. Dit eiland kent aan de ene kant een blauwe zone en aan de andere kant een 'vrije' parkeer zone. Dit geeft direct grote parkeer problemen voor de eerste straat na de blauwe zone, zelfs voor uitritten van garages wordt geparkeerd. Er wordt dubbel geparkeerd, er wordt op trottoirs geparkeerd Ook langs de laan zelf wordt geparkeerd op plaatsen zonder parkeervakken, direct voor chicanes waardoor de doorgang voor fietsers wordt geblokkeerd, enz. Allemaal buiten de blauwe zone. Wij nemen de Van den Berghlaan op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Aanpassen of uitbreiden van het parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 176 Van den Berghlaan (eiland) (2) - Een aantal bewoners heeft aangegeven dat men wenst dat de blauwe zone wordt uitgebreid. Aan de andere kant wenst men volstrekt niet te accepteren dat er betaald parkeren wordt ingevoerd. Dan nog liever de chaos van nu. Men heeft over de hele linie geen enkel begrip voor de redenatie dat bezoekers bij een blauwe zone niet meedelen in de kosten van instandhouding van het parkeerregime. zie antwoord op reactie #175
- 177 Van den Berghlaan (eiland) (3) - Men is volledig en eensluidend tegen het omvormen van de blauwe zone in een zone voor betaaldparkeren. zie antwoord op reactie #175

- 178 Van den Berghlaan - Boslaan - Koning Willem 1 laan - Wij nemen uw signaal ter kennisname aan. Omdat er geen reacties uit deze straten kwamen gaat de wijkraad er vanuit dat men hier van mening is dat er geen veranderingen komen of nodig zijn, of dat men zelfstandig wil reageren.
- 179 Verisstraat - Blankenstraat - Bolstralaan - Daunisstraat - Meermanstraat (1) - In deze straten bestaat al jaren grote onvrede rond het parkeren en de parkeergelegenheid. Van de zijde van het gemeentelijk bestuur én van de gemeentelijke administratie is nooit serieus ingegaan op deze lokale problematiek. Sterker, de problematiek wordt ontkend. Wij nemen deze straten op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 180 Verisstraat - Blankenstraat - Bolstralaan - Daunisstraat - Meermanstraat (2) - In dit deel van de wijk heeft men ook veel overlast van zogenaamde Schiphol parkeerders en fungeert de buurt als parkeeroverloop van onder andere bewoners uit Kalorama. Een paar bewoners zijn er voorstander van om ook in dit deel van de wijk de blauwe zone in te richten. De meeste bewoners geven aan dat zij geen wijziging van de vrije parkeerzone wensen. zie antwoord op reactie #179
- 181 Verisstraat - Blankenstraat - Bolstralaan - Daunisstraat - Meermanstraat (3) - De derde pijler van het gemeentelijk beleidsvoornemen wordt gezien als een positieve oplossing. Het gaat dan over het aanleggen van extra parkeergelegenheid waar duidelijk een behoefte bestaat. zie antwoord op reactie #179
- 182 Diepenbrockhof - Omdat er geen reacties uit deze straten kwamen gaat de wijkraad er vanuit dat men hier van mening is dat er geen veranderingen komen of nodig zijn, of dat men zelfstandig wil reageren. Wij nemen uw signaal ter kennisname aan.
- 183 Willem Pijperlaan - Hendrik Andriessenlaan - Johan Wagenaarlaan, Ant. V.d. Horstlaan - Jacob Obrechtlaan, Sweelincksingel, Van Lier Plantsoen - Sem Dresdenlaan en Arnolduspark (sportcomplex) (1) - Een aantal bewoners maakt zich zorgen over het verschuiven van parkeerproblemen bij verandering van beleid. Mocht in de huidige blauwe zone binnen de wijk betaaldparkeren worden ingevoerd, dan zal de parkeerdruk in deze straten verder toenemen. Wij nemen deze straten op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, bedrijven en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.

- | | |
|--|---|
| <p>184 Willem Pijperlaan - Hendrik Andriessenlaan - Johan Wagenaarlaan, Ant. V.d. Horstlaan - Jacob Obrechtlaan, Sweelincksingel, Van Lier Plantsoen - Sem Dresdenlaan en Arnolduspark (sportcomplex) (2) - Men ondervindt nu al op enkele plaatsen overlast van zogenaamde Schiphol parkeerders.</p> | <p>zie antwoord op reactie #183</p> |
| <p>185 Willem Pijperlaan - Hendrik Andriessenlaan - Johan Wagenaarlaan, Ant. V.d. Horstlaan - Jacob Obrechtlaan, Sweelincksingel, Van Lier Plantsoen - Sem Dresdenlaan en Arnolduspark (sportcomplex) (3) - Hoewel men er niet eenduidig over is komen er suggesties om de hele wijk Hoofddorp-Oost tot blauwe zone om te vormen.</p> | <p>zie antwoord op reactie #183</p> |
| <p>186 Steeds meer met name Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs houden zich op in de buurt van Schiphol in afwachting van een retourvracht. Ook komt het voor, dat chauffeurs de hele combinatie laten staan en ondertussen met een goedkope vlucht heen en weer reizen naar hun land van herkomst. Deze problematiek manifesteert zich nu ook in andere gebieden, zoals op de Wieger Bruinlaan.</p> | <p>De vrachtwagenparkeerproblematiek is een probleem dat op regionale schaal speelt. Er wordt ook op regionale schaal gewerkt aan een oplossing. Dit onderwerp valt daarmee buiten de scope van het strategisch autoparkeerbeleid.</p> |
| <p>187 Het moet ons van het hart dat men met het zoveel mogelijk omzetten van blauwe zones in betaald parkeren in het woongebied (met een hoge parkeerdruk als gevolg van het waterbedeffect van betaald parkeren in Hoofddorp-Centrum), niet het voorgestelde doel zal bereiken.</p> | <p>Het strategisch parkeerbeleid beoogt geen concrete maatregelen te nemen, maar schetst de kaders en richtlijnen waarbinnen, samen met omwonenden, naar gedragen oplossingen gezocht kan. Wij zijn dus niet voornemens om zoveel mogelijk blauwe zones om te zetten in betaald parkeren. Alleen als daar een directe aanleiding toe is, bijvoorbeeld als die blijkt uit klachten van omwonenden, gaan wij onderzoeken of het invoeren van betaald parkeren een mogelijke oplossing is.</p> |
| <p>188 De motivatie inzake de financiën tussen 'wet Mulder' en fiscale regeling dient aanmerkelijk minder prominent als motivatie te worden gebruikt. In letter maar vooral ook in de geest van de nota.</p> | <p>Dank voor uw suggestie. Wij passen dit aan in de nota.</p> |
| <p>189 Het belang van maatwerk per gebied of deelgebied dient meer prominent te worden opgenomen.</p> | <p>Dank voor uw suggestie. Wij passen dit aan in de nota.</p> |
| <p>190 Er dient nadrukkelijk overleg met de convenant partijen te worden opgenomen over de inhoud van de nota, conform het participatieconvenant. [...] Wij stellen voor speciaal voor dit onderwerp een formeel overleg te starten.</p> | <p>Dank voor uw suggestie. Wij hebben met twee wijkraden die interesse hadden in een gesprek over dit onderwerp een gesprek gehad over de nota. Bij de anderen bleek geen behoefte. Daarmee denken wij invulling te hebben gegeven aan de behoefte aan een formeel overleg.</p> |

- 191 Hier is namelijk het aantal parkeerwisselingen van groot belang, dit is op dit stuk parallelweg vele malen hoger dan in het hoofdwinkelcentrum, wat zeker zorgt dat er voldoende parkeergelegenheid dient te komen om deze parkeerwisselingen aan te kunnen als er straks niet meer half op de stoep half op de weg geparkeerd kan worden hier op de parallelweg. Er parkeren per week op dit stukje parallelweg minimaal 3200 auto's van consumenten welke hier even snel hun boodschap komen doen, en vaak niet langer dan 10 minuten geparkeerd staan, dit aantal kan niet vanaf volgend jaar geparkeerd worden op de door u hiervoor aangewezen 8 parkeerplaatsen aan de overzijde van de hoofdrijbaan alhier, daar zijn dit simpelweg te weinig parkeerplekken voor.
- In het centrum geldt al een progressief tarief. Wij verwachten daarom dat er geen verandering optreedt.
- 192 parkeren van de auto door studenten van het Nova College
- Wij nemen de Steve Bikostraat op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, scholen en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 193 kiss&ride door ouders/verzorgers van leerlingen van het HoofdvaartCollege
- zie antwoord op reactie #192
- 194 In het Bestemmingsplan Pax 2006, voorafgaand aan de bouw van het NovaCollege, is expliciet tbv. de bewoners opgenomen dat de Steve Bikostraat wordt ontlast van schoolgeboden gemotoriseerd en langzaam verkeer [zie 2.10|verkeer]
- zie antwoord op reactie #192
- 195 Het NovaCollege heeft een met camera's en beveiligingspersoneel toegerust parkeerterrein met ruim 210 parkeervakken [...] Ondanks deze beschikbare parkeervakken, kiezen de studenten aan het NovaCollege, om hun uiteenlopende redenen, daarvan geen gebruik te maken en kiezen voor de Steve Bikostraat.
- zie antwoord op reactie #192
- 196 Doorgaans cq. dagelijks is daarbij de entree{vaak beide zijden van het asfaltgedeelte} van de Steve Bikostraat, vanaf de Paxlaan bezet door geparkeerde auto's van Nova-studenten, soms voor slechts 2-3 uur om na vertrek prompt door een andere student in gebruik te worden genomen.
- zie antwoord op reactie #192

- 197 Waarbij vaak deels op het trottoir en binnen 5m van de hoek geparkeerd; voor de overige verkeersgebruiker(s) uitzichtbelemmerend. zie antwoord op reactie #192
- 198 Bewoners terugkomend van hun (gepensioneerden/senioren/vrijwilligers) werk, treffen hun parkeervak door auto van een Nova-student ingenomen. zie antwoord op reactie #192
- 199 Eventueel uitwijken naar het NovaCollega ivm. daar wel aanwezige parkeerruimte {afgegrensd na schooltijd} is niet mogelijk zie antwoord op reactie #192
- 200 Zoals via de Schweizerstraat ouders/verzorgers leerlingen naar de lagere school brengen, geschiedt dit ook met leerlingen aan het HoofdvaartCollege{mavo-vmbo} via de Steve Bikostraat, met name tussen 08:30-09:15u. Aan het einde van de schooldag, gedurende het tijdsblok 14:15-15:00u, verzamelen een aantal ouder/verzorgers met hun auto in de Steve Bikostraat, in afwachting dat hun pupil de school zal verlaten en bij de auto arriveren voor het vertrek naar elders. Samen met vertrekkende Nova-studenten ontstaat er door deze niet-bewoners in de doodlopende Steve Bikostraat een soort verkeerschaos, met verkeersonveilige en schadegevoelige situaties voor alle betrokkenen; ook op de kruising Paxlaan/Steve Bikostraat. zie antwoord op reactie #192
- 201 Resteert u nog te melden dat gedurende de aan deze brief voorafgaande periode, meldingen, verzoeken om hulp en bijstand, suggesties en voorstellen die kunnen bijdragen tot het reduceren cq. opheffen van de gesignaleerde problematiek van parkeerdruk, -hinder en -overlast, situatie-foto's, tekeningen ed. aan de toenmalige gebiedsmanager Drs. Hans Kleiss zijn geadresseerd. zie antwoord op reactie #192
- 202 Toezeggingen van regelmatig schouws door de afdeling handhaving, tijdens de schooldagen/uren zijn door de bewoners niet waargenomen. Noch zijn deze aanleiding geweest tot verandering van het parkeergedrag van de Nova-studenten cq. ouders/verzorgers. zie antwoord op reactie #192

- 203 In het mobiliteitsplan is aangegeven dat de gemeente Haarlemmermeer voornemens is om het autoverkeer te weren in het centrumgebied. Dat heeft een negatief gevolg voor de bereikbaarheid van het oude buurtje voor haar bewoners en bezoekers. De toegangswegen tot deze buurt liggen in het centrum. Dit zet de uitgangspunten van het strategisch parkeerbeleid onnodig onder druk; te weten: punt 4. Woongebied: alleen bewoners en hun bezoekers en punt 8. Betaald parkeren mag geen invloed hebben op sociaal bezoek.
- Wij nemen het 'Oude Buurtje' op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, scholen en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Wijziging of instellen van een parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.
- 204 Het oude buurtje is in hoofdzaak woongebied. En daarmee is primair de parkeerbehoefte afgestemd op de bewoners, en hun sociaal bezoek. Daarom leent het zich niet om de huidige parkeerplaatsen te benutten voor recreatieve, toeristisch en winkelend publiek.
- zie antwoord op reactie #203
- 205 Daarnaast is het gebied in de wijk Oud West aangewezen als Beschermd Dorpsgezicht zoals omschreven in de beeldvisie Oude Kern Hoofddorp. Dit dient gehandhaafd te blijven.
- Bij de uitwerking van maatregelen in overleg met omwonenden zullen wij hier rekening mee houden.
- 206 Het spreekt voor zich dat de Gemeente Haarlemmermeer de regels omtrent parkeervergunningen voor de doelgroep 'Bewoners' hanteert voor dit gebied. En daarbij geen vergunningen afgeeft voor (bezoekers van -) bedrijven en winkeliers, ambtenaren en winkel- en kantoorpersoneel.
- Wijziging van het vergunningensysteem behoort tot de mogelijkheden. Wel moet voorkomen worden dat er door de hele gemeente heen een wildgroei aan verschillende regelingen ontstaat.
- 207 Doordat het tevens mogelijk is om te parkeren, wordt het verkeer dusdanig belemmerd dat er geen sprake meer is van mobiliteit. Ook gezien de ligging van de Westelijke Hoofdweg en de lage tariefstelling ten opzichte van het centrum, wordt winkelend publiek aangetrokken om hun auto te parkeren. Een toename van foutparkeerders is het gevolg en handhaving ontbreekt, zo ook in het weekend als in de avond.
- zie antwoord op reactie #203
- 208 Bij de Gemeente Haarlemmermeer is meerdere malen aangekaart geweest dat Jansoniushof een structureel te kort heeft aan parkeren.
- Wij nemen de Jansoniushof op in onze inventarisatie. Na vaststelling van het strategische parkeerbeleid in de gemeenteraad zullen wij, gezamenlijk met omwonenden, scholen en wijkraad naar een passende oplossing gaan zoeken binnen de kaders van het dan vastgestelde beleid. Wijziging van parkeerregime behoort tot de mogelijkheden. Met nadruk willen wij aangeven dat er nog niets vast staat en dat wij niet bepaalde maatregelen op voorhand uitsluiten.

- 209 Ten eerste zijn er bij de ontwikkeling van Jansoniushof te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd. Er is niet voldaan aan de parkeernorm. Deze is gesteld op 1,2 per huishouden.
- In principe moet worden voldaan aan de parkeernorm, maar er kunnen situaties voorkomen dat besloten wordt om van die norm af te wijken. Hier moeten wel zwaarwegende argumenten voor zijn en voldoende alternatieven voor parkeerders.
- 210 Ten tweede wordt gesteld dat er wordt geparkeerd op eigen terrein. Verwacht mag dan ook worden dat huurders van Ymere (Parkeerhof 3) daar dan ook een parkeerplaats hebben toegewezen. Ymere verhuurt deze parkeerplaatsen als optioneel aan haar huurders, in plaats van als onderdeel van de woning. Een deel van het aantal parkeerplaatsen van Parkeerhof 3 blijven jammerlijk onbenut.
- In een vergelijkbare casus elders is gebleken dat wij als gemeente geen machtsmiddelen hebben om een verhuurder te dwingen parkeerplaatsen verplicht onderdeel te maken van een huurcontract. Hoezeer wij de gevolgen betreuren, zorgt dit er wel voor dat de parkeerdruk in de omgeving wordt verhoogd.
- 211 Ten derde worden de openbare parkeerplaatsen door personeel (onder andere van winkels in het centrum) benut. Wanneer deze in de blauwe zone staan, wordt handig gebruik gemaakt van het doordraaien van de parkeerschijf. Handhaving op parkeerdruk ontbreekt.
- zie antwoord op reactie #208
- 212 Sociaal bezoek staat onder druk. Parkeren voor bezoekers in het weekend, dan wel 's avonds is een probleem. Het vieren van een verjaardag, of het geven van een feestje, heeft direct gevolg dat familie, vrienden en kennissen hun auto niet kunnen parkeren.
- zie antwoord op reactie #208
- 213 Daarnaast heeft de Gemeente Haarlemmermeer plannen met het Fort aan de Geniedijk. Een van de plannen omvat het toestaan van horeca en het creëren van een theater in het Fort. Dit maakt dat de parkeerbehoefte in de directe omgeving toeneemt, welke ten koste gaat van de bewoners alsmede hun sociaal bezoekers.
- Reguleringsmaatregelen worden erop gericht dat de nieuwe voorzieningen in het Fort niet leiden tot grote parkeerproblemen. Een toename van de parkeerdruk valt echter niet geheel te voorkomen.

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling
Contactpersoon de heer P.J. van Soest
Telefoon 0900 1852
Uw brief
Ons kenmerk X2017.38148
Bijlage(n) - Tweekolommenstuk beantwoording ingediende reacties Hoofddorp
- Inventarisatielijst parkeerproblemen
Onderwerp Reactienota strategisch parkeerbeleid

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van het strategisch autoparkeerbeleid heeft u gereageerd op de ontwerpnota '*Bestemming bereikt – Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer*'. In totaal hebben wij circa 30 reacties ontvangen. De meeste reacties bestaan uit meerdere opmerkingen. De verschillende opmerkingen hebben wij geanonimiseerd, gegroepeerd en van een antwoord voorzien. Deze vindt u in het bijgevoegde 'tweekolommenstuk'.

Een aantal opmerkingen vallen buiten de scope van het strategisch autoparkeerbeleid. Deze opmerkingen hebben wij dan ook niet in het tweekolommenstuk opgenomen. In een later stadium zullen wij, buiten het strategisch autoparkeerbeleid om, reageren op deze opmerkingen.

De opmerkingen kunnen inhoudelijk worden onderverdeeld in twee groepen:

- 1) Reacties op de beleidsvoornemens, kaders en richtlijnen
De reacties hebben geleid tot aanpassing van de ontwerpnota. Het betreft met name verduidelijking van enkele passages, omdat uit de reacties blijkt dat de essentie van het strategisch autoparkeerbeleid niet voldoende uit de ontwerpnota naar voren kwam. Verder is een aantal nuttige aandachtspunten genoemd, die wij ook in het stuk hebben verwerkt.

2) Aankaarten van parkeerproblemen

Deze reacties hebben wij geïnventariseerd. Hiermee beschikken wij over een eerste groslijst van parkeerproblemen die op basis van het strategisch autoparkeerbeleid kunnen worden aangepakt. Deze vindt u bijgevoegd.

Wat zijn de belangrijkste wijzigingen in de definitieve nota ten opzichte van de ontwerpnota?

- Er wordt minder nadruk gelegd op betaald parkeren
Door een aantal ongelukkig gekozen formuleringen, werd in de ontwerpnota de indruk gewekt dat wij op veel plekken, met name rondom het centrum van Hoofddorp, betaald parkeren willen gaan invoeren. Dit is echter niet het geval. Betaald parkeren is één van de mogelijke instrumenten om, in geval van parkeeroverlast, de overlast tegen te gaan. Betaald parkeren kan een effectief middel zijn om parkeergedrag te sturen (de juiste parkeerders op de juiste plek), maar is niet in alle gevallen de beste en/of de gedragen oplossing.
- Er wordt meer nadruk gelegd op maatwerk
Wij nemen pas ergens maatregelen als er door omwonenden overlast wordt ervaren. Maatregelen komen altijd tot stand in overleg met omwonenden, eventuele bedrijven en de betreffende dorps- of wijkraden. Het strategisch autoparkeerbeleid geeft de kaders waar oplossingen aan moeten voldoen.
- Aantal parkeerplekken in Hoofddorp Centrum
De komende jaren staan er grote ontwikkelingen in het centrum van Hoofddorp op de planning. Uitgangspunt daarbij is dat het aantal parkeerplekken in en direct rond het centrum niet afneemt.
- Nachtpersoneel
Op sommige plekken parkeert nachtpersoneel (bijvoorbeeld rondom R-nethaltes en bij het Spaarne Gasthuis). In parkeeronderzoeken moet hier meer rekening mee worden gehouden.

Hoe nu verder?

Wij hebben de nota '*Bestemming bereikt – Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer*' aangeboden aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Als de gemeenteraad instemt met ons voorstel, dan kunnen we tot uitvoering overgaan. We beginnen met de parkeerproblemen op de groslijst. Als we gaan beginnen met een project krijgen de belanghebbenden een uitnodiging om mee te denken naar een oplossing. Dat proces ziet er globaal als volgt uit:

- Plan van Aanpak en probleemdefinitie
Elk project begint met een Plan van Aanpak waarin de opgave wordt vastgesteld, inclusief een globale planning. De vragen "Wat is precies het probleem dat de belanghebbenden ervaren?" en "Denkt iedereen er hetzelfde over?" moeten beantwoord worden. Er zal ook een objectief onderzoek door een onderzoeksbureau moeten worden gehouden. Wij kunnen namelijk alleen maatregelen nemen als middels objectief onderzoek een probleem wordt vastgesteld. De onderzoeksmethode hangt af van wat het probleem nu concreet inhoudt.

- Mogelijke oplossingen inventariseren
Als de uitkomsten van het onderzoek aanleiding geven tot maatregelen, kan bekeken worden welke maatregelen passen bij de aard van het parkeerprobleem. Gezamenlijk met de belanghebbenden zetten we de mogelijkheden op een rij. Van alle mogelijkheden worden ook de uitvoeringskosten uitgezocht.
- Besluitvorming
Als alle mogelijkheden op een rij staan en we een beeld hebben van welke mogelijke oplossingen (in meer of mindere mate) worden gedragen door de omgeving, nemen wij een besluit over welke maatregel of maatregelen we gaan uitvoeren. Hierover krijgen de belanghebbenden bericht. De maatregelen worden dan ingepland om te worden uitgevoerd.
- Uitvoering
Een aannemer zal de maatregelen komen uitvoeren. Mogelijk moet er nog aanvullende besluitvorming plaatsvinden, zoals aanpassing van de parkeerverordening of een verkeersbesluit. Ook dit wordt (of is reeds) in gang gezet.
- Evaluatie
Na verloop van tijd wordt de maatregel geëvalueerd. Als er geen klachten meer binnenkomen, dan beschouwen we het project als succesvol afgerond. Als de problemen niet, of slechts deels zijn opgelost, dan begint de cyclus weer opnieuw bij de fase van Plan van Aanpak en probleemdefinitie.

Wij verwachten dat we in het tweede kwartaal kunnen beginnen met de eerste projecten, maar dit hangt af van de besluitvorming in de gemeenteraad. De aangepaste nota 'Bestemming bereikt – Uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer' kunt u downloaden vanaf onze website: www.haarlemmermeergemeente.nl/PM

Mocht u nog vragen hebben over deze brief of de nota, dan kunt u contact opnemen met Dhr. P. van Soest. Als u vragen hebt over specifieke parkeerproblemen, dan kunt u contact opnemen met Dhr. J. Bijl. Dit kunt u doen via telefoonnummer 0900-1852 of e-mailadres info@haarlemmermeer.nl.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Carel Brugman

drs. Theo Weterings

Ons kenmerk X2017.38148
Volgvel 4

Verzendlijst t.b.v. FM/DRM

Contactpersoon : de heer P.J. van Soest
Telefoon : 0900 1852
Steller : P.J. van Soest
Geadresseerde :
Uw brief :
Bijlage(n) : - Tweekolommenstuk beantwoording ingediende reacties
- Inventarisatielijst parkeerproblemen
Onderwerp : Reactienota strategisch parkeerbeleid
Kenmerk : X2017.38148

Digitale afschriften aan:

- Archief FM/DRM (geen emailadres benodigd)
- patrick.van.soest@haarlemmermeer.nl
- Joost.Bijl@haarlemmermeer.nl
- J.E.Seinstra@haarlemmermeer.nl
- H.Kleiss@haarlemmermeer.nl
- Rik.Thorborg@haarlemmermeer.nl
- hannie.van.den.bosch@haarlemmermeer.nl

Papieren afschriften aan:

-

Evt. opmerkingen m.b.t. verzending van brief en/of afschriften:

Regels m.b.t. postverzending:

- Afschriften van deze brief worden standaard per email verzonden;
- Indien een afschrift per post verzonden dient te worden, s.v.p. ingevuld rolbericht toevoegen;
- Bovenstaande gegevens m.b.t. adressering/onderwerp checken i.v.m. juiste registratie;
- Afschriften: i.v.m. scannen, één emailadres per regel en s.v.p. hyperlink verwijderen.