



gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp Aanwijzing Parkeerreguleringsgebied Pionier-Bolsterrein en omgeving Nieuw-Vennep

Portefeuillehouder drs. Marja Ruigrok, mr. drs. Beryl van Straten
Inlichtingen Arjen Mulder / Jeroen Dolman (+31235674998)
Collegevergadering 13 mei 2025
Raadsvergadering
Raadsvoorstelnummer 12115812

1. Voorstel Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het projectgebied van het Pionier-Bolsterrein en het Händelplein, de Strausslaan en de Helsinkilaan in Nieuw-Vennep (conform figuur 1: Zone parkeerregulering op pagina 4) aan te wijzen als nieuw parkeerreguleringsgebied op basis van de Parkeerverordening en de overige buurten rondom het plangebied hier nog buiten te houden;
2. de parkeerregulering voor dit gebied gefaseerd in werking te laten treden op zijn vroegst gelijktijdig aan of uiterlijk binnen drie maanden na de oplevering van de eerste woningen binnen het plangebied, naar verwachting in 2027;
3. vast te houden aan een bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning zoals in het masterplan Pionier-Bolsterrein is vastgelegd en hiermee af te wijken van het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (herziening 2025);
4. met in achtneming van de uitkomsten van de bewonersraadplegingen elders in onze gemeente inzake parkeerregulering, te onderzoeken of het Uitwerkingsbesluit behorende bij de Parkeerverordening Haarlemmermeer 2018 en de vigerende parkeerbelastingverordening en legesverordening (besluit van 11 juli 2023) geactualiseerd dient te worden ten aanzien van de werking van de bezoekersregeling en de vergunningsregeling en, indien dit wenselijk is, hiertoe in de loop van 2026 een besluit te nemen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. ten behoeve van de uitwerking en voorbereiding van de parkeerregulering tot aan het uitvoeringsbesluit een budget ter hoogte van € 0,2 miljoen beschikbaar te stellen, in de Najaarsrapportage 2025 te verwerken en te dekken uit de reserve Schaalsprong.

2. Samenvatting

Op 3 maart 2022 is het Masterplan voor het Pionier-Bolsterrein te Nieuw-Vennep vastgesteld door de raad (2021.0003183). Dit plan biedt het kader voor de transformatie van het Pionier-Bolsterrein van een bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied. De doelstelling is circa 2.000 woningen te realiseren, waarvan de helft in het betaalbare segment. Daarnaast het verbeteren van de (verkeers-)verbindingen en het draagvlak van lokale voorzieningen in Nieuw-Vennep. Hierbij streven we naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.

In het Masterplan Pionier-Bolsterrein is opgenomen dat in de stedenbouwkundige opzet het bewonersparkeren wordt opgelost in gebouwde voorzieningen, de zogenaamde 'mobiliteitshubs'. Bezoekers kunnen op straat of in gebouwde voorzieningen parkeren. Aan de hand van het mobiliteitsplan wordt dat verder uitgewerkt. In de inrichting van de buitenruimte wordt zoveel mogelijk ruimte gegeven aan klimaatadaptie en groen.

Door het instellen van parkeerregulering in de openbare ruimte, zorgen wij ervoor dat de mobiliteitshubs goed gebruikt worden en dat er geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Het doel is om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren. Dit draagt bij aan een goed beheersbare parkeersituatie, waarbij bezoekersparkeerplaatsen in het openbare gebied daadwerkelijk beschikbaar blijven voor bezoekers en bewoners die op straat moeten parkeren. Dit is destijds al aangekondigd in het raadsvoorstel Masterplan Pionier-Bolsterrein en past ook binnen ons parkeerbeleid (Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer, 2017.0004524).

Wij hebben in dat kader vanaf februari 2025 een proces van raadpleging en advies met de direct betrokken omwonenden uitgevoerd op basis van een ontwerpvoorstel om parkeerregulering in en rondom het plangebied in te voeren. Er is onder meer met de Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep (Dorpsraad) gesproken, met de Ondernemers Vereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ) en het Bewonerscomité 'Nieuw-Vennep zegt Nee tegen betaald parkeren' (Bewonerscomité). Wij willen onze waardering uitspreken voor de wijze waarop de belanghebbenden hun betrokkenheid hebben vormgegeven. Vooral omwonenden rondom het plangebied hebben veel zorgen geuit.

Wij hebben waar mogelijk de wensen en suggesties verwerkt in voorliggende voorstel: Wij hebben besloten in de omliggende buurten van het Pionier Bolsgebied voorlopig geen parkeerregulering in te stellen. Er is een fasering aangebracht waardoor gereguleerd parkeren rondom het plangebied pas gefaseerd wordt ingevoerd als dit nodig is, pas als de parkeerdruk in (het deel van) de wijk hoger dan 95% is uitgekomen en er voldoende draagvlak voor parkeerregulering geconstateerd wordt.

Ook zullen wij onderzoeken of het uitvoeringsbesluit parkeerregulering aangepast zou moeten worden om het parkeerinstrumentarium (zoals vergunningen bezoekersparkeerregeling) te vernieuwen.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Het Masterplan beoogt een wijk met een prettige woonomgeving met voldoende ruimte voor groen en verblijf in de openbare ruimte. Wij vinden het belangrijk dat bewoners keuze hebben in de wijze van bewegen en hanteren daarom het STOMP (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit, Privévervoer) principe. Daarnaast wordt de betaalbaarheid van de woningen bevorderd doordat de kosten voor gebouwd parkeren die op de woningen drukken, beperkt worden.

We willen een parkeerregulering inrichten die zorgt voor een optimale verdeling van de parkeercapaciteit, zodat de juiste parkeerder op de juiste plek parkeert. Dit draagt bij aan een goed beheersbare parkeersituatie, waarbij bezoekersparkeerplaatsen in het openbare gebied daadwerkelijk beschikbaar blijven voor bezoekers en bewoners die op straat moeten parkeren.

Daarnaast willen we ervoor zorgen dat de nog te realiseren mobiliteitshubs in het plangebied (onderdeel van het Masterplan Pionier-Bolsterrein) ook daadwerkelijk worden gebruikt door bewoners en bezoekers. Door betaald parkeren op straat hebben de nieuwe bewoners van het Pionier-Bolsterrein immers een aanleiding om een vergunning af te nemen in de hubs die daardoor een gezonde exploitatie krijgen. We zullen met initiatiefnemers in het plangebied het gesprek aangaan om een logisch, duidelijk en aantrekkelijk parkeersysteem in de hubs te realiseren dat goed aansluit bij het parkeerregime in de openbare ruimte.

Wat is de aanleiding, context?

Op 3 maart 2022 is het Masterplan voor het Pionier-Bolsterrein te Nieuw-Vennep vastgesteld door de raad (2021.0003183). Dit plan biedt het kader voor de transformatie van het Pionier-Bolsterrein van een bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied. Dit verouderde bedrijventerrein is gunstig gelegen nabij het centrum van Nieuw-Vennep met twee winkelcentra en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbindingen in de buurt (huidige lijnvoering 379 op de Operaweg en toekomstige HOV Noordwijk-Schiphol). De doelstelling is circa 2.000 woningen te realiseren, waarvan de helft in het betaalbare segment. Hierbij streven we naar een veilige, aantrekkelijke en gezonde fysieke leefomgeving.

Bij de vaststelling van het Masterplan Pionier-Bolsterrein was al duidelijk dat de voorgestelde combinatie van (betaalbaar) wonen in een hoge dichtheid zou leiden tot de noodzaak tot instellen van een parkeerregulering.

Door het instellen van een parkeerregulering in de openbare ruimte rondom de hubs, zorgen wij ervoor dat de mobiliteitshubs goed gebruikt worden en dat er geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Het doel is om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren. Dit past ook binnen ons Strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer (2017.0004524). In het raadsbesluit Masterplan Pionier Bolsterrein (2021.0003183) is dat in maart 2022 al aangekondigd.

Wij zijn van plan het Van Groningenperceel aan de Staringstraat dat de gemeente in de aanloop op de ontwikkeling heeft aangekocht, in 2026 via een aanbesteding aan te bieden aan de markt voor ontwikkeling. Duidelijkheid over welk parkeerbeleid geldt, is nodig voor de goede uitvoering van deze aanbesteding. Ditzelfde geldt voor de initiatiefnemers in het gebied: ook zij moeten duidelijkheid hebben over welk parkeerregime past in dit gebied om hun investeringsbeslissingen te kunnen nemen.

Welk doel wordt nagestreefd?

Het uiteindelijke doel is het realiseren van circa 2.000 woningen in het plangebied, waarvan minimaal 50% in het betaalbare segment (30% sociale huur en 20% middensegment koop en huur). We hanteren hiervoor de normen van het Rijk.

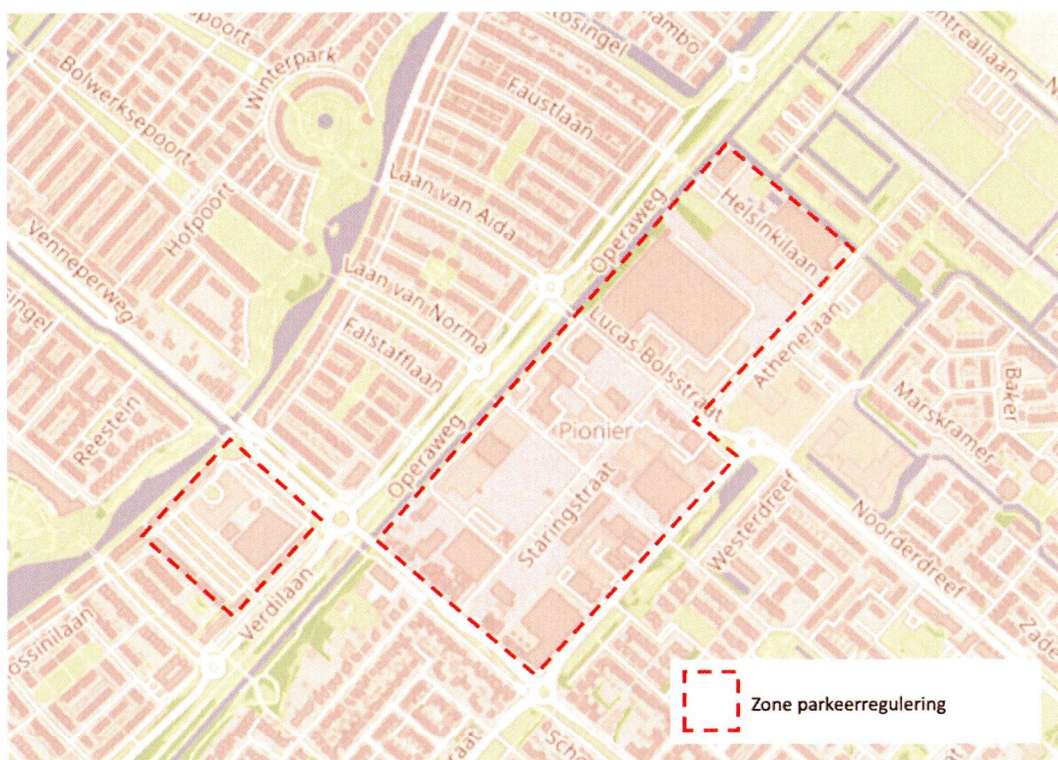
Dat hier een grote behoefte aan is werd duidelijk uit de peiling in de omgeving: jongvolwassenen wonen nog thuis omdat ze geen eigen betaalbare plek kunnen vinden in hun gewenste woonomgeving. In de onze gemeente gaat het om meer dan 10.000 jongvolwassenen. De inwonende volwassen kinderen zorgen ook in Nieuw-Vennep voor een

druk op de parkeersituatie, omdat hierdoor vaak meer auto's dan gemiddeld per huishouden aanwezig zijn.

Door het instellen van een parkeerregime willen we ervoor zorgen dat inwoners op de juiste, voor hen bestemde, parkeerplaatsen parkeren zodat er zo min mogelijk overlast wordt ervaren.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

We gaan de invoering van parkeerregulering voorbereiden voor het plangebied Pionier-Bolsterrein en omgeving (Helsinkilaan, Handelplein, Strauslaan).



Figuur 1: Zone parkeerregulering Pionier-Bolsterrein

We gaan met de initiatiefnemers in het plangebied het overleg aan over de wijze waarop de hubs (zie de toelichting in 3.5) worden ingevuld en hoe de exploitatie wordt georganiseerd. Onderdeel van dit overleg zal ook zijn de (redelijke) prijsstelling van de parkeerplekken in de hubs en de wijze waarop het eigendom wordt georganiseerd. Wij hebben hierbij een voorkeur voor een vereniging van eigenaren (VVE)-constructie waarbij de parkeerplekken in de hubs in eigendom komen van de omliggende VVE's. Ook het deelvervoer zou in die constructie mee kunnen.

De parkeerregulering zal worden vormgegeven op basis van de volgende uitgangspunten die na besluitvorming verder in samenhang worden uitgewerkt in een wijziging van het Uitwerkingsbesluit bij de parkeerverordening 2018 (versie 7 december 2021):

- a. het moment van invoering van het parkeerregime wordt gekoppeld aan de oplevering van de eerste woningen in het gebied (verwacht in 2027) om te voorkomen dat de nieuwe bewoners 'gratis' parkeren op straat als startsituatie ervaren;
- b. de wens is het bezoekerstarief op straat hoger vast te stellen dan het bezoekersparkeertarief in de hub (hierover wordt met de initiatiefnemers afstemming gezocht);
- c. bestaande bewoners en bedrijven binnen het plangebied komen in aanmerking voor een parkeervergunning indien zij niet beschikken over de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren;
- d. de nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen in het plangebied Pionier-Bolsterrein komen niet in aanmerking voor parkeervergunningen en kunnen in de hubs terecht;
- e. de parkeerregulering geldt op de tijdstippen waarop dit noodzakelijk is, door middel van het instellen van venstertijden die rekening houden met de momenten van hoge parkeerdruk in de betreffende zone;
- f. de parkeerregulering bij Sportcentrum De Estafette (Helsinkilaan) en rondom winkelcentrum Getsewoud (Strausslaan, Händelplein) geldt op de tijdstippen waarop dit noodzakelijk is en zal kort parkeren faciliteren, met als doel het ondersteunen van tijdelijk bezoek aan publieksgerichte voorzieningen en het voorkomen van langparkeren. Dit kan in de vorm van een blauwe zone of middels dynamische parkeertarieven (bijvoorbeeld de eerste twee uur gratis parkeren), als het ware een 'digitale blauwe zone'. Deze regulering wordt gelijktijdig ingevoerd met de regulering in plangebied Pionier-Bols..

We gaan de parkeerdruk in de omliggende buurten rondom en binnen het plangebied regelmatig monitoren om tijdig inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de parkeerdruk, en zo nodig maatregelen te nemen wanneer de parkeerdruk te hoog blijkt, zoals beschreven in het Strategisch Autoparkeerbeleid (2017.0004524). Ook de werking van het parkeersysteem (inclusief de bezettingsgraad van de hubs) willen we jaarlijks monitoren gedurende de looptijd van het project.

We gaan onderzoeken of in de voorziene mobiliteitshub aan de Hugo De Vriesstraat (het ontwikkelingsgebied op het Van Groningenterrein) de bouw van een optionele extra parkeerla(a)g(en) mogelijk kan worden gemaakt ingeval extra parkeerplaatsen in de toekomst wenselijk of noodzakelijk zouden blijken te zijn.

Bezoekerparkeernorm

Wij houden vast aan de beoordeling die het adviesbureau RHDHV heeft gedaan in het advies dat aan het masterplan ten grondslag ligt, waarin op basis van de locatiespecificaties en bezoekerskarakteristieken is geadviseerd de bezoekersnorm op 0,3 te stellen.

Wij zien geen reden om af te wijken van deze normstelling in het masterplan. Hiermee geven wij invulling aan de zorgen die de omgeving heeft geuit over de 'krappe' parkeernormen. Dit betreft een afwijking van het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (herziening 2025) waarin de bezoekersnormen recentelijk juist zijn verlaagd tot 0,2.

Onderzoek modernisering parkeerproducten

Met in achtneming van de uitkomsten van de bewonersraadplegingen in Badhoevedorp, Hoofddorp en Nieuw-Vennep inzake parkeerregulering, gaan we onderzoeken of het uitwerkingsbesluit behorende bij de Parkeerverordening Haarlemmermeer 2018 en de vigerende Parkeerbelaastingverordening en legesverordening geactualiseerd dienen te worden ten aanzien van de werking van de bezoekersregeling en de vergunningsregeling en, indien dit wenselijk is, willen we hierover in de loop van 2026 een besluit nemen.

Wat zijn de argumenten?Argumenten Parkeerregulering

Argumenten voor het invoeren van een parkeerregulering zijn:

- reguleren van de schaarse parkeerplekken: de juiste doelgroepen op de juiste plek, op het juiste moment. Het (schaarse) parkeren op straat in het plangebied wordt benut door bezoekers en niet door bewoners (ook bij winkelcentrum Getsewoud en Sportcentrum De Estafette). Ook het geregeld voorkomende 'Schipholparkeren' rondom de HOV-haltes wordt hiermee voorkomen;
- mogelijk en exploitabel maken van een mobiliteitshub, waardoor er efficiënt gebruik ontstaat van de openbare ruimte. Dat leidt tot verhoging van de kwaliteit en leefbaarheid in het plangebied;
- de inkomsten uit betaald parkeren worden ingezet voor handhaving, vergunningsuitgifte en onderhoud en hebben niet tot doel extra inkomsten te genereren. Inzet is om de tarieven met niet meer dan de inflatie te laten stijgen.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

Wanneer de schil rondom het Pionier Bolsgebied niet wordt gereguleerd, is de kans aanwezig dat de nieuwe bewoners van het plangebied ervoor kiezen om niet in de betaalde hubs te parkeren, maar juist in de omliggende straten. Dit kan leiden tot een toename van de parkeerdruk in deze aangrenzende buurten die geleidelijk zal oplopen naargelang het aantal nieuwe woningen in het plangebied toeneemt.

De haalbaarheid van de hubs wordt mogelijk negatief beïnvloed door de gefaseerde invoer van parkeerregulering.

3.3 Wat mag het kosten?

De kosten voor de uitvoering van dit voorstel worden geraamd op € 200.000. Dit bedrag is als volgt gespecificeerd:

	2026	2027	totaal
Advieskosten	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000
Ambtelijke inzet	€ 50.000	€ 50.000	€ 100.000
Totaal	€ 100.000	€ 100.000	€ 200.000

De uitwerking ziet op de benodigde middelen en inzet om de regulering in te voeren.

In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is.

Met deze kosten is geen rekening gehouden in de programmabegroting. Voor de dekking van de geraamde kosten uit de reserve Schaalsprong wordt een voorstel gedaan bij de integrale afweging in de Najaarsrapportage 2025. De uitvoering van dit voorstel kan starten nadat de raad de Najaarsrapportage 2025 heeft vastgesteld.

De invoering van parkeerregulering vereist investeringen zoals de benodigde (uitbreiding van de) organisatie en de betaalinfrastructuur alsmede plaatsing van borden in de openbare weg. Ook het publiek zal geïnformeerd moeten worden middels een voorlichtingscampagne. Deze kosten zijn momenteel nog niet uitgewerkt omdat de feitelijke invoering nog niet op korte

termijn zal plaatsvinden. Deze investeringen zullen bij de uitwerking van de maatregelen worden gespecificeerd.

Deze kosten worden gedekt door de opbrengsten uit het systeem: door legesheffing op vergunningverlening en ontheffingen en de inkomsten uit bezoekersparkeren (uur- en dagtarief) ter dekking van de investerings- en beheerskosten. Het principe is dat de kosten gedekt worden door de opbrengsten. Derhalve gaan we in beginsel uit van een neutraal effect op de gemeentelijke begroting.

De investeringskosten voor de invoering van de parkeerregulering zullen worden aangevraagd bij het besluit tot aanpassing van het Uitwerkingsbesluit bij de Parkeerverordening 2018 (versie 7 december 2021) waarin deze zullen worden gespecificeerd.

Wat zijn de financiële risico's?

Bij de uitvoering van dit voorstel/deze nota moet rekening worden gehouden met de volgende significante risico's:

De risico's zijn primair gelegen in het structureel niet kunnen dekken van de kosten die gemoeid zijn met het in stand houden van de parkeerregulering. Hierdoor zou per saldo een jaarlijks exploitatietekort ten laste van onze gemeentebegroting komen. Dit risico is te verkleinen door de kosten voor gebruik van de parkeerregulering doorlopend te ijken aan de langjarige kosten voor beheer en instandhouding. Hierbij dient te worden aangetekend dat de gemeente geen verdiendoelstelling heeft met parkeerregulering. Om dit uitgangspunt zo goed mogelijk te borgen voor de toekomst, zullen we dit opnemen in de uitwerking van de regulering.

Hiernaast ontstaat er meer onzekerheid over de exploitatie van de toekomstige mobiliteitshubs. Dit werkt ook door bij de mobiliteitshub op het Van Groningenterrein. Maar ook de initiatiefnemers kunnen hier nadelige effecten van ondervinden. Terwijl het exploiteren van een mobiliteitshub in een woonwijk in het algemeen al onrendabel is. Dit kan onder andere betekenen dat de initiatiefnemers hun planexploitaties niet meer sluitend krijgen wat ontwikkeling mogelijk zal doen stagneren.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van het benodigde budget voor uitwerking en voorbereiding. Het college is verantwoordelijk voor de parkeerregulering. Binnen het college is de portefeuillehouder Verkeer & Vervoer het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Participatie

We hebben door een extern bureau laten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot een goede en beheersbare oplossing te komen voor het parkeren op het Pionier-Bolsterrein. Op basis van dit onderzoek is tweede helft 2024 een advies uitgebracht.

Begin 2025 hebben wij een proces van raadpleging en advies met de planomgeving opgestart. Dit is begonnen met een raadpleging waarin een grote groep omwonenden is benaderd met een brief. Zij konden aangeven waar hun informatiebehoefte lag als eerste inventarisatie voor het vervolg. Hierop zijn circa duizend reacties ontvangen. Wij hebben vanaf februari 2025 een proces van raadpleging en advies met de direct betrokken omwonenden uitgevoerd op basis van een ontwerpvoorstel om parkeerregulering in en rondom het plangebied in te voeren. Er is

onder meer met de Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep (Dorpsraad) gesproken, met de Ondernemers Vereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ) en het Bewonerscomité 'Nieuw-Vennep zegt Nee tegen betaald parkeren' (Bewonerscomité). Wij willen onze waardering uitspreken voor de wijze waarop de belanghebbenden hun betrokkenheid hebben vormgegeven. Vooral omwonenden rondom het plangebied hebben veel zorgen geuit. Wij hebben waar mogelijk wensen en suggesties naar aanleiding van het participatieproces verwerkt in het voorliggende voorstel.

Op 12 februari 2025 heeft een online-uitzending plaatsgevonden waar wij de planvoornemens hebben uitgelegd. Tijdens deze uitzending zijn circa 650 vragen gesteld via Whatsapp. Deze vragen zijn in de daaropvolgende weken beantwoord door middel van een beantwoordingsmemo die op onze gemeentewebsite (<https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuw-vennep/vragen-en-antwoorden-online-informatiebijeenkomst>) is gepubliceerd.

Op 12 april 2025 hebben wij een informatiemarkt in de Van Zantenhof in Nieuw-Vennep georganiseerd, waar belanghebbenden zich nader konden informeren en in gesprek konden met vertegenwoordigers van onze gemeente.

In een digitale uitzending op 22 mei 2025 gaan we ook nader op de zorgen over de parkeerregulering in: we hebben geluisterd naar de signalen uit de omgeving en zullen kort toelichten hoe we deze in het voorliggende voorstel hebben verwerkt.

In de tussentijd is ook gesproken met de Dorpsraad, OVHZ en het Bewonerscomité. Ook is met meerdere individuele inwoners en initiatiefnemers in het plangebied gesproken en gecorrespondeerd over de plannen. Diverse raadvragen zijn beantwoord. Het was duidelijk dat de plannen voor onrust zorgen in de lokale gemeenschap.

Naar aanleiding van het doorlopen proces van raadpleging en advies met belanghebbenden hebben wij besloten in de omliggende buurten van het Pionier-Bolsterrein voorlopig géén parkeerregulering in te stellen. Uitzonderingen hierop vormen Sportcentrum De Estafette (Helsinkilaan) en de omgeving van winkelcentrum Getsewoud (Händelplein en Strauslaan). In deze twee gebieden wordt regulering toegepast om kort parkeren te faciliteren, met als doel het ondersteunen van tijdelijk bezoek aan publieksgerichte voorzieningen en het voorkomen van langdurig parkeren door derden.

Na invoering van de parkeerregulering zal de parkeerdruk binnen het projectgebied, in de omliggende buurten en op de mobiliteitshubs structureel worden gemonitord. Indien sprake is van een toename van parkeerdruk, waarbij wij uitgaan van een bezetting hoger dan 95%, dan kunnen wij besluiten om op die locaties alsnog een passende parkeerregulering in te voeren wanneer daarvoor voldoende draagvlak wordt vastgesteld. Wij zullen hierover dan vooraf met de Dorpsraad en andere betrokkenen in overleg treden.

Ook is duidelijk geworden dat er bezwaren zijn tegen enkele regelingen uit het Uitvoeringsbesluit Parkeerregulering, met name inzake de hoeveelheid parkeervergunningen per huishouden en de inrichting van de bezoekersregeling. In een separaat proces willen we bestuderen of en hoe deze regelingen wellicht kunnen worden gemoderniseerd om tegemoet

te kunnen komen aan wensen die niet alleen in Nieuw-Vennep maar ook in Hoofddorp en Badhoevedorp worden geuit in soortgelijke processen inzake invoeren van parkeerregulering. Wij verwachten in de loop van 2026 een besluit hierover te kunnen nemen.

Parkeernormen Masterplan Pionier-Bolsterrein

In het Masterplan zijn de parkeernormen voor het plangebied vastgesteld. Hierbij is de gemeentelijke Handboek Parkeernormen leidraad geweest. Op basis van advies van een extern bureau (RHDHV) is het gebied en het plan gekwalificeerd op basis van de diverse criteria zoals nabijheid HOV en voorzieningen. De visie van de adviseur op de parkeernormen voor het Pionier-Bolsterrein berust op toepassing van het 'STOMP-principe' (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit en Privévervoer).

De herkomst van bezoekers in het plangebied is lastig te bepalen. Ook voert onze gemeente geen sterk sturend beleid op het verminderen van het autobezit en autogebruik. Hierdoor is het afwijken van de bezoekersnormen die het CROW ten tijde van het vaststellen van het masterplan aanhoudt (0,3 per woning) niet te onderbouwen. De in de laatste versie van de richtlijn verlaagde bezoekersnorm wordt dan ook niet toepasselijk geacht en we willen derhalve de normen uit het Masterplan handhaven.

Op basis van bovenstaande advies zijn de normen in het masterplan vastgelegd met verwijzing naar de gemeentelijke parkeernormen. Dit resulteert in een norm van gemiddeld circa één parkeerplaats per woning.

Hubs

De hubs zijn in het Masterplan voorgesteld als mobiliteitsoplossing: in de hubs kunnen bewoners hun auto's parkeren op basis van abonnementen of parkeerrechten. Ook bezoekers kunnen in deze hubs kortparkeren. Daarnaast bevatten de hubs voorzieningen voor deelvervoer, zoals deelauto's of deelfietsen. Door de beschikbare parkeerplaatsen te delen is de meest efficiënte exploitatie mogelijk (met de hoogste gebruikswaarde), wat kostenverlagend werkt voor de woningen.

De hubs worden door en voor rekening en risico van de initiatiefnemers gerealiseerd. Het beheer van de hubs ligt bij de Verenigingen van Eigenaars, bij een externe beheersorganisatie of een belegger. In beginsel neemt de gemeente geen deel in eigendom en exploitatie. We gaan wel het gesprek aan met initiatiefnemers om te zorgen voor een logisch, duidelijk en aantrekkelijk parkeersysteem in de hubs dat goed aansluit bij het parkeerregime in de openbare ruimte.

Op het Van Groningenterrein is een hub voorzien op onze gemeentelijke grond die wordt meegenomen in een marktender van de grond. Hierbij kan onze gemeente eisen stellen aan de exploitatie.

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

De raad zal door ons worden geïnformeerd wanneer de uitwerking van de voorgenomen maatregelen heeft plaatsgevonden in een aanpassing van het Uitwerkingsbesluit bij de Parkeerverordening 2018 (versie 7 december 2021). Naar verwachting is dit in 2026.

Inzake de uitkomsten van de monitoring zal de raad door ons worden geïnformeerd indien en wanneer deze aanleiding zou geven tot aanpassing van de regulering.

Voor de implementatie van de parkeerregulering zal separaat krediet worden aangevraagd.

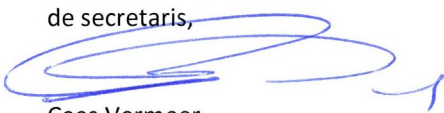
3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Het Pionier-Bolsterrein is onderdeel van de Schaalsprong Wonen en past binnen de kaders van Woondeal afspraken in de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De 2.000 woningen zijn een belangrijke toevoeging aan de woningvoorraad in onze gemeente en voorzien in een grote vraag naar (betaalbare) woningen in Nieuw-Vennep, met nadruk op de kleine huishoudens. Parkeerregulering bevordert de realiseerbaarheid van dit doel.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

de burgemeester,


Cees Vermeer

W.v.a. R.F.J. van Duijn

Bijlage(n)


Marianne Schuurmans-Wijdeven

B.A. Marja Ruygrok

- Korte weergave van de uit de omgeving opgehaalde standpunten