
Empaction
PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS
DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR



Rapport

Parkeerbalans Stadscentrum Hoofddorp

Opdrachtgever: Gemeente Haarlemmermeer
Plaats en datum: Eindhoven,
Projectnummer: 2023/1305

CONCEPT

Inhoudsopgave

1. INLEIDING 4
2. SAMENVATTING 4
3. LEESWIJZER 4
4. PARKEERBALANS 5
   4.1 VOORGESCHIEDENIS 5
   4.2 OPDRACHT AAN EMPACTION 5
   4.3 DOEL VAN EEN PARKEERBALANS 5
   4.4 GEBIEDSINDELING GEWIJZIGD 6
   4.5 PARKEERCAPACITEIT 8
      4.5.1 Totale parkeercapaciteit 9
      4.5.2 Te benutten parkeercapaciteit 9
5. SCENARIO'S 9
   5.1 SCENARIO 1: BASISSCENARIO 10
   5.2 SCENARIO 2: NIETS BIJBOUWEN 11
   5.3 SCENARIO 3: ÉÉN GARAGE NIET BOUWEN, DE ANDERE KLEINER VAN OMVANG 11
   5.4 SCENARIO 4: BINNENWEG EN CENTRUMZICHT/PARKZICHT ALLEBEI KLEINER 11
   5.5 SCENARIO 5: ÉÉN GARAGE BOUWEN; DE ANDER VOOR DE HELFT 12
   5.6 SCENARIO 6: ER WORDEN 500 PLAATSEN GEBOUWD 12
   5.7 SCENARIO 7: VOORKEURSCENARIO 12
   5.8 SAMENVATTING SCENARIO'S 13
6. CONCLUSIES OP BASIS SCENARIO'S 13
   6.1 NIETS DOEN IS GÉÉN OPTIE 13
   6.2 LAGERE NORM NIET ERG EFFECTIEF 13
   6.3 LOOPAFSTANDEN OP PIEKMOMENTEN ZIJN VAN BELANG 14
      6.3.3 Handhaven loopafstand tot maximaal 500 meter op piekoment 14
      6.3.4 Accepteren van loopafstanden van meer dan 500 meter op de piekmomenten 14
      6.3.5 Handhaven loopafstanden tot 500 meter op piekmomenten: méér investeren 14
7. VOORLIGGENDE KEUZES 14
   7.1 KEUZE 1: VASTHOUDEN AAN EEN MAXIMALE LOOPAFSTAND VAN MAXIMAAL 500 METER OP PIEKMOMENT EN HET ONTZIEN VAN DE WOONBUURTEN 15
   7.2 KEUZE 2: LOSLATEN MAXIMALE LOOPAFSTAND VAN MAXIMAAL 500 METER OP PIEKMOMENT 15
   7.3 KEUZE 3: IS KEUZE 1, MAAR DAN GEFASEERD 15

8. ADVIES 15
9. BIJLAGEN 17
Bijlage 1. Meegenomen ontwikkelingen inclusief programma 17
Bijlage 2. Basis-scenario (scenario nr. 1) 17
Bijlage 3. Niets bijbouwen (scenario nr. 2) 17
Bijlage 4. één garage niet bouwen, de andere kleiner van omvang (scenario nr. 3) 18
Bijlage 5. Scenario 4: beide garages kleiner (scenario nr. 4) 18
Bijlage 6. één garage bouwen; de ander voor de helft (scenario nr. 5) 18
Bijlage 7. er worden 500 plaatsen gebouwd (scenario nr.6) 18
Bijlage 8. Voorkeurscenario (scenario nr. 7) 18

CONCEPT

1. Inleiding

Het stadscentrum van Hoofddorp doorloopt tot 2030 een groot aantal ontwikkelingen. Met het programma Stadscentrum Hoofddorp wordt verder gebouwd aan de toekomst van Hoofddorp; een aantrekkelijke en levendige stad in het hart van de Randstad. Het stadscentrum wordt een centrale ontmoetingsplek voor iedereen die er wil wonen, werken, ontspannen en winkelen. Onderzoek naar woonbehoeften laat zien dat er vraag is naar meer kwaliteit in de openbare ruimte, net als verbeterde infrastructurele verbindingen en een mix van functies. Zo ontstaat een Stadscentrum met stedelijke allure waar veel te doen is en dat goed bereikbaar is te voet, met de fiets, met de auto en met het openbaar vervoer. Hierbij speelt de bereikbaarheid van het centrum een grote rol. In dit rapport wordt – als onderdeel van de bereikbaarheid per auto – specifiek ingegaan op het auto-parkeren in en rond het centrum. Bij het opstellen van de parkeerbalans is aansluiting gezocht bij de in opstelling zijnde 'visie Stadscentrum'. In die visie wordt het aantal parkeerplaatsen op het maaiveld gereduceerd ten gunste van groen en leefbaarheid. Ook is er rekening gehouden met eerdere besluitvorming op het onderdeel 'parkeren'.

2. Samenvatting

Dit document behandelt de totstandkoming van de parkeerbalans voor het stadscentrum van Hoofddorp. Aan de hand van het te ontwikkelen programma is een aantal scenario's opgesteld voor de benodigde parkeercapaciteit in 2030.

Uit de scenario's is de conclusie getrokken dat loopafstanden tussen parkeerplaats en bestemming van grote invloed zijn op het aantal te realiseren parkeerplaatsen op de piekmomenten. Bij het handhaven van loopafstanden tot ca. 500 meter op de piekmomenten moeten er ongeveer 700 tot 750 plaatsen worden bijgebouwd. Bij loslaten van deze afstand zou op de piekmomenten kunnen worden volstaan met ca. 500 plaatsen.

Daarmee is een goede bereikbaarheid te realiseren, zonder dat er op de piekmomenten een overschot aan parkeerplaatsen ontstaat. Zo'n overschot zou ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en zou ook een fors beslag leggen op de financiële middelen van de gemeente.

In het advies stellen wij daarom voor om te kiezen voor het scenario:

- waarbij 500 plaatsen worden bijgebouwd in de garage Centrumzicht/Parkzicht. Deze 500 plaatsen zijn de ondergrens uit raadsbesluit 2020.0002651 waarin voor de garage Centrumzicht/Parkzicht een capaciteit is vastgelegd van 500-600 plaatsen.
- waarbij er aan de Binnenweg ruimte wordt gereserveerd om later nog 200 plaatsen te kunnen toevoegen en
- waarbij deze keuze gefaseerd wordt uitgevoerd om
    - mogelijke desinvesteringen te voorkomen en
    - te kunnen schakelen op de momenten dat dit nodig is.

3. Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het doel en de totstandkoming van de parkeerbalans.
- In hoofdstuk 5 worden diverse scenario's behandeld om tot een sluitende parkeerbalans te komen.
- In hoofdstuk 6 worden (op basis van de scenario's uit hoofdstuk 5) conclusies met betrekking tot de parkeerbalans getrokken.

CONCEPT

- In hoofdstuk 7 worden de voorliggende keuzes inzichtelijk gemaakt.
- In hoofdstuk 8 wordt ons advies verwoord.

4. Parkeerbalans

4.1 Voorgeschiedenis

In het centrum zal tot 2030 sprake zijn van een uitbreiding van functies, zie ook bijlage 1. De gemeente Haarlemmermeer heeft voor het realiseren van de uitbreiding van functies in en rondom het stadscentrum van Hoofddorp in de afgelopen periode veel informatie verzameld. Er zijn ook diverse onderzoeken uitgevoerd. Het doel van het verzamelen van die informatie was om inzicht te verkrijgen in de te verwachten extra parkeerdruk in de toekomst in en rond het centrum van Hoofddorp, als gevolg van de ontwikkelingen.

De basis voor de parkeerbalans is:

- het te ontwikkelen programma in de periode tot 2030.
- het door Dufec uitgevoerde parkeertellingen (november 2022).
- de vigerende regelgeving van de gemeente Haarlemmermeer en
- de conceptvisie Stadscentrum

Door bureau Spark is in december 2022 een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans gaat uit van 15 ontwikkelgebieden in en rond het centrum. De informatie uit deze parkeerbalans is – na akkoord van de gemeente – door Empaction als uitgangspunt gebruikt voor haar werkzaamheden, waarbij de gegevens uit de parkeerbalans van Spark als 'juist en volledig' worden aangemerkt. Er zijn daarom voor de parkeerbalans aangaande auto-parkeren geen verdere onderzoeken uitgevoerd.

4.2 Opdracht aan Empaction

De opdracht aan Empaction voor het onderdeel 'parkeerbalans' luidt kort samengevat:

- Neem het raadsbesluit 2020.0002651 met betrekking tot de parkeercapaciteit van 3.814 parkeerplaatsen als uitgangspunt.
- Breng de benodigde parkeercapaciteit in kaart bij volledige realisatie van het programma in 2030.
- Maak de tijdshorizon van het programma (programma gereed in 2030) inzichtelijk met de uitwerking van de vraag naar parkeerruimte en hoe deze zich in de loop van de komende jaren ontwikkelt.
- Hou daarbij rekening te houden met de loopafstanden tussen parkeergelegenheid en bestemming.

In onderstaande paragrafen wordt ingegaan op doel van de parkeerbalans en de uitwerking van de opdracht.

4.3 Doel van een parkeerbalans

Een parkeerbalans is een middel om de parkeerbehoefte van toekomstige ontwikkelingen in beeld te brengen. Aan de hand van de te realiseren aantallen woningen en vierkante meters voor andere functies kan worden vastgesteld hoe groot de parkeervraag in de toekomst zal zijn op de verschillende maatgevende momenten van de week. Daarbij gelden de gemeentelijke parkeernormen (samen met parkeertellingen) als uitgangspunt.

Het is van belang dat wordt gekeken naar de samenhang van de verschillende doelgroepen en functies. Bewoners zijn op andere momenten van aanwezig dan gebruikers kantoren, bedrijfsruimten, sport en horeca. Deze verschillen in piekmomenten maken meervoudig en efficiënt gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit wordt ook wel dubbelgebruik genoemd. Door rekening te houden met dit meervoudig gebruik kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Als de toekomstige vraag

CONCEPT

naar parkeerruimte wordt gedekt door het te realiseren aantal parkeerplaatsen is een parkeerbalans in evenwicht.

4.4 Gebiedsindeling gewijzigd

Vertrekpunt voor de parkeerbalans is raadsbesluit (2020.0002651) met daarin het minimum aantal parkeerplaatsen voor het centrum: de destijds bestaande 3.814 parkeerplaatsen. Dit aantal is gebaseerd op de telling uit 2015, waarbij het hieronder beschouwde gebied uitgangspunt was. In 2015 zijn er in dit gebied 3.814 parkeerplaatsen.



Afbeelding 1: gebiedsindeling 2015

Bij het uitzetten van nieuwe tellingen in 2020 is het centrumgebied vergroot tot een logischer gebied, immers ten noorden van de Kruisweg en in de Piratenwijk wordt ook geparkeerd door bezoekers van het centrum. Bij de totstandkoming van de gebiedsindeling hebben de volgende criteria een rol gespeeld:

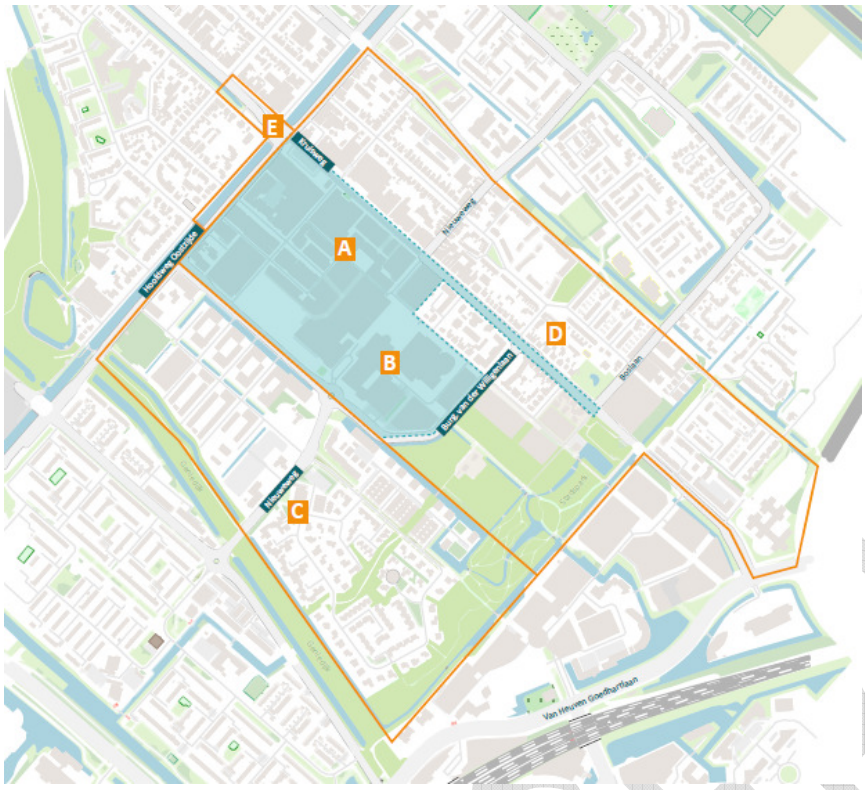
- De logische aanrijroutes vanuit de verkeerscirculatie.
- De aanwezige centrumfuncties.
- De huidige en toekomstige aanwezige barrières zoals waterwegen en hoofdwegen.
- De huidige en toekomstige aanwezige grotere parkeervoorzieningen.
- De loopafstanden in 2030 tussen parkeervoorziening en bestemming.

De uiteindelijk gekozen gebiedsindeling ziet er als volgt uit:

- Gebied A: westelijk deel van het centrum (samengevoegd).
- Gebied B: oostelijk deel van het centrum (samengevoegd).
- Gebied C: zuidelijk en zuidoostelijk van het centrum.
- Gebied D: noordelijk en noordoostelijk van het centrum.
- Gebied E: westelijk van het centrum aan de overzijde van de hoofdvaart.

Hyde Park is buiten de gebiedsindeling gehouden omdat hier niet of nauwelijks parkeerplaatsen op de openbare weg aanwezig zijn.

CONCEPT



Afbeelding 2. Nieuwe gebiedsindeling stadscentrum Hoofddorp

De in het kaartje opgenomen gebieden A en B zijn samengevoegd en worden als **één gebied A** beschouwd. In dit rapport wordt verder gesproken over gebied A. Daarmee wordt dan het gebied A+B uit dit kaartje bedoeld. Bundeling van de gebieden A en B is mogelijk omdat de grote parkeer-voorzieningen in gebied B een functie hebben voor het hele centrum. Daarnaast zijn de functies in gebied A minder afhankelijk van korte loopafstanden omdat voor deze functies vaak langer wordt geparkeerd.

Gevolgen nieuwe gebiedsindeling
De gevolgen van deze nieuwe gebiedsindeling zijn in onderstaande tabel in beeld gebracht.
- De totale capaciteit voor de jaren 2015, 2022 en 2030 op basis van de bestaande gebiedsindeling
- De totale capaciteit in 2030 op basis van de nieuwe gebiedsindeling

In het raadsbesluit van 2020 is verder aangegeven dat er (om overvolle garages en veel zoekverkeer te voorkomen) een reservecapaciteit wordt aangehouden die als volgt is opgebouwd:
- Van de parkeercapaciteit in de garages 98% als ‘te benutten capaciteit’ aangemerkt’. Daarmee wordt 2% van de capaciteit als reserve beschouwd.
- Van de parkeercapaciteit op straat wordt 85% van de capaciteit als ‘te benutten capaciteit’ aangemerkt. Daarmee wordt 15% van de plaatsen als reserve beschouwd.

In onderstaand overzicht zijn dan ook – naast de totale capaciteit in beeld gebracht:
- De te benutten capaciteit en daarmee dan ook,
- de reservecapaciteit.

Zie hiervoor ook hoofdstuk 4.5 van dit rapport.

Tot slot worden in onderstaande tabel de (te verwachten parkeervraag) – en daarmee ook de te (verwachten) bezetting – in beeld gebracht.

Uit de opstelling in de onderstaande tabel blijkt dat bij handhaving van de bestaande situatie binnen het betreffende gebied een gemiddelde parkeerdruk op de piekmomenten ontstaat van 99% als de garages Binnenweg (200 parkeerplaatsen) en Parkzicht/Centrumzicht (500 parkeerplaatsen) worden gebouwd. Daarbij is de toename van de parkeervraag (468 plaatsen) opgeteld bij de bestaande parkeervraag van 2022.

Bij de nieuwe gebiedsindeling is er een gemiddelde parkeerdruk op de piekmomenten van 94%. Voor de garage Binnenweg kan dan worden volstaan met 200 plaatsen. Zie ook de overwegingen in hoofdstuk 7 en het advies in hoofdstuk 8.

capaciteit parkeren jaren 2015-2022-2030

		in 2015	in 2022	bestaande indeling in 2030	nieuwe indeling in 2030
Garage Vier meren	P1	1.150	963	963	963
Polderplein	P2	472	410	410	410
Primark	P3	200	175	175	175
Garage Burg. V.d. Willigenlaan	P4	500	204	0	0
Draverslaan		200	215	215	215
Binnenweg	T1	290	284	0	0
Burg. V.d. Willigenlaan	T2	124	96	0	0
Nieuwe Weg (Aprisco)	T3	272	239	0	0
Zone 1	S1	284	312	312	nvt
Zone 2	S2	150	126	90	nvt
Zone 3	S3	172	156	117	nvt
garage Dik Tromplein				190	190
garage CZ/PZ				500	500
garage Binnenweg				200	200
straatparkeren gebied-A				nvt	263
straatparkeren gebied-C				nvt	604
straatparkeren gebied-D				nvt	607
straatparkeren gebied-E				nvt	45
totaal capaciteit		**3.814**	**3.180**	**3.172**	**4.172**
te benutten capaciteit, conform raadsbesluit		3.570	2.932	3.041	3.891
reserve-capaciteit		244	248	131	281
bezetting					
te benutten capaciteit		3.570	2.932	3.041	3.891
(te verwachten) parkeervraag			2.532	3.000	3.644
(verwachte) bezetting in %			86%	99%	94%

Afbeelding 3: capaciteit 2015-2022-2030; bij de capaciteit van de garage Binnenweg is ervan uitgegaan dat er (op basis van ons advies in hoofdstuk 8) sprake zal zijn van 200 plaatsen.

4.5 Parkeercapaciteit

De parkeerbalans is opgebouwd uit twee hoofdelementen:

- **De vraag** naar parkeerruimte zoals die wordt gegenereerd door de bestaande en nieuwe ontwikkelingen.

- **Het aanbod** van parkeerruimte: de aanwezige parkeercapaciteit. Bij de aanwezige parkeercapaciteit wordt onderscheid gemaakt tussen:
    - Totaal aanwezige parkeercapaciteit (huidig én toekomstig)
    - Te benutten parkeercapaciteit.

4.5.1 Totale parkeercapaciteit

De totale parkeercapaciteit is het daadwerkelijk aanwezige aantal parkeerplaatsen in het gebied. Elke parkeerplaats, zowel in een garage als op straat telt mee. Er wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen waarvan we weten dat die vervallen en parkeerplaatsen die nog moeten worden gebouwd.

4.5.2 Te benutten parkeercapaciteit

Om overvolle parkeergarages en veel zoekverkeer op straat te vermijden, wordt gerekend met het volgende:

- In garages wordt 98% van het aantal aanwezige plaatsen als 'te benutten' aangemerkt.
- Op straat wordt 85% van het aantal parkeerplaatsen als 'te benutten' aangemerkt.

Het aantal te benutten parkeerplaatsen ligt dus per definitie lager dan de werkelijk aanwezige aantallen parkeerplaatsen, en is bedoeld om zoekverkeer tegen te gaan. E.e.a. is vastgelegd in het raadsbesluit (2020.0002651) van december 2020.

Belangrijk:
Bij het bepalen van de bezettingsgraad op het maximale moment (in Hoofddorp in 2030 de zondag-middag; maar de zaterdagmiddag is bijna net zo druk) wordt de bezettingsgraad weergegeven als percentage van de **te benutten** capaciteit. Omdat het aantal werkelijk aanwezige plaatsen hoger is dan het aantal te benutten plaatsen is het daadwerkelijke bezettingspercentage lager dan aangegeven. Er zit dus nog enige 'reservecapaciteit' in de weergegeven percentages.

5. Scenario's

In dit rapport is inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd om te zorgen voor voldoende parkeerruimte in 2030, als alle voorgenomen projecten zijn ontwikkeld. Het inzichtelijk maken geschiedt aan de hand van scenario's.

Het uitgangspunt van de scenario's is het raadsbesluit (2020.0002651) uit 2020 waarin het voornemen was om een parkeergarage te bouwen bij Centrumzicht / Parkzicht van 500-600 parkeerplaatsen en een tweede bij de Binnenweg van 400 parkeerplaatsen. Vervolgens zijn daar variaties op onderzocht.

De scenario's zijn ontwikkeld op basis van de parkeerbalans, waarbij de diverse gebiedsontwikkelingen zijn toegewezen aan de gebieden A tot en met E uit het kaartje. In dit hoofdstuk worden deze scenario's beschreven. Voor alle scenario's geldt:

- De scenario's zijn gebaseerd op het nu bekende ontwikkelprogramma 2030.
- De scenario's houden rekening met het verdwijnen van parkeerplaatsen op straat en het bijbouwen van nieuwe parkeerplaatsen in garages.
- De scenario's zijn gebaseerd op de vigerende regelgeving van de gemeente Haarlemmermeer.
- Er is bij ieder scenario een variant doorgerekend op basis van een aangepaste normering, dus een afwijking van het huidige parkeerbeleid. In die variant wordt voor de normering gerekend met 'zeer sterk stedelijk' in plaats van 'sterk stedelijk' zoals nu het geval is. Ook is in die aangepaste variant gerekend met een lagere norm voor parkeren voor bezoek aan bewoners: er is in die aangepaste variant gerekend met 0,25 per woning in plaats van de huidige 0,3 per woning. Hoofddorp wordt door de komende verdichting immers steeds

CONCEPT

stedelijker. En daar worden landelijk ook andere normen voor gehanteerd. Hoe stedelijker het gebied, hoe vanzelf sprekender het is om te lopen of te fietsen.

Voor de capaciteit van alle scenario's geldt:

- De garage Dik Tromplein is volledig toegerekend aan de bestaande capaciteit. De garage moet nog worden gebouwd, maar de bouwvergunning is definitief.
- De garages Binnenweg (400 plaatsen) en Centrumzicht/Parkzicht (500-600 plaatsen) zijn garages die voorzien zijn om te worden gerealiseerd. Echter er heeft nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden. In onderstaande scenario's kan nog worden gerekend met het al of niet realiseren van deze garages.

Verder geldt voor alle scenario's:

- De parkeerdruk wordt per gebied (gebied A, gebied C, gebied D en gebied E) berekend;
- De parkeerdruk uitgedrukt als een percentage van de te benutten capaciteit (zie hoofdstuk 4.5 van dit rapport).
- De parkeerdruk op het totale gebied A tot en met E wordt in beeld gebracht.
- In alle scenario's zijn de gebieden A t/m E betaald parkeren.
- Onderzocht wordt hoe de parkeerdruk zou worden als gewerkt zou worden met de aangepaste normering zoals beschreven in dit hoofdstuk, dus met:
  - Een norm die van toepassing zou zijn bij een zeer sterk stedelijk karakter (nu: sterk stedelijk).
  - Een norm voor bezoek aan wonen van 0,25 (nu: 0,3) per woning.

Aanschaf PRIS

In alle gevallen geldt: er wordt een PRIS aangeschaft. Dit Parkeer Route Informatie Systeem is een hulpmiddel voor een goede verdeling van de parkeerders over de beschikbare locaties.

5.1 Scenario 1: basisscenario

Het basisscenario kent de volgende uitgangspunten voor 2030:

- Het volledige te ontwikkelen programma is voltooid;
- Alle voorgenomen sluitingen van parkeerterreinen / plaatsen op straat zijn voltooid;
- Alle nieuwe parkeervoorzieningen zijn gebouwd. Concreet houdt dat in:
  - De garage Tromplein is gereed. Huidige status: bouwvergunning verleend.
  - De garage Binnenweg is gereed met 400 plaatsen, conform het raadsbesluit.
  - De garage Centrumzicht/Parkzicht is gereed met 550 plaatsen (het gemiddelde uit het raadsbesluit van 500-600 plaatsen).

Uit het eerste scenario komt in gebied A een maximale bezetting van 91% op de zondagmiddag. Dit houdt in dat er nog 265 plaatsen beschikbaar zijn volgens het huidige beleid, en 316 plaatsen beschikbaar uitgaande van het aangepast zeer sterk stedelijk beleid.

Over het totale gebied, dus inclusief gebieden C, D en E, bestaat eveneens een overschot aan parkeerplaatsen in 2030. De bezetting volgens het huidig beleid komt daarmee op 88%. Bij een aangepast beleid is dit 87%.

Belangrijk hierbij is dat de cijfers gebaseerd zijn op de te benutten capaciteit (Hoofdstuk 4.5). Daarnaast is dit het maatgevend moment in de week. Op andere momenten is er een hoger overschot aan parkeerplaatsen.

In de tabel in afbeelding 4 is het basisscenario vanuit de parkeerbalans zichtbaar gemaakt. Bij de overige scenario's zijn deze terug te vinden in de bijlagen. Uit de tabel in afbeelding 3 kan worden opgemaakt dat in dit basisscenario is uitgegaan van een te benutten capaciteit van 4.136 parkeerplaatsen.

CONCEPT

bijbouwen	950		gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 1; basis-A	sterk	0,30	3.068	91%	265	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	4.136	88%	492
scenario 1; basis-B	zeer sterk	0,25	3.068	88%	316	513	87%	68	516	87%	69	38	102%	-1	4.136	87%	547
				verschil	51											verschil	55

Afbeelding 4. Basisscenario

Conclusie: een overschot aan parkeerplaatsen in zowel gebied A als in alle gebieden samen.

5.2 Scenario 2: niets bijbouwen

Het tweede scenario kent de volgende uitgangspunten voor 2030:

- Het volledige te ontwikkelen programma is voltooid;
- Alle voorgenomen sluitingen van parkeerterreinen / plaatsen op straat zijn voltooid;
- Er worden géén plaatsen bijgebouwd (de garage Tromplein is dan al wél gereed):
  - De garage Binnenweg wordt niet gebouwd (in plaats van 400 plaatsen)
  - De garage Centrumzicht/Parkzicht wordt niet gebouwd (in plaats van 500-600 plaatsen).

Doordat er in dit scenario geen extra capaciteit wordt gebouwd, ontstaat er een groot tekort aan parkeerplaatsen. Dit is dan op het drukste moment van de week, op andere momenten is dit tekort niet aanwezig of lager. Voor gebied A geldt er een bezettingspercentage van 131% op de zondagmiddag (huidige beleid) en bij aangepast beleid van 129%. Voor het totale gebied is dit 114% om 112%.

Conclusie: een groot tekort aan parkeerplaatsen op het piekmoment in zowel gebied A als het totale gebied. Zie bijlage 3 voor de resultaten uit de parkeerbalans.

5.3 Scenario 3: één garage niet bouwen, de andere kleiner van omvang

Het derde scenario kent de volgende uitgangspunten voor 2030:

- Het volledige te ontwikkelen programma is voltooid;
- Alle voorgenomen sluitingen van parkeerterreinen / parkeerplaatsen op straat zijn voltooid;
- Er worden 275 plaatsen bijgebouwd (de garage Tromplein is dan al wél gereed):
  - De garage Binnenweg wordt niet gebouwd (in plaats van 400 plaatsen)
  - 275 plaatsen in garage Centrumzicht/Parkzicht (in plaats van 550 plaatsen; het gemiddelde van 500-600 uit het raadsbesluit).

In dit scenario bestaat er zowel in gebied A als in het totale gebied een tekort aan parkeerplaatsen. In gebied A is de bezetting 116% (huidige beleid) en 114% (aangepast beleid). Voor het totale gebied is dit respectievelijk 105% om 103%.

Conclusie: op het piekmoment een tekort in zowel gebied A als het totale gebied. Zie bijlage 4 voor de resultaten uit de parkeerbalans.

5.4 Scenario 4: binnenweg en centrumzicht/parkzicht allebei kleiner

Het vierde scenario kent de volgende uitgangspunten voor 2030:

- Het volledige te ontwikkelen programma is voltooid;
- Alle voorgenomen sluitingen van parkeerterreinen / parkeerplaatsen op straat zijn voltooid;
- Er zijn dan 475 plaatsen bijgebouwd (de garage Tromplein met 190 plaatsen) is dan al gereed)
  - 200 plaatsen in garage Binnenweg (in plaats van 400 plaatsen)
  - 275 plaatsen in garage Centrumzicht/Parkzicht (in plaats van 550 plaatsen)

CONCEPT

In dit scenario ontstaat er een tekort in gebied A. De bezetting komt op 108% op de zondagmiddag op basis van huidig parkeerbeleid. Bij aangepast parkeerbeleid komt de bezetting op 106%. Gezien over alle gebieden (totaal) is er een klein overschot aan parkeerplaatsen. Hierbij geldt wel dat het daadwerkelijk overschot hoger is, omdat er sprake is van de reservecapaciteit zoals besproken in hoofdstuk 4.5.

Conclusie: een tekort in gebied A, een klein overschot in alle gebieden samen. Zie bijlage 5 voor de resultaten uit de parkeerbalans.

5.5 Scenario 5: één garage bouwen; de ander voor de helft

Het vijfde scenario kent de volgende uitgangspunten voor 2030:

- Het volledige te ontwikkelen programma is voltooid;
- Alle voorgenomen sluitingen van parkeerterreinen / parkeerplaatsen op straat zijn voltooid;
- Worden er 750 plaatsen bijgebouwd (de garage Tromplein is dan al gereed):
  - De garage Binnenweg wordt voor de helft gebouwd (200 plaatsen in plaats van 400 plaatsen)
  - De garage Centrumzicht/Parkzicht wordt gebouwd (550 plaatsen; het gemiddelde van het raadsbesluit van 500-600 plaatsen).

In dit scenario ontstaat er een klein overschot aan parkeren in gebied A en een iets groter overschot in het totale gebied. Voor gebied A komt de bezetting uit op 98% (huidig beleid) en 96% (aangepast beleid). Het totale gebied heeft in 2030 een bezetting van 92% om 91%.

Conclusie: In dit scenario is erin zowel gebied A als in het totale gebied een overschot aan parkeren, waarbij deze in gebied A minimaal is. In bijlage 6 staan de resultaten uit de parkeerbalans.

5.6 Scenario 6: er worden 500 plaatsen gebouwd

Het zesde scenario kent de volgende uitgangspunten voor 2030:

- Het volledige te ontwikkelen programma is voltooid.
- Alle voorgenomen sluitingen van parkeerterreinen / parkeerplaatsen op straat zijn voltooid.
- Gebieden A t/m D zijn samen één groot gebied A.
- Er worden 500 plaatsen bijgebouwd.
- De 500 plaatsen zijn slechts een rekeneenheid; er is géén locatie benoemd.

In dit scenario is bewust gekozen voor 500 plaatsen, omdat dit zorgt voor een optimale bezetting. De bezetting in gebied A komt op de zondagmiddag op 99% (huidige beleid) of 97% (aangepast beleid). Voor het totale gebied is deze bezetting gelijk.

Conclusie: een minimaal overschot aan parkeerplaatsen. Wel bestaat er nog een reserve van ca. 280 plaatsen omdat er wordt gerekend met de te benutten capaciteit. In bijlage 7 staan de resultaten uit de parkeerbalans.

5.7 Scenario 7: voorkeurscenario

Bovenstaande scenario's zijn cijfermatig uitgewerkt. Aan de scenario's zijn conclusies verbonden (hoofdstuk 6). Vervolgens zijn de voorliggende keuzes in beeld gebracht (hoofdstuk 7). De meest voor de hand liggende keuze is daarbij als **voorkeurscenario** uitgewerkt. Kort samengevat komt dat voorkeur-scenario neer op: bouw de garage Centrumzicht/Parkzicht met 500 plaatsen en reserveer ruimte voor een garage Binnenweg met 200 plaatsen. Voor details wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van dit rapport.

Omdat besluitvorming nog moet plaatsvinden is voor de berekening uitgegaan van de situatie in 2030 waarbij zowel garage Centrumzicht/Parkzicht (500 plaatsen) als garage Binnenweg (200 plaatsen) gereed zullen zijn. Als er daadwerkelijk voor fasering wordt gekozen, zal de garage Binnenweg pas in een

later stadium worden gerealiseerd; daarmee komen dan ook deze 200 parkeerplaatsen later beschikbaar.

5.8 Samenvatting scenario's

Onderstaand overzicht geeft een samenvatting van de scenario's. In deze samenvatting is uitgegaan van het bestaande beleid: werken met een norm gebaseerd op sterk stedelijk) en met een norm voor 'bezoek wonen' van 0,3.

samenvatting scenario's

			gebied A		totaal A t/m E	
scenario	kenmerk van het scenario	plaatsen bijbouwen	over in gebied A	maximale bezetting	over in totaal	maximale bezetting
scenario 1	basis-scenario	950	265	91%	492	88%
scenario 2	niets bij bouwen	0	-666	131%	-439	114%
scenario 3	binnenweg niet, PZ/CZ voor helft	275	-396	116%	-170	105%
scenario 4	helft PZ/CZ en helft Binnenweg	475	-200	108%	26	99%
scenario 5	PZ/CZ volledig; binnenweg helft	750	69	98%	296	92%
scenario 6	alles A en 500 plaatsen realiseren	500	52	99%	51	99%
scenario 7	**voorkeurscenario; CZ/PZ 500; Binnenweg 200**	**700**	**20**	**99%**	**247**	94%

Afbeelding 5. Alle scenario's gebied A en totale gebied

Ook hier geldt:

- De bezetting is een percentage (en absolute aantallen) van de **te benutten** capaciteit.
- In werkelijkheid zijn er nog ca 280 plaatsen extra beschikbaar, betreft de ingebouwde reserve zoals aangegeven in hoofdstuk 4.5.
- Het 'aantal over' en het percentage 'maximale bezetting' zijn op het maximale moment. Op andere momenten is er nog voldoende ruimte.

6. Conclusies op basis scenario's

Uit de onderzochte scenario's kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

6.1 Niets doen is géén optie

In de jaren tot en met 2030 verdwijnen er parkeerplaatsen en worden er functies toegevoegd. Daarmee daalt het aanbod van plaatsen; de vraag neemt (door de nieuwe ontwikkelingen) toe. Uit scenario 2 (geen nieuwe parkeerplaatsen bouwen) blijkt dat er bij 'niets doen' in gebied A een tekort van 666 plaatsen zal ontstaan; gebieds-breed is dat een tekort van 439 plaatsen. Daarmee is de conclusie dat niets doen geen optie is.

6.2 Lagere norm niet erg effectief

Uit de berekeningen blijkt dat uitgaan van een lagere parkeernorm niet erg effectief is om te komen tot een kleinere gemeentelijke parkeergarage. Als voor alle nieuwe ontwikkelingen in deze projecten gewerkt zou worden met:

- De CROW-norm voor 'zeer sterk stedelijk' in plaats van de huidige norm 'sterk stedelijk' en met
- een norm voor 'bezoek wonen' van 0,25 in plaats van de huidige 0,3

dan zijn (op het totale areaal van ruim 4.000 plaatsen) circa 50-55 plaatsen minder nodig.

6.3 Loopafstanden op piekmomenten zijn van belang

Gebied A is het kernwinkelgebied van Hoofddorp. Het CROW geeft voor de functie 'winkelen' acceptabele loopafstanden van 200 tot 600 meter. Bij handhaven van deze acceptabele loopafstanden kan de gebiedsindeling blijven zoals aangegeven:

- Gebied A (op de kaart in hoofdstuk 4.5 van dit rapport: A+B) omvat het kernwinkelgebied.
- De gebieden C en D liggen buiten het kernwinkelgebied, maar grenzen direct aan dit kerngebied. Voor functies aan de rand van het winkelgebied zijn deze gebieden nog steeds dichtbij. De garage Binnenweg ligt bij voorbeeld in gebied C, maar is toegerekend aan gebied A.
- Gebied E is een klein gebied, maar ligt aan de andere kant van een barrière: de hoofdvaart.

Als de gebieden A, C en D als één groot gebied A worden beschouwd, dan nemen de loopafstanden in bepaalde gevallen op het piekmoment toe tot ongeveer 750 tot 1.000 meter. Dat is in ieder geval méér dan de afstand die door het CROW als acceptabel worden aangeduid.

6.3.3 Handhaven loopafstand tot maximaal 500 meter op piekoment

Bij het handhaven van een acceptabele loopafstand op het piekmoment moet er in het gebied A een parkeercapaciteit worden bijgebouwd van ca 750 plaatsen. Dan is er voor gebied A voldoende parkeer-ruimte om te kunnen parkeren binnen 500 meter van de bestemming. Zie ook scenario 5 van dit rapport. Daar komt nog bij dat de parkeerdruk in de woonwijken rondom het centrum op de piekmomenten beperkt blijft. Buiten de piek is er geen parkeerdruk op de woonwijken te verwachten.

De consequentie van deze keuze is ook in scenario 5 zichtbaar gemaakt. Als er 750 plaatsen voor gebied A worden bijgebouwd, dan zijn er op het maximale moment in gebied A nog 69 plaatsen over; gebied breed (gebieden A tot en met E) zijn er dan op het piekmoment nog ca 300 plaatsen onbezet. In beide gevallen komt daar nog de 'reservecapaciteit' van 280 plaatsen nog bij.

6.3.4 Accepteren van loopafstanden van meer dan 500 meter op de piekmomenten

Als de acceptabele loopafstand van 500 meter op de piekmomenten wordt losgelaten, dan kan worden volstaan met minder parkeercapaciteit. Op de piekmomenten moet dan verder van het centrum worden geparkeerd; de plaatsen in het centrum zijn dan eerder vol. Parkeerders wijken dan op die piek-momenten uit naar de gebieden C en D. In scenario 6 is aangegeven dat bij een grotere acceptabele loopafstand kan worden volstaan met toevoegen van ca 500 plaatsen.

6.3.5 Handhaven loopafstanden tot 500 meter op piekmomenten: méér investeren

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat er een rechtstreekse relatie is tussen het beperkt houden van de loopafstanden en de benodigde (bij te bouwen) parkeercapaciteit. Kort samengevat komt het op het volgende neer:

- Bij handhaven van een loopafstand van maximaal 500 meter op het piekmoment, moeten er circa 700 tot 750 plaatsen worden bijgebouwd.
- Bij het verruimen van deze afstand van ca 500 meter naar ongeveer 750 tot 1.000 meter op het piekmoment kan worden volstaan met ca 500 plaatsen.
- Het beperkt houden (op de piekmomenten) van de loopafstand tot 500 meter vergt dus een extra investering van ongeveer 250 plaatsen.

7. Voorliggende keuzes

Uit de conclusies in het vorige hoofdstuk wordt duidelijk welke keuzes er moeten worden gemaakt.

7.1 Keuze 1: vasthouden aan een maximale loopafstand van maximaal 500 meter op piekmoment en het ontzien van de woonbuurten

Als deze keuze wordt gemaakt, dan blijven de loopafstanden beperkt en ook in overeenstemming met de acceptabele loopafstanden van het CROW. Er moeten dan ca 700-750 plaatsen voor gebied A worden gerealiseerd. Consequentie is dat een aanzienlijk deel van de plaatsen ook op de piek nog leeg staat. Meer hierover in scenario 5.

7.2 Keuze 2: loslaten maximale loopafstand van maximaal 500 meter op piekmoment

Als deze keuze wordt gemaakt, dan moet op de piekmomenten een grotere loopafstand voor lief worden genomen en worden op de piekmomenten de woonbuurten deels ingezet om het parkeren voor het centrum op te vangen. Er hoeven dan slechts 500 plaatsen te worden aangelegd om over voldoende parkeerruimte te kunnen beschikken. Meer hierover in scenario 6.

7.3 Keuze 3: is keuze 1, maar dan gefaseerd

Denkbaar is dat keuze 1 wordt gemaakt, maar dat die keuze 1 gefaseerd wordt uitgevoerd. Die fasering zou inhouden:

- Bijbouwen van 700 plaatsen, waarbij
- Als eerste de garage Centrumzicht/Parkzicht wordt gebouwd met een capaciteit van 500 plaatsen; de ondergrens van het raadsbesluit.
- Reserveer plaats voor de garage Binnenweg met 200 plaatsen om die later alsnog te kunnen bouwen.

Voordeel van deze gefaseerde aanpak:

- De bouw van Centrumzicht/Parkzicht kan volgens plan doorgaan.
- Door te reserveren op de locatie Binnenweg kunnen de ontwikkelingen even worden afgewacht.
- Door te reserveren en de ontwikkelingen af te wachten kan ook de capaciteit van de garage Binnenweg opnieuw worden bepaald.
- Uit de berekeningen (scenario 5) blijkt een aantal van 700-750 plaatsen voldoende. Als Centrumzicht/Parkzicht volgens plan wordt gerealiseerd met 500 plaatsen, dan hoeven er op de Binnenweg maar 200 plaatsen te worden gebouwd. Het ondergrondse deel kan dan achterwege blijven. Er wordt dan alleen bovengronds gebouwd.
- Mocht in de loop van de komende jaren blijken dat er toch meer behoefte is aan parkeerruimte, dan kan de garage Binnenweg volgens het oorspronkelijke plan van 400 plaatsen op het gereserveerde terrein worden gerealiseerd.
- Het omgekeerde is ook mogelijk: als blijkt dat de parkeerdruk meevalt, dan kan worden besloten af te zien van de parkeergarage aan de Binnenweg.

Scenario 7.

De keuze voor de hierboven geschetste gefaseerde aanpak is als scenario 7, het ‘voorkeurscenario’ in dit rapport opgenomen. Zie hiervoor hoofdstuk 5.7.

8. Advies

De gefaseerde keuze (hoofdstuk 7.3) lijkt ons het meest kansrijk om te onderzoeken. Daarvoor gelden de volgende argumenten:

- Uit scenario 5 blijkt dat er ca. 700 tot 750 plaatsen moeten worden bijgebouwd om op de piekmomenten uit te blijven gaan van een loopafstand tot ca. 500 meter.
- Door Centrumzicht/Parkzicht te bouwen met 500 plaatsen worden direct al 500 plaatsen van die benodigde 700 tot 750 plaatsen ingevuld.

CONCEPT

- De Binnenweg is nu een parkeerterrein. Wellicht kan dit nog een aantal jaren zo blijven; ook kan er tijdelijk een andere invulling worden gegeven (bij voorbeeld: stedelijk groen). Voorwaarde is daarbij wel dat het in de toekomst realiseren van een parkeergarage mogelijk blijft. Als de bouw van de garage Binnenweg noodzakelijk is, dan is daarvoor benodigde grond al aanwezig.
- Bij een besluit over het al of niet bouwen van de garage Binnenweg kan dan ook een besluit worden genomen over de omvang van de garage. Een omvang van 400 plaatsen (deels ondergronds) of 200 plaatsen (alleen bovengronds).

Tot slot:
Bij het opstellen van de parkeerbalans is nu nog uitgegaan van alleen de cijfermatige kant van het parkeren. Bij het verder uitwerken van de parkeerbalans kunnen ook andere aspecten een rol gaan spelen. Bij de uiteindelijke keuze voor locatie en omvang van een nieuw te bouwen parkeergarage spelen ook zaken als:

- De daadwerkelijke beschikbaarheid van een locatie voor het bouwen van een parkeergarage.
- De daadwerkelijke mogelijkheid om een terrein te reserveren om pas in een later stadium te kunnen bouwen.
- Te verwachten investeringen op de locatie(s).
- De te verwachten verdiencapaciteit van de garage, zodat de garage ook financieel gezien een succes zal zijn.
- De verkeerskundige aspecten die mogelijk een beperking geven.

Deze aspecten zijn in ons advies nog maar ten dele meegenomen. Pas als er meer duidelijkheid is over deze financiële aspecten kan een definitieve keuze worden gemaakt voor locatie en omvang van een nieuw te bouwen garage. In het vervolgtraject zullen deze aspecten aan de orde komen en wellicht tot andere keuzes leiden. Vooralsnog ligt echter de keuze zoals omschreven in hoofdstuk 7.3 het meest voor de hand.

CONCEPT

9. Bijlagen

Bijlage 1. Meegenomen ontwikkelingen inclusief programma

locatie	aantal/hoeveelheid	omschrijving
Tromplein	136	Woningen
	2.000	m2 winkelen
	2.000	m2 restaurant
Concourslaan	46	Woningen
	2.200	m2 winkelen
Apriscoterrein	272	Woningen
	409	m2 winkelen
	910	m2 horeca
	405	m2 café/bar/cafetaria
Voorzetgebouw	onbekend	boetiekhotel
	4.000	m2 commercieel
Gemeentehuis	16.000	m2 dienstverlening
Centrumzicht	340	Woningen
Parkzicht	300	m2 wijkgebouw
	1.280	m2 dienstverlening
Burg. Vd Willigenlaan 40-66	37	Aanleunwoningen
	86	Woningen
	1 (4 behandelkamers)	Huisartsenpraktijk
Emmaschool	43	woningen
Binnenweg	400	Woningen
	1.800	m2 voorzieningen
Boslaan Kruising	87	woningen

Bijlage 2. Basis-scenario (scenario nr. 1)

bijbouwen	950			gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 1; basis-A	alle garage woden gebouwd	sterk	0,30	3.068	91%	265	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	4.136	88%	492
scenario 1; basis-B	alle garage woden gebouwd	zeer sterk	0,25	3.068	88%	316	513	87%	68	516	87%	69	38	102%	-1	4.136	87%	547
					verschil	51											verschil	55

Bijlage 3. Niets bijbouwen (scenario nr. 2)

bijbouwen	0			gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 2-A	niets bij bouwen	sterk	0,30	2.137	131%	-666	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.205	114%	-439
scenario 2-B	niets bij bouwen	zeer sterk	0,25	2.137	129%	-615	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.205	112%	-384
					verschil	51											verschil	55

Bijlage 4. één garage niet bouwen, de andere kleiner van omvang (scenario nr. 3)

	bijbouwen	275		gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 3-A	binnenweg niet, PZ/CZ voor helft	sterk	0,30	2.407	116%	-396	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.475	105%	-170
scenario 3-B	binnenweg niet, PZ/CZ voor helft	zeer sterk	0,25	2.137	114%	-345	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.475	103%	-114
					verschil	51											verschil	56

Bijlage 5. Scenario 4: beide garages kleiner (scenario nr. 4)

	bijbouwen	475		gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 4-A	helft PZ/CZ en helft Binnenweg	sterk	0,30	2.603	108%	-200	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.671	99%	26
scenario 4-B	helft PZ/CZ en helft Binnenweg	zeer sterk	0,25	2.603	106%	-149	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.671	98%	82
					verschil	51											verschil	56

Bijlage 6. één garage bouwen; de ander voor de helft (scenario nr. 5)

	bijbouwen	750		gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 5-A	PZ/CZ volledig; binnenweg helft	sterk	0,30	2.872	98%	69	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.940	92%	296
scenario 5-B	PZ/CZ volledig; binnenweg helft	zeer sterk	0,25	2.872	96%	120	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.940	91%	351
					verschil	51											verschil	55

Bijlage 7. er worden 500 plaatsen gebouwd (scenario nr.6)

	bijbouwen	500		gebied A is (A+C+D)			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
scenario	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
scenario 6-A	alles A en 500 plaatsen realiseren	sterk	0,30	3.657	99%	52	0	0%	0	0	0%	0	38	102%	-1	3.695	99%	51
scenario 6-B	alles A en 500 plaatsen realiseren	zeer sterk	0,25	3.657	97%	107	0	0%	0	0	0%	0	38	102%	-1	3.695	97%	106
					verschil	55											verschil	55

Bijlage 8. Voorkeurscenario (scenario nr. 7)

	bijbouwen	700		gebied A			gebied C			gebied D			gebied E			totaal		
-	kenmerk	mate stedelijkheid	bezoek wonen	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over	te benutt	max bezet	nog over
voorkeur-scenario	PZ/CZ 500; binnenweg 200	sterk	0,30	2.823	99%	20	513	87%	68	516	87%	65	38	102%	-1	3.891	94%	247