

Bijlage bij het document “Beantwoording van de inspraakreacties op de integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp”.

In onderstaande tabel wordt verwezen in de beantwoording naar de toelichting op de beslispunten van het college.

Indie ner	Reactie	Samenvatting	Beantwoording
1.	Ten eerste bedankt voor de informatie avond. Alhoewel ik me zeker niet in alles kan vinden wat er is verteld ben ik blij dat deze avonden georganiseerd worden. Ik woon tegenover de parkeerplaats op de Binnenweg (Pieter Verhoogstraat) en heb dus een goed beeld van de bezettingsgraad van het terrein - deze op 3-6 momenten na per jaar nooit voor meer dan de helft vol. Ondanks dat het Tariefzone C is. Daarentegen zijn de straten eromheen (tarief B) vaak wel vol. de theorie dat mensen zo goedkoop mogelijk willen parkeren gaat hier dus niet op. Maar is de loop afstand in mijn optiek het belangrijkste voor bezoekers en bewoners. Ik zou voor willen stellen om van o.a. De verzetswijk een parkeerzone te maken voor uitsluitend vergunninghouders, zodat bezoekers gedwongen worden gebruik te maken van de garages. En hierbij wil ik direct kenbaar maken dat ik absoluut tegen grote bovengrondse garages ben. In heel Hoofddorp worden ondergrondse garages gebouwd.(Beukenhorst, gemeente huis, nieuwe appartementencomplexen). Het past dan ook niet in het stadsbeeld om in het centrum een grote bovengrondse garage neer te gaan zetten. Als bewonder van de VERZETSWIJK zal ik me hier dan ook zeker tegen verzetten!!!Mag ik ook meteen opteren voor meer laadpalen in de wijk? Tenslotte wil ik heel	a. Ik als bewoner van Pieter Verhoogstraat heb geconstateerd dat het parkeerterrein op de Binnenweg op 3-6 momenten per jaar na nooit meer dan de helft vol is, ondanks dat het om een Tarief C-zone gaat. Ik zie dat de B-zone wel relatief vol is. Wat mij op valt is dat de loopafstand voor bezoekers en bewoners een belangrijker aspect is dan de tarieven. Mijn suggestie is dat het parkeren in verzetswijk uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is en dat bezoekers gebruik moeten maken van parkeergarages (ondanks het feit dat ik tegen (bovengrondse) parkeergarages ben). b. Ik zou meer laadpalen willen zien c. Ook wil ik op de hoogte gehouden worden over beslismomenten van de gemeenteraad betreft het ontwerp en de bouw van de binnenweg	a. Dank u wel voor uw reactie en voor het meedenken. De gemeente gaat uit van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a b. Het college heeft in het coalitieakkoord opgenomen het aantal laadvoorzieningen fors te willen uitbreiden. Met onze partner MRA-elektrisch wordt hier hard aan gewerkt. Naar verwachting zal begin 2024 over het stedenbouwkundig kader voor de Binnenweg geparticipeerd worden. We zullen de buurt hier via de gebruikelijke kanalen bij betrekken. c. Uiteraard worden bewoners en belanghebbenden op de hoogte gehouden van de beslismomenten betreft het parkeren.

	graag op de hoogte gehouden worden over beslis momenten van de gemeente raad over ontwerp en bouw start van de ontwikkeling van de binnenweg. Nogmaals bedankt voor de informatie avond! Groet		
2.	Zorg dat het model dat gehanteerd is om tot de scenario's te komen open en transparant is. Alleen tellingen zonder check op herkomst is mi onvoldoende. De scenario's zijn afhankelijk van de correctheid van het model	Het plan moet transparant zijn. De scenario's hangen af van de correctheid van het model.	Een parkeerbalans zoals die in de project gebruikt wordt is een landelijk veel gebruikte methode. Doelgroepen kunnen grofweg bepaald worden door het moment van aanwezigheid. Extra onderzoek naar de herkomst van parkeerders is daarom niet nodig. Daarnaast wordt een inschatting gemaakt van de toekomstige parkeerders op basis van parkeernormen per functie. Van toekomstige parkeerders zijn immers nog geen gegevens bekend. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2
3.	Informatiesessie was niet leuk en niet informatief genoeg. Tijds handhaving en interrupties erg storend. Verder leek het op een soort inspraak maar er werd regelmatig verwezen naar politieke keuzes. Vreemd dat de plannen dus kunnen wijziging na de volgende gemeenteraadsverkiezingen. Ook de financiële impact lijkt een keuze waar inwoners geen invloed op gaan hebben.	a. De informatiesessie was niet informatief genoeg. b. Waarom kunnen plannen gewijzigd worden na de gemeenteraadsverkiezingen?	a. Wij vinden het vervelend om te horen dat de informatieavond niet aan uw verwachting heeft voldaan. b. Gemeentelijke plannen kunnen altijd wijzigen gezien de gemeenteraad, dat een democratisch gekozen orgaan is, over de beleidsvorming gaat.

4.	De plannen voor het centrum dienen eveneens de direct aansluitende buurten zoals de Oranjebuurt/Kruisweg behelzen. Ook daar blauwe kaart of bvk betaald parkeren en boetebeleid bij fout en dubbel parkeren i.v.m. onveilige situaties invoeren.	a. Wordt Oranjebuurt/Kruisweg ook betrokken in het proces? b. Ik ben een voorstander van de blauwe zone of betaald parkeren	a. Deze buurten worden betrokken en bevinden zich in gebied D. b. Het college geeft in haar besluit aan voorstander te zijn van betaald parkeren in het gebied. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a.
5.	Als toekomstig bewoner van Hyde Park vind ik dat er parkeeronthefing moet komen voor bezoekers.	Komt er een parkeeronthefing voor bezoekers van Hyde Park?	Er worden voor bewoners van Hyde Park geen parkeervergunningen verleend. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g
6.	Ik vind de blauwe zone een hele slechte oplossing voor woonwijken net buiten het centrum. De blauwe zone is nooit bedoeld zoals deze nu gebruikt wordt in Hoofddorp. Het moedigt bezoekers van het centrum juist uit aan om daar hun auto te parkeren, omdat ze er twee uur gratis kunnen staan. Dit zorgt ervoor dat bewoners en hun bezoekers vaak moeilijk hun auto kwijt kunnen. Ik stel voor om in plaats van de blauwe zone een andere oplossing te zoeken. Bijvoorbeeld een gebied voor alleen vergunninghouders (dus bewoners en bezoekers van de bewoners). Want waarom zouden andere mensen daar moeten parkeren? Die moeten gewoon in het centrum zelf parkeren, waar genoeg plek moet zijn. Waarom moeten de wijken eromheen de last ervan ervaren? Je hebt dan in het centrum en recht aangrenzend hieraan betaald parkeren (met verschillende zones), daarna een soort bufferzone/gebied met alleen parkeerplaatsen voor vergunninghouders en een heel stuk daarna vrij parkeren. Als deze bufferzone groot genoeg is, hebben de wijken met vrij parkeren	a. Ik ben geen voorstander van de blauwe zone voor de wijken buiten het centrum b. Mijn suggestie is om een zone voor vergunninghouders te maken c. Er wordt te weinig gehandhaafd	a. Dank voor het meedenken. Het voorkomen van parkeerproblemen in en rondom de gebiedsontwikkeling vraagt om het kunnen sturen op wie, waar en wanneer parkeert. Betaald parkeren geeft ons inderdaad meer ruimte om te sturen dan bij een blauwe zone. b. Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar helaas niet bij. c. Er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Met betaald parkeren wordt de scanauto ingezet wat minder tijdrovend is.

hopelijk geen last. Maak deze zone voor vergunninghouders zo goedkoop mogelijk en dus alleen voor de bewoners. Geef sowieso de eerste vergunning gratis en maak een soepel beleid voor bezoekers. De huidige 12 keer per maand voor 2,65 per dag bij blauwe zones is echt té bizar voor woorden. Bij langdurige logees met auto (denk aan een niet inwonende partner, familie, etc.) wordt het een enorm dure grap. Als er geen andere mensen dan bewoners en hun bezoekers mogen komen, heb je sowieso al veel meer vrije plekken en minder restricties nodig. Of laat deze restricties afhangen van de buurt, want bij de ene buurt heb je gewoon meer plek dan de andere. Ik heb nu van zoveel mensen gehoord dat ze geen extra vergunning kunnen krijgen om wat voor restrictie dan ook. Terwijl er wel gewoon plek is. Wees hierin wat flexibeler. Het huidige beleid met de blauwe zone is slecht voor de bewoners. Wees creatief en bedenk een mooie oplossing voor de BEWONERS van deze wijken. Die horen op de eerste plek te staan in plaats van de bezoekers van het centrum, die dat nu zijn met dit beleid. Zorg ook voor goedkope of zelfs gratis plekken voor medewerkers in het centrum. Misschien zelfs buiten het centrum iets realiseren voor hen. Zodat zij ook hun auto elke dag langere tijd kunnen achterlaten. Want nu gebeurt dat voornamelijk in de straten die grenzen aan de blauwe zone. Ook in de blauwe zones zelf overigens, want de handhaving is op dit moment minimaal. Fijn dat we als bewoners mogen meedenken. Ik hoop dat hier goed naar geluisterd wordt en er ook creatief wordt nagedacht naar oplossingen. Niet alleen kijkende naar		Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunt 3a.
--	--	--

	de opties die er nu zijn, want die zijn niet toereikend en vooral slecht voor de bewoners.		
7.	Dat het parkeren goedkoper moet. Heel veel mensen (winkelend publiek) zetten hun auto op de blauwe zones om zo geen parkeerkosten te hebben. Hierdoor kunnen bewoners die in de blauwe zone wonen hun auto niet meer kwijt en moeten daardoor uitwijken naar andere straten om te parkeren.	Kan het parkeren goedkoper worden zodat bezoekers van het centrum niet in de blauwe zone gaan staan?	Het parkeren op straat wordt duurder dan de parkeergarages waarmee bezoekers van het winkelcentrum verleid worden in de garages te parkeren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a en b.
8.	Te weinig parkeerplaatsen voor het aantal woningen en zeker met alle nieuw te bouwen woningen in het centrum	Er zijn onvoldoende parkeerplekken	Dank voor het uiten van uw zorg. De gemeente Haarlemmermeer hanteert parkeernormen waaraan ontwikkelingen moeten voldoen. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Bij de nieuwbouw woningen moeten de parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein gerealiseerd worden. Zij zullen niet parkeren in de openbare ruimte. Voor de ontwikkelingen in de toekomst worden nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De intentie is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispointen 1 en 2
9.	Wij hebben nu een blauwe zone en veel overlast van winkelend publiek. Helaas nog nooit iemand van handhaving gezien die controleert. Ook worden er veel auto's op stoepen gezet door ouders die hun	a. Wij ervaren overlast door fout geparkeerde, hier wordt te weinig op gehandhaafd.	a/b. Wat vervelend dat er overlast wordt ervaren. Echter, er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet

	kinderen brengen en halen van school. Misschien is hier op korte termijn iets aan te doen totdat het waarschijnlijk betaald parkeren zal worden.	b. Wat is een mogelijke oplossing voor dit probleem op korte termijn?	mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Er moet namelijk gecheckt worden of de auto van een vergunninghouder is of dat er gebruik wordt gemaakt van een blauwe schijf. Op korte termijn is er niet meteen een oplossing. Onze handhavers moeten naast parkeeroverlast ook andere zaken oppakken waardoor we onze capaciteit moeten verdelen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a.
10	Ik vind het eigenlijk belachelijk dat je als inwoner vlakbij het centrum moet betalen om je auto te parkeren. In 2 jaar tijd is de vergunning 15 euro duurder geworden....	a. Waarom moet er als inwoner voor parkeren betaald worden? b. De prijzen van de vergunningen zijn gestegen	a/b. Betaald parkeren zorgt ervoor dat automobilisten die niet in de buurten wonen er veel minder parkeren. Bestaande bewoners, bedrijven en hun bezoekers kunnen daardoor gemakkelijk blijven parkeren in de buurt van hun woning of bedrijf. De organisatie van betaald parkeren en het verstrekken van vergunningen kost veel geld. Ook van de bewoners wordt een kleine bijdrage gevraagd, omdat zij ook rechten krijgen die anderen in Haarlemmermeer niet hebben. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a en b.
11	Er zijn metingen gedaan over de parkeerdruk, die zou 66% zijn. Daar klopt serieus NIETS van! Het is	a. De metingen die in 2015, 2020 en 2022 zijn gedaan over de parkeerdruk	a. In november van 2022 zijn ook tellingen gedaan, deze laten geen ander beeld zien. We

gemeten door een bedrijf uit Eindhoven, zie zullen daarvoor geleerd hebben, maar desondanks is dit niet juist. Ons bedrijf is gevestigd bij het Aprisco/van der Zee terrein en dat terrein is gewoon vol. Niet op maandagochtend, maar het zou zeker niet fair zijn dan een meting te doen. Er is gemeten in 2015 (de kleine kinderen van toen zijn nu volwassen en hebben een rijbewijs, dit is 8 jaar (!) geleden), 2020 (niet representatief Corona jaar) en halverwege 2022 (toen 50% van de bevolking de deur nog niet uit durfde i.v.m. Corona). Deze metingen zijn totaal niet relevant!! Dat de gemeente geen leegstaande parkeerplaatsten wil, daar hebben zowel inwoners als bedrijven/ondernemers niets aan. Hoofddorp is geen autoluw dorp (als bijv. een Leiden) en zal dit ook NOOIT worden. Donderdag, vrijdag en zaterdag zijn de parkeerplaatsen overvol, zelfs invalideplaatsen. Dit alles is nu al het geval, laat staan als er zo enorm veel woningen gebouwd worden. En een wooncomplex waar niet voor elke woning een parkeerplaats is, zal hier in Hoofddorp slechts leiden tot leegstand, zoals gebouw SEM. Het is gewoon jammer dat Hoofddorpers niet gehoord worden en dan bedoel ik niet de import vanuit buursteden of -dorpen. Een soort culturele antropologie, maar dan voor een dorp als Hoofddorp. En dan zeg ik bewust dorp, omdat buitenstaanders zouden zeggen dat Hoofddorp een stad is, maar dat is het niet en zal het nooit worden. Het blijft een dorp, waarvan het karakter wordt weggegeven aan investeerders. Maar deze écht Hoofddorpers willen gewoon een boodschap kunnen doen in hún centrum, even snel met de auto... Dat verander je niet door het anders te willen of in te	kloppen naar mijns inziens niet, omdat 2015 te oud is en 2020 en 2022 in corona. b. Hoofddorpers worden niet gehoord.	zien daarbij dat er structureel een overschot aan parkeerplaatsen is. Mogelijk is dat lokaal anders en ervaart u dus waar u woont overlast. Voor de nieuwe woningbouw geldt dat deze parkeren op eigen terrein krijgen, zij krijgen daarom geen vergunning in de openbare ruimte. De parkeerdruk zal daardoor dus ook niet verhogen. Voor de bereikbaarheid van het centrum van Hoofddorp gaan wij uit van de STOMP-gedachte waarbij meer aandacht wordt gegeven aan voetgangers en fietsers. Doorgaand autoverkeer wordt daarmee zoveel mogelijk uit het centrum geweerd. Het centrum blijft echter wel goed bereikbaar voor iedereen die met de auto het centrum wil bezoeken. Zij worden opgevangen in de bestaande en nieuwe parkeergarages. b. Wij vinden het vervelend om te horen dat u zich niet gehoord voelt.
---	--	--

	kleden, echt niet. Het is een dorp, met straks lelijke grote wooncomplexen in het centrum, waar Amsterdammers, Haarlemmers of zelfs buitenlandse expats wonen. De Hoofddorpers blijven en blijven hun oude vertrouwde dorp zien! De gemeente wil echter alleen maar groter, duurder en luxer, maar Hoofddorp blijft een boerendorp, of de gemeente dat wil of niet.		
12	Het parkeren in Graan voor Visch wordt langzamerhand een groot probleem rond de Silo, basisschool Wereldwijs, OSB, de moskee en de nog te bouwen nieuw school voor asielkinderen. Rond het brengen en halen ontstaat een verkeerd infarct. Vooral als het vrijdaggebed van de moskee gelijk loopt met het ophalen van de kinderen van het OSB en straks kinderen asielouders. De blauwe zone veranderen in betaald parkeren heeft geen zin omdat de ouders in hun auto blijven zitten. Misschien is het een idee om de straat eenrichtingsverkeer te maken. Daarbij zou aan een kant dwars geparkeerd kunnen worden. Door het eenrichtingsverkeer staan alle neuzen een kant op waardoor het doorstromen gemakkelijker kan. Volgens mij zijn er geen nadelen aan eenrichtingsverkeer omdat de wijk maar één ingang of uitgang straat heeft. Het omrijden kost bijna geen extra tijd omdat ingang en uitgang dicht bij elkaar liggen en de auto en/of bus moet omrijden en niet de fietser of voetganger.	Het parkeren in Graan voor Visch is problematisch. Is het mogelijk om eenrichtingsverkeer te maken waarbij aan een kant dwars geparkeerd kan worden?	Dit is een verkeerskundig vraagstuk. We hebben uw vraag bij de desbetreffende afdeling neergelegd.
13	Zoals de parkeerders nu is bij ons in de straat is het goed. Als er een vergunning of blauwe zone voor nodig is om dat zo te behouden dan is dat voor ons prima. Zolang er wel voor langdurig bezoek iets	a. Wij ervaren geen problemen met het parkeren. Wij willen dat de situatie blijft zoals het is.	a. Fijn om te horen dat er geen overlast ervaren wordt. In vele wijken wordt wel overlast ervaren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunt 3a.

	voorzien is. Soms hebben we familie van ver over en die moeten dan wel bij ons kunnen verblijven	b. Is er iets waardoor langdurig bezoek mogelijk gemaakt kan worden?	b. Momenteel bestaat er al een bezoekersregeling waarmee bezoekers tegen een gereduceerd tarief kunnen parkeren. We maken deze regeling gebruikersvriendelijker. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3f
14	Het is duidelijk dat er gehandhaafd moet kunnen worden op hinderlijk of gevaarlijk geplaatste fietsen. Op zich prima. Maar waarom worden er in opdracht van Jürgen Nobel ook fietsen verwijderd die weliswaar verkeerd gestald staan maar geen gevaar of hinder opleveren. Nou moet Jürgen Nobel dit niet dom gaan ontkennen, want ik stond er zelf bij dat overijverige beladers fietsen zo te werk gingen en vuil lachend wisten te vertellen dat ze handelden “in opdracht van de wethouder” Hoe ziek ben je als bestuurder, meneer Jürgen Nobel???	Handhaving heeft fietsen verwijderd in opdracht van de wethouder.	Wij verwijderen op dagelijkse basis fietsen. Dat gebeurt niet in opdracht van de wethouder, maar is een samenspel tussen bestuur en inwoners. Op basis daarvan worden regels met elkaar afgesproken en wordt daarnaar gehandeld.
15	Laat de inwoner merken dat hij/zij belangrijk is. Tijdens de infoavond kreeg ik dat gevoel niet! Graag ontvang ik de PowerPoint van de infoavond.	a. Ik voel me niet gehoord als bewoner. b. Graag ontvang ik de PowerPoint van de informatieavond.	a. Heel vervelend dat u zich als inwoner niet gehoord voelt. Het was de bedoeling dat u zich tijdens de avond kon uitspreken. Ook deze schriftelijke reactiemogelijkheid is ervoor bedoeld om u te uiten en uw mening te geven, zodat wij als gemeente kunnen horen wat u als inwoner belangrijk vindt. b. De PowerPoint zou u inmiddels ontvangen moeten hebben.
16	Ik woon in de van Gennepstraat en dus tussen bouwput 1 Hydepark en bouwput 2 gemeentehuis enz. Het parkeren is echt lastig aan beide kanten en dus komen vele mensen hun auto bij ons neer zetten.	a Het parkeren in de van Gennepstraat is lastig, gezien de bouwputten veroorzaakt door Hydepark en het gemeentehuis en	a. Overlast tijdens werkzaamheden is helaas niet te voorkomen, met de invoering van betaald parkeren gaan we er inderdaad vanuit beter te kunnen sturen.

	(Aangezien er ook weinig handhaving is) hebben we last van veel langer parkeerders. Zeker als er dan ook iets te doen is in het centrum kunnen de bewoners niet eens parkeren. Ik voorzie dat dit in de komende jaren een heel groot probleem gaat worden. Dus zou betaald parkeren (wat nu al in het verlengde van de Leeghwaterstraat is, Parklaan) bij ons voor een goede oplossing zorgen. Aangezien het 1 e gebouw binnen hydepark nu bijna klaar is zie ik gebeuren dat bezoekers enz. nu al in onze wijk gaan parkeren. Dus ik zou het wenselijk vinden nu al te beginnen met betaald parkeren. Het zou ook meteen de druk van de handhaving weg nemen die parkeerschijven lopend moeten controleren. En er komt bij de gemeente ook geld extra binnen om handhavers beter in te zetten. Vriendelijke groet	het feit dat mensen hun auto hier komen parkeren. b. Is betaald parkeren een oplossing voor dit probleem? Deze oplossing zorgt gelijk ook voor vermindering van druk bij de handhaving.	b. Het college geeft in haar besluit aan voorstander te zijn van betaald parkeren in het gebied, juist om zo beter te kunnen sturen. Zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunt 3a.
17	Goedemorgen Dank voor uw “voor informatie” over de bewoners bijeenkomsten over parkeren in het centrum. Ik heb inderdaad ook een uitnodiging van de gemeente ontvangen voor de bijeenkomst van 17 juli. Helaas (nou ja...) ben ik dan op vakantie. Het parkeer gebeuren heeft zeker mijn aandacht – ben van mening dat de Gemeente wat optimistisch is over haar opvoedkundige kwaliteiten voor wat betreft de populatie in Hoofddorp om geen auto aan te schaffen c q te gebruiken. Nog los van het feit dat bewoners er ook op aangewezen zijn om zich te kunnen bewegen. Wat dat betreft zou een mooie, ondergrondse garage in het Stationsgebied wel heel plezierig zijn. Ze leveren tenslotte ook inkomsten op! Maar voor het centrum is een ondergrondse parkeergarage ook een pré – en dan ook nog eentje die rekening houdt met	a. Is het mogelijk om een ondergrondse garage in het stationsgebied of het centrum te bouwen? Hierbij zie ik graag dat er onder andere rekening wordt gehouden met de grootte van auto's. b. Er wordt te weinig gehandhaafd.	a. Het college stelt voor de raad voor om een ondergrondse parkeergarage van 500 plaatsen te bouwen in het centrum van Hoofddorp. Voor maatvoering van de plaatsen wordt gewerkt met de Nederlandse normen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunten 1 en 2 b. Er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Er moet namelijk gecheckt worden of de auto van een

	de grootte van de auto's – niet iedereen rijdt in een Fiat 500.... Als je een iets grotere auto hebt zijn de huidige parkeervakken te krap waardoor schade aan autodeuren optreedt. De Q park garage in Den Bosch (St Jan) is een goed voorbeeld van hoe het kan: goede ventilatie, goede verlichting en ruime vakken. Mijn ervaring is dat bezoekers van het Centrum graag “gratis” parkeren, ook al is het dan maar voor 2 uur. De blauwe zone op de Piratenweg staat altijd vol, evenals het parkeerterrein bij de Piet Hein Flat in de Piratenwijk. En daar maken de bezoekers ook graag gebruik van de containers voor papier, glas en plastic en het afvalbakje, waar overig afval wordt gedumpt. Ik wens u een positieve avond toe. Met vriendelijke groet,		vergunninghouder is of dat er gebruik wordt gemaakt van een blauwe schijf. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
18	Brief ontvangen m.b.t. parkeergelegenheid. Woon in centrum Polderplein. Vrijdag, zaterdag ,woensdag drama auto parkeren, wordt steeds erger. Op een gegeven moment moet ik auto behoorlijk ver parkeren. Dit is al lang bekend. Dan komt er een app. parkeer terrein van der zee terrein Is verschrikkelijk in H,dorp. Blijft niets meer van over Groet	Er zijn onvoldoende parkeerplekken in de buurt van het Polderplein	Dank voor het uiten van uw zorg. De gemeente Haarlemmermeer hanteert parkeernormen waaraan ontwikkelingen moeten voldoen. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Het is misschien wel zo dat u nu iets verder moet lopen op de drukke momenten. De intentie van het instellen van betaald parkeren is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Bij de nieuwbouw woningen moeten de parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein gerealiseerd worden. Zij zullen niet parkeren in de openbare ruimte. Voor de

			ontwikkelingen in de toekomst worden nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2
19	T.a.v. Jurgen Nobel, De laatste 3 jaar is het parkeergedrag van de mensen hier erg veranderd. Er staan nu vaak overal auto's waar geen blauwe lijn loopt. Men let er totaal niet meer op of weet niet eens dat er beperkingen zijn zoals de duur van het parkeren. Ook in de bocht of voor een uitrit parkeren is 'normaal' geworden. Er staan regelmatig auto's met buitenlandse nummerplaten die dagenlang de plaatsen bezet houden. De medewerkers en bezoekers van de Zevenster gebruiken de vrije plekken dagelijks. Er wordt weinig gelet op de max. parkeertijd van 2 uur. Om de zaken in perspectief te zetten nog even het volgende. Op de Boslaan zijn 4 parkeerplekken weggehaald bij de nieuwe indeling van de straat. Deze bewoners hebben vanaf dat moment geen plek meer gehad voor hun woning. Veel mensen hechtten er waarde aan om hun auto's dichtbij hun woning te kunnen laten staan. Als 'oplossing' heeft de gemeente een parkeerontheffing ingevoerd. De bewoners van deze 4 woningen zijn hierdoor wel dubbel in het nadeel gekomen. Door het weghalen van de parkeerplekken heeft de gemeente zelf het tekort in de hand gewerkt. Ergens heeft de beperking 'nut' gehad omdat voorheen vakantiegangers wekenlang hun auto hier lieten staan. Dat gebeurt niet meer zoveel, maar er is ook haast geen toezicht meer op dit soort zaken door de gemeente. Nu zijn de bezoekers en ook de bewoners zelf die zich niet meer aan de regels houden. Op dit moment is Timpaan bezig met	a. Ik ervaar veel last van fout en langdurige parkeerders. Op deze problemen wordt te weinig gehandhaafd. b. de gemeente veroorzaakt een hoge parkeerdruk doordat ze parkeerplaatsen uit de openbare ruimte weg haalt.	a. Er wordt wel gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Er moet namelijk gecheckt worden of de auto van een vergunninghouder is of dat er gebruik wordt gemaakt van een blauwe schijf. Onze handhavers proberen zoveel mogelijk in de wijken aanwezig te zijn en besteden onder andere aandacht aan parkeren in de blauwe zone. Naast parkeeroverlast zijn er nog meer zaken die onze handhavers oppakken, waardoor we onze capaciteit moeten verdelen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a b. De openbare ruimte is beperkt en er moeten veel functies in opgelost worden. Bij herontwikkelingen moeten wij met veel aspecten rekening houden, zoals veiligheid, klimaatadaptatie, kabel en leidingen en groen. We proberen altijd om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te handhaven. Dat is helaas niet altijd mogelijk.

	de sloopwerkzaamheden voor een te bouwen wijk van ong. 80 woningen op de hoek Kruisweg/Boslaan. Deze zaken brengen ook meer parkeerdruk met zich mee. Bewoner Boslaan		
20	onze wijk is een blauwe zone. Ik denk dat de tijd opschuiven tot 23 uur, de verwachte parkeerdruk van buiten kan beperken. Het is wel van belang dat gehandhaafd wordt.	Ik ben een voorstander om de blauwe zone tot 23:00 in te voeren	Het college stelt voor het parkeren in het centrumgebied tot 21.00 uur in te voeren, om zo meer ruimte te creëren voor de bewoners. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3d en paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3e.
21	Wij wonen in de Piratenwijk met een blauwe zone. Om toekomstige parkeerproblemen aan te pakken kan de eindtijd worden aangepast naar 23.00 uur. 7 dagen per week van 07.00 tot 23.00 uur. Handhaving is wel belangrijk.	Ik ben een voorstander om de blauwe zone tot 23:00 in te voeren	Het college stelt voor het parkeren in het centrumgebied tot 21.00 uur in te voeren, om zo meer ruimte te creëren voor de bewoners. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3d en paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3e.
22	Mijn vrouw en ik hebben allebei een auto, welke wij nodig hebben voor ons werk. Wij kunnen niet parkeren op eigen terrein. Voor ons is erg belangrijk dat we onze 2 parkeervergunningen kunnen behouden. Wilt u het beleid op dit gebied continueren.	Wat gebeurt er met de gegeven parkeervergunningen?	De afgegeven parkeervergunningen blijven behouden. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g
23	Mijn man en ik hebben allebei een auto nodig voor ons werk. Wij kunnen niet parkeren op eigen terrein. Voor ons is het heel belangrijk dat we onze 2 parkeervergunningen blijven behouden. Wilt u het beleid op dit gebied blijven hanteren?	Wat gebeurt er met de gegeven parkeervergunningen?	De afgegeven parkeervergunningen blijven behouden. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g

24	- maaiveld terreinen niet vroegtijdig opgeven als parkeermogelijkheid - Piekmomenten zijn niet alleen met Blackfrday maar ook vrijdagavond, zaterdag en zondag- Binnenweg mogelijkheden maak het aub niet klein- waarborg veiligheid - ik voel mij als vrouw vaak niet veilig op straat in Hoofddorp (zorgelijk) - Ga met garage polderplein in gesprek. Ik wil best betalen voor een parkeerplek. Parkeerplekken zijn beschikbaar, waarom doen jullie niets? Ik als bewoner kan helaas niets. Mijn lift in de woning complex, gaat naar die garage. Zonde dat we hier geen gebruik van maken.	a. Ik stel voor maaiveld niet vroegtijdig op te geven. Dit omdat de piekmomenten niet alleen met feestdagen, maar ook 's weekends zijn. b. Is het mogelijk om met garage polderplein in gesprek te gaan over al dan niet betaalde parkeerplekken? Dit gezien ik mij als vrouw niet veilig voel op straat en de lift van mijn complex leidt naar deze garage.	a. Het is niet altijd mogelijk om de terreinen op maaiveld te handhaven, zo is het zogenaamde Aprisco-terrein niet in eigendom van de gemeente. Het college wil wel het Binnenwegterrein nog beschikbaar houden tot de ondergrondse parkeergarage gereed is. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 b. Veiligheid is een aspect waar we ons samen met de politie hard voor maken. We kijken ook naar de fasering van de ontwikkelingen in het stadscentrum en de mogelijkheid maaiveld parkeren zo lang mogelijk in stand te houden. De parkeergarages in het stadscentrum zijn geen eigendom van de gemeente. De gemeente heeft geen zeggenschap over hun bedrijfsvoering en exploitatie. De gemeente maar ook sommige VVE's zijn al eens eerder in gesprek gegaan met de eigenaren van de parkeergarages zonder resultaat. De Polderpleingarage biedt overigens abonnementen aan waar u als bewoner gebruik van kunt maken.
25	feedback presentatie 17-07-2023 Parkeerzone A/ B / C / D beter uitleggen. Zet achter zone A welke wijken hierin vallen. Vond het zeer onduidelijk gister	Kunnen de parkeerzones beter uitgelegd worden?	Spijtig om te horen dat u de presentatie onduidelijk vond. In het vervolg zullen wij er bij de communicatie rekening mee houden. In de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a is een plaatje van het gebied te zien.
26	-jaag de mensen niet weg door extreem hoge parkeertarieven en/of vrijwel geen	a. Ik ben blij met de parkeervergunning voor bezoekers van bewoners, houdt dat	a. Het systeem voor bezoekers van bewoners blijft behouden en wordt

parkeermogelijkheden. -2 van mijn kinderen wonen niet in Hoofddorp. Familie woont ver weg, veel vriendinnen komen van ver. Ik ben heel blij met de parkeeronthefing voor bezoekers. Houd dat er a.u.b. in ook voor bewoners van bijv. Hydepark. -in de verzetswijk heb ik een bewonersonthefing en mag ook in B en C gebieden vrij parkeren. Ideaal als er in de wijk geen parkeerplaats is. Waarom krijgen bewoners van Hydepark dat niet? Zij betalen €42.500 voor een parkeerplek! Dan krijgen zij er geen vrijstelling bij? Dat is heel scheef. - Enkele jaren geleden meldde de gemeente dat ze dacht aan pendelbussen in het weekend van grote parkeerplaatsen bij bijv. Scholen in Hoofddorp en industrieterrein naar het centrum en v.v. Is dat geen optie meer?- zou een soort P en R iets zijn? Parkeren aan de buitenkant van Hoofddorp en goedkoop met de bus naar het centrum. - zorg voor meer fiets parkeermogelijkheden. Op het Burg. Stamplein is een chronisch tekort. - het 'ouderwetse'/ gewone fietsenrek is niet handig als je een fiets hebt met een 'stoeltje' of kratje voor. Evenmin is het handig als je een ketting fietsslot hebt dat aan 1 kant vastgezet kan worden aan de fiets, Dan red je het niet tot de beugel op het fietsrek. Je moet dan je fiets er achterstevoren in zetten of de ketting helemaal loshalen en dan bevestigen. Dat kost tijd en is omslachtig. -scooters worden vaak apart naast elkaar geparkeerd. Als er 1 omvalt a.g.v. bijvoorbeeld harde wind, dan valt het hele rijtje om. Kunnen daar geen betere parkeermogelijkheden voor bedacht worden, zodanig dat niet het hele rijtje omvalt bin harde wind? - in de Concoursweg zijn geen parkeermogelijkheden voor de	er aub in ook voor bewoners van Hydepark. b. Waarom kunnen bewoners van Hydepark geen vergunning krijgen voor het B en C gebied? c. Is de optie van pendelbussen in het weekend naar grote parkeerplaatsen bij bv scholen komen te vervallen? d. Zorg voor meer fietsparkeermogelijkheden o.a. op het Van Stamplein en de Concourslaan. De 'ouderwetse'/gewone fietsenrekken zijn niet handig in het gebruik. Graag ook aandacht voor scooter parkeren. e. Het zou fijn zijn als in de Verzetswijk betaald parkeren wordt ingevoerd.	gebruikersvriendelijker, zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3f b. Bewoners van Hyde Park krijgen geen vergunning, de ontwikkelaars moeten deze plaatsen op eigen terrein realiseren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g c. Er komen geen pendelbussen, zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 d. Er komen meer fietsvoorzieningen op het Van Stamplein, zie ook toelichting zie paragraaf 4 beslispunten 4, 5 en 6 e. het college wil met haar besluit ook betaald parkeren invoeren in uw gebied. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
---	---	---

	fiets. Met wat geluk is er een plekje bij een boom. Kan er wat meer komen? -Sunds het betaald parkeren is in de Verzetswijk, kan ik in mijn eigen straat parkeren en hoef niet drie rondjes door de wijk te rijden. Ik vind het perfect.		
27	Ik woon in de Draverslaan en kan nauwelijks parkeren, om de hoek in de Nijverheidstraat ook nooit want staat vol met illegale parkeerders uit Amsterdam west die voor de Primark komen.(en voor het weggaan een enorme troep tot luiers en babydoekjes aan toe achterlaten in het groen)handhaving al zeker meer dan een jaar niet gezien. Bewoners kunnen hier niet parkeren! Maak de Nijverheidrbetaald parkeren zoals het zou horen zo dicht bij het centrum en het probleem is opgelost	a. Ik kan niet parkeren in mijn straat (Draverslaan) door andere auto's die er te lang staan. Ook kan ik niet om de hoek in de Nijverheidstraat vanwege langdurige parkeerders die overigens voor vervuiling zorgen. b. Waarom wordt er niet gehandhaafd? c. Wij als bewoners van de Draverslaan zouden graag willen dat de Nijverheidstraat betaald parkeren wordt.	a./c. het college wil betaald parkeren invoeren om beter te kunnen sturen op wie waar parkeert. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a, 3d en beslispoint 3e. b. Er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Er moet namelijk gecheckt worden of de auto van een vergunninghouder is of dat er gebruik wordt gemaakt van een blauwe schijf. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a
28	Voor bewoners in het centrum is het nu al lastig met bv werk tassen mee naar huis nemen. Of zoals gister een kast die ik door t dorp moet sjouwen om thuis te komen. Parkeren (vergunning zelfde tarief) onder bv Hema of onder Douglas zou dan uitkomst zijn.	a. De loopafstand naar het centrum is te ver voor bewoners. b. Kan er met een vergunning voor hetzelfde tarief geparkeerd worden onder Hema of Douglas?	a. Het kan zijn dat u nu verder moet lopen op drukke momenten. Het college wil beter sturen op wie waar parkeert door betaald parkeren in te voeren en ondergrondse parkeerplaatsen bij te bouwen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a b. De parkeergarages in het stadscentrum zijn geen eigendom van de gemeente. De parkeervergunning van de gemeente geldt in

			de openbare ruimte, niet in privé parkeergarages.
29	Niet betaald parkeren op de Nijverheidsstraat! We krijgen regelmatig bezoek en dat is dan niet meer mogelijk. Daarnaast parkeren veel ouders daar voor het ophalen en wegbrengen van hun kinderen op de RKBS Klimop.	Ik ben geen voorstander van betaald parkeren op de Nijverheidsstraat mede vanwege bezoekers die dan niet meer zullen komen.	Het college wil beter sturen op wie waar parkeert door betaald parkeren in te voeren. Voor bezoekers wordt de bezoekersregeling gebruikersvriendelijker. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3f.
30	Mijn straat Parklaan in Hoofddorp is al jarenlang een discussie punt. Was de straat voorheen een blauwe zone, werd de straat na veelvuldig klagen betaald. Het is hierdoor wel een stuk rustiger geworden dan voorheen, maar alsnog wordt onze straat veelvuldig door mensen die niet weten dat het een betaalde zone is. Controle door handhaving vindt nooit plaats dus iedereen kan maar doen wat ze willen. Een veel strakker beleid rondom het centrum zou dit oplossen. Alleen parkeren voor mensen met (bewoners)vergunning. Meer controle op zwartparkeerders. Minder vergunningen (max 1 per adres) uitgeven gezien de beperkte ruimte in de straten. Deze klachten komen overigens niet alleen uit de Parklaan. Maar uit alle omliggende straten. Nooit controle dus iedereen kan en doet wat ze maar willen en de bewoners zijn de dupe.	a. In de Parklaan wordt er veelvuldig geparkeerd door bezoekers van het centrum die niet doorhebben dat het een betaalde zone is. Hier wordt nauwelijks op gehandhaafd waardoor veel bezoekers hun gang kunnen gaan. b. Voer vergunninghoudersparkeren in c. Ook ben ik van mening dat minder vergunningen zou moeten zorgen voor voldoende ruimte in de straat.	a/b. Het college vraagt de raad het hele centrumgebied betaald parkeren te maken. Dat zal duidelijker zijn voor de bezoekers. Ook wordt met betaald parkeren het handhaven makkelijker, door de inzet van een scanauto. Vanuit efficiënt ruimtegebruik is het college geen voorstander van vergunninghoudersparkeren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a c. We houden twee vergunningen in stand. Door de invoering van betaald parkeren in het hele centrum kan er beter bestuurd worden op wie waar parkeert. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3g
31	Waar mogen de bewoners van het Polderplein parkeren in de toekomst?	Waar mogen de bewoners van het Polderplein parkeren in de toekomst?	Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Het is misschien wel zo dat u nu iets verder moet lopen op de drukke momenten. De intentie

			van het instellen van betaald parkeren is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Bij de nieuwbouw woningen moeten de parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein gerealiseerd worden. Zij zullen niet parkeren in de openbare ruimte. Voor de ontwikkelingen in de toekomst worden nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 en beslispunt 3g
32	Ik wil de gemeente graag meegeven om niet alleen na te denken over het parkeren van auto's maar ook over het 'parkeren' van fietsen en dan met name over een bewaakte fietsenstalling.	Hoe ziet het toekomstig beleid over het parkeren van de fietsen eruit?	Het college verzoekt de raad een tijdelijke stalling op het van Stamplein en een definitieve bewaakte stalling in het Voorzetgebouw vanaf 2028 te realiseren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 5, 6 en 7.
33	Als fysiotherapiepraktijk zijn wij intensief gebruiker van de parkeerplaats Piet Heinflat. Naast 28 medewerkers (ongeveer 17Fte) komen er dagelijks rond 250-300 patiënten naar de praktijk, deels met de fiets, deels met taxivervoer of met eigen auto of scootmobiel. Bij een inventarisatie over parkeerdruk de laatste maanden, naar aanleiding van een uitbreiding initiatief, is gebleken dat er geen parkeerruimte te kort is op locatie Piet Heinflat. Wethouden Nobel heeft duidelijk gemaakt dat er iets gaat veranderen ten aanzien van de blauwe zone en heeft om voorstellen gevraagd hoe het parkeren vormgegeven kan worden in combinatie met de wens vanuit de gemeente betaald parkeren in te voeren.	a. Ik heb een voorstel voor de parkeerplaats naast Piet Heinflat. Mijn voorstel het 1e uur zal parkeren gratis zijn en vanaf het 3e uur zal het uurtarief progressief stijgen om langparkeerders te mijden. b. Ook zou het handig zijn om meer oplaadpunten op het terrein te plaatsen.	a. Dank voor uw suggestie. We voeren betaald parkeren in, waarbij de bezoekersregeling gebruikersvriendelijk maken. We onderzoeken hoe dit ook ingezet kan worden voor bv uw fysiotherapiepraktijk. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3f. b. Het college heeft in het coalitieakkoord opgenomen het aantal laadvoorzieningen fors te willen uitbreiden. Met onze partner MRA-elektrisch wordt hier hard aan gewerkt. Daarbij kijken we naar een goede spreiding van de voorzieningen

	Hierbij mijn voorstel: eerste uur gratis parkeren, voor de meeste patiënten zullen dan hun behandelingen geen extra kosten veroorzaken. Progressief uurtarief vanaf het derde uur parkeren om langparkeerders te mijden. Eventueel oplaadpunten op het parkeerterrein, daar wij merken dat er steeds meer patiënten zijn met een elektrisch voertuig. Dit is ons inziens een goede compromis om onze locatie aantrekkelijk en letterlijk laagdrempelig te houden voor patiënten. Ik hoop op een positieve reactie op mijn melding.		
34	Gaarne nadenken over het parkeren in de Parklaan, dit is een straat met voornamelijk WONINGEN en heeft eigenlijk niets te maken met het centrum. Maar de bewoners (vaak al tientallen jaren) hiervan worden wel de dupe van het parkeerbeleid van het centrum. Is dit niet op te lossen met een zone vergunning voor alleen bewoners met extra kaart voor bezoekers. Bezoekers voor het centrum maken dan geen gebruik meer van de beperkte ruimte, deze blijft dan beschikbaar voor de bewoners van de straat zoals ze vroeger gewend waren	Bewoners van de Parklaan worden dupe van het parkeerbeleid van het centrum. Bezoekers van het centrum parkeren hier massaal waardoor weinig plek overblijft voor de bewoners. Kunnen de bewoners van de Parklaan een vergunning krijgen?	Er is bewust gekozen om deze zone betaald parkeren te maken, ook geldt er langer betaald parkeren dan in de rest van het centrum. Dit is in 2018 ingevoerd na uitvoerig overleg, enquêtes, enzovoorts met bewoners van deze straten. Er is gemonitord wat de parkeerbewegingen daar zijn en die zijn aanzienlijk afgenomen na het invoeren van betaald parkeren Met het invoeren van betaald parkeren in het centrumgebied wordt deze situatie anders. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a en paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g.
35	De bewoners van de Boslaan in Hoofddorp willen heel graag een blauwe zone. 2 blokken huizen hebben veel last van parkerende vakantiegangers, werkende mensen die de hele dag hun auto parkeren omdat wij het enige stukje in die wijk zijn waar geen blauwe zone is.	Wij zijn voorstanders van een blauwe zone op de Boslaan	De beste manier om te sturen op wie waar parkeert, is het invoeren van betaald parkeren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a

36	Maak parkeren toegankelijk en zorg SVP voor genoeg parkeerplaatsen. De komst van hydepark gaat het aantal parkeerplaatsen gigantisch onder druk zetten in heel centrum/hoofddorp oost.	a. Het parkeren moeten toegankelijker worden. b. Ik maak me zorgen dat de druk van parkeerplaatsen door Hyde park zal vergroten.	a. Het college stelt de raad voor 500 ondergrondse parkeerplaatsen te bouwen om zo in voldoende parkeerplaatsen te voorzien. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 b. In Hyde Park wordt het autoparkeren allemaal inpandig gerealiseerd. Voor de bezoekers wordt een openbare parkeergarage gerealiseerd. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g
37	Het zou fijn zijn als er parkeergelegenheid overblijft voor de bewoners. kan er wellicht een aparte gelegenheid voor worden ingericht? Zelf merk ik dat het voor de bewoners steeds lastiger wordt om de auto te parkeren bij drukte/feestdagen/evenement in het centrum. En helemaal met het oog op de bouwontwikkelingen en dat de parkeergelegenheden daardoor minder worden.	a. Zorg om voldoende parkeerplekken over voor bewoners. b. Mijn suggestie is om een aparte gelegenheid in te richten voor bewoners.	a. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Het is misschien wel zo dat u nu iets verder moet lopen op de drukke momenten. De intentie van het instellen van betaald parkeren is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Bij de nieuwbouw woningen moeten de parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein gerealiseerd worden. Zij zullen niet parkeren in de openbare ruimte. Voor de ontwikkelingen in de toekomst worden nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 b. Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar helaas niet bij.

			Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
38	Parkeren in de leegwaterkwartier mag niet betaald parkeren worden.	Ik ben geen voorstander van betaald parkeren in de Leegwaterkwartier	Met het invoeren van betaald parkeren kan er beter opgestuurd worden dat bezoekers die niet in uw buurt hoeven te zijn er ook niet parkeren. Bewoners kunnen een vergunning aanvragen. Zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
39	Vergunningen voor bewoners en de mogelijkheid om gratis te parkeren voor visite.	a. Bewoners moeten vergunningen krijgen b. de mogelijkheid om gratis te parkeren voor visite.	a. De bewoners kunnen een vergunning aanvragen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a en 3g b. Voor bezoek is er een bezoekersregeling die nog gebruikersvriendelijker wordt gemaakt. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3f
40	Dat er bij de bouw van nieuwe woningen (vooral appartementen) ook meteen parkeergelegenheid moet worden gecreëerd (ondergronds als onderdeel van het complex). Niet alleen denken aan het bouwen en verkopen van woningen.	Worden bij nieuwbouwwoningen ook parkeergelegenheden gerealiseerd?	Nieuwbouw projecten moeten het parkeren voor bewoners en bezoekers op het eigen terrein regelen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g
41	Veel mensen die het dorp komen bezoeken parkeren bij ons in de straat waardoor er voor de deur weinig ruimte over blijft voor bewoners!	Veel mensen die het dorp komen bezoeken parkeren bij ons in de straat waardoor er voor de deur weinig ruimte over blijft voor bewoners.	Met het invoeren van betaald parkeren kan er beter gestuurd worden op wie waar parkeert. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 3a, 3d en 3e.
42	Voor ondernemers en hun personeel is het parkeren onbetaalbaar geworden. Door de enorm grote blauwe zone is het lopend bijna niet te doen. Ook openbaar vervoer is duur en voor aantal mensen vereist dat ook veel loopwerk. Ook fiets of brommer plekken zijn schaars. Daarbij moeten we ook aan onze klanten denken - het is niet de bedoeling dat wij alle plekken	a. Hoe kunnen ondernemers en hun personeel gemakkelijk en betaalbaar parkeren, voor nu blijkt dit onmogelijk vanwege de kosten. b. Ook is er geen stalling voor (elektrische) fietsen. Dat zouden wij wel willen zien.	a. Het parkeren voor het personeel is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente, maar van de werkgever zelf. De taak van de gemeente is te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening, parkeren is hier onderdeel van en wordt afgewogen tegen andere belangen.

	innemen waardoor klanten van het winkelcentrum 20 minuten moeten lopen. Er is voor klanten ook geen veilige plek om een (elektrische) fiets neer te zetten.		b. Het college stelt de raad voor zowel een tijdelijke als later een definitieve stalling te bouwen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 4 en 5
43	Meer fietsenstallingen bij de supermarkt, zodat ik niet zo ver met mijn boodschappen hoeft te sjouwen. De voorkeur om blauwe zone in het Oude buurtje te behouden en geen betaald parkeren invoeren. Vergunningenbeleid zo houden, ongeacht of een huishouden een oprijlaan heeft i.v.m. bezit meerdere auto's en bezoek.	a. Ik zou graag meer fietsstallingen bij de supermarkt willen zien. b. Mijn voorkeur gaat er naar uit om blauwe zone in het Oude Buurtje te behouden en het vergunningenbeleid te behouden zoals dat nu is.	a. Onderdeel van het collegebesluit is het toevoegen van fietsvoorzieningen bij de nieuwe entree winkelcentrum en de Dirk van de Broek. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 4,5 en 6 b. Het grootste deel van het Oude Buurtje blijft blauwe zone, zie tekening in het document Beantwoording reacties. Zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a.
44	Graag parkeren voor vergunninghouders in het Oude Buurtje. Met name in het begin van de wijk is een voortdurende overlast van parkeerders. Vooral foutparkeerders die voor opritten, op de hoeken of buiten de vakken staan en mensen die de blauwe kaart elke 2 uur doordraaien en werkzaam zijn in het centrum. En dan invoeren voor het hele Oude Buurtje om een waterbedeffect binnen de wijk tegen te gaan. Wel met de mogelijkheid om voor visite een tijdelijke ontheffing of een kraskaart of iets dergelijks te regelen. Daarnaast meer handhaving met name na 17.00 uur en in het weekend, want op dit moment wordt er op die tijden niets gedaan aan alle overlast.	a. Er heerst overlast van voornamelijk fout parkeerders in het Oude Buurtje. Hier wordt te weinig op gehandhaafd. b. Wij willen dat enkel parkeren voor vergunninghouders in het Oude Buurtje wordt ingevoerd met tijdelijke ontheffing voor visite.	a. Er wordt wel gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Er moet namelijk gecheckt worden of de auto van een vergunninghouder is of dat er gebruik wordt gemaakt van een blauwe schijf. Onze handhavers proberen zoveel mogelijk in de wijken aanwezig te zijn en besteden onder andere aandacht aan parkeren in de blauwe zone. Naast parkeeroverlast zijn er nog meer zaken die onze handhavers oppakken, waardoor we onze capaciteit moeten verdelen. b. Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied

			voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Het grootste deel van het Oude Buurtje houdt blauwe zone. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
45	Maak de wijken direct om het centrum, zoals Oud West (het oude buurtje), vergunning parkeren. Er is nu al parkeer overlast en de gemeente heeft de keuze gemaakt om te bezuinigen op handhaving. Met vergunningen weer je de parkeerder uit de wijken en gaan de bezoekers van het centrum eerder in de parkeergarages staan. Handhaving laat zich nu al bijna niet zien in de wijk en in het weekend al helemaal niet. Met vergunningen wordt het voor handhaving makkelijker om te controleren en het hoeft ook minder frequent.	Kunnen de wijken rondom het centrum vergunningen krijgen? Wij ervaren veel overlast waarbij er nauwelijks wordt gehandhaafd. Door de vergunningen gaan bezoekers in de garage parkeren waardoor de overlast wordt tegengegaan.	Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Het grootste deel van het Oude Buurtje houdt blauwe zone. Er wordt wel gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
46	Stop met uitbreiden betaald parkeren, dit is niet ten goede van de buurt, uitsluitend om mensen de parkeergarages in te "lokken". Het gaat de gemeente vooral om inkomsten te genereren en niet wat de MEERDERHEID van de bewoners willen. Het slinkse (en ik word nu vast als complotdenker neergezet) is om een grote groep bewoners hun mening te laten geven. In die meningen zitten alle variaties die je kan bedenken. Dat geeft de wethouder de mogelijkheid om te kunnen zeggen, "we kunnen niet iedereen tevreden stellen" en vervolgens zijn eigen variant eruit te kiezen. Er is in onze buurt en we zijn een hechte	a. Wij zijn tegen het betaald parkeren. b. Wij zouden als bewoners graag zien dat ons mening daadwerkelijk wordt meegenomen in het beleid.	a. We nemen een pakket aan maatregelen om te zorgen dat bewoners minder parkeeroverlast in hun buurt ervaren. Betaald parkeren maakt daar onderdeel van uit, daarmee kunnen we sturen op wie waar parkeert. Maar ook het bouwen van een ondergrondse parkeergarage om zo de benodigde parkeerplaatsen voor de toekomst te bouwen, is onderdeel en draagt bij aan meer ruimte in de wijk voor bewoners. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a

	groep, geen voorstanders van betaald parkeren. Dus graag doen wat uw kiezers wensen.		b. Bij het opstellen van beleid moeten we alle belangen behartigen, daarbij betrekken we de – soms tegenstrijdige meningen.
47	Als de gemeente vaart wil zetten achter het bouwen van nieuwe woningen is het nodig obstakels weg te nemen. Bij veel nieuwbouw ontwikkelingen is de strikte handhaving van het parkeerbeleid één van de grootste obstakels. Waarom wordt dit beleid niet aangepast en waarom neemt de gemeente niet het initiatief om vooral de lastigere binnenstedelijke ontwikkelingen te voorzien in de parkeerbehoefte?	Parkeerbeleid is een obstakel voor het snel bouwen van woningen. Pas het beleid aan en neem voor de lastige ontwikkelingen zelf de verantwoordelijkheid om in de parkeerbehoefte te voorzien.	a. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de huidige parkeernormen uitgangspunt blijven voor het beleid. De gemeente heeft daarnaast niet de middelen om parkeren van nieuwe ontwikkelingen te faciliteren. Dit is de verantwoordelijkheid van ontwikkelaars.
48	[Over autoparkeren] Ik heb ervoor gekozen om in Hoofddorp te wonen omdat de parkeervoorzieningen bij het Raadhuisplein goed waren. Ik vind daarom dat er voldoende parkeerplekken moeten blijven voor bewoners met een parkeervergunning aan het Raadhuisplein. De Gemeente zou bewonersvergunningen beschikbaar moeten stellen voor de bewoners van het Raadhuisplein in de parkeergarages van het nog te bouwen Parkzicht/Centrumzicht. Met het oog op de uitbreiding van Hoofddorp, door de bouw van vele nieuwe complexen en woningen moet de Gemeente meer parkeerplekken reserveren en beschikbaar houden voor bewoners om toekomstbestendig te blijven. Deze parkeerplekken moeten bereikbaar zijn, en betaalbaar via de parkeervergunningen.	De gemeente zou bewonersvergunningen beschikbaar moeten stellen voor de bewoners van het raadhuisplein in de parkeergarages.	De parkeergarages in het stadscentrum zijn geen eigendom van de gemeente. De parkeervergunning van de gemeente geldt in de openbare ruimte, niet in privé parkeergarages.
49	In Hyde Park komen veel mensen wonen en deze zijn allemaal in het bezit van auto's. Hiervoor zijn te weinig parkeerplaatsen geregeld wat straks zeker overlast	Er zijn te weinig parkeerplekken geregeld voor de bewoners van Hyde Park. Dit	Bewoners van Hyde Park krijgen geen vergunning, de ontwikkelaars moeten deze plaatsen op eigen terrein realiseren. Voor

	gaat geven in naast gelegen wijken. We hebben het hier over de wijk Kalorama - de Verisstraat en de Bolstralaan en de Blankenstraat. Waarschijnlijk moet hier dus een blauwe zone komen of overgaan op betaald parkeren en vergunningen voor de bewoners van dit gebied.	zorgt voor overlast voor omliggende wijken	bezoekers wordt in Hyde Park een openbare parkeervoorziening gebouwd. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3g
50	Graag behouden van blauwe zone, en betere controle. Ook GEEN tariefsverhogingen! Nieuweweg graag 2 richtings verkeer maken. Hoofdvaart aan de Dirk vd Broek zijde rechtdoor laten gaan.	a. De blauwe zone moet bewaard worden zonder tariefsverhoging. b. Er moet meer gehandhaafd worden. c. De Nieuweweg zou 2 richtingsverkeer moeten worden.	a/b. Met een blauwe zone kan niet goed gestuurd worden wie waar parkeert. Met betaald parkeren kan dit wel en zo kunnen we meer doen aan de parkeeroverlast van veel bewoners. Er wordt op dit moment geen tariefsverhoging van de vergunning voorzien. Er wordt wel gehandhaafd alleen is dit veel tijdrovender in blauwe zones. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a c. Dit is een verkeerskundig vraagstuk. Wij geven uw opmerking door naar de betreffende afdeling.
51	Meer gratis parkeer plaats.	Ik zou meerdere gebieden willen zien waar je gratis kunt parkeren	Dat zal helaas niet mogelijk zijn. Op het moment dat veel plekken gratis zijn, zullen bewoners maar voornamelijk bezoekers uitwijken naar het gebied dat gratis is waardoor er onvoldoende parkeerplekken over blijven voor de bewoners. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a
52	Goedendag, Tijdens de bijeenkomst heb ik de vraag gesteld waarom wij in de van den Berghlaan nog steeds geen blauwe zone hebben. Wij zijn de enige 3 straten die dat niet hebben. Er wordt toen door een mevrouw aangegeven dat dit er door was. Een week	a. Waarom heeft van den Berghlaan als een van de weinige straten nog geen blauwe zone? Ik zou willen dat de blauwe zone ingevoerd wordt.	a/c. De meningen van bewoners aan de Van den Berghlaan zijn erg verdeeld, daarom is tot op nu geen blauwe zone ingevoerd. Er is behandeld in de bezwarencommissie. Afgesproken is dat er een

	later krijgen we een brief dat een aantal bewoners bezwaar hebben gemaakt hiertegen. Belangrijkste argument hiervoor is dat men bezwaar heeft dat hiervoor betaald moet gaan worden. Dat snap ik en eigenlijk vind ik dat ook. Maar wij hebben behoorlijk veel last van voertuigen die bij ons geparkeerd worden waardoor het regelmatig voorkomt dat wij als bewoners onze auto niet kunnen parkeren. In onze straat zijn we al 2 plekken kwijt waar laadpalen staan. In de straat zijn 2 BNB's die adverteren gratis te kunnen parkeren. Regelmatig staan er buitenlandse auto's een aantal dagen geparkeerd. De middenstand weet ook dat er bij ons nog gratis geparkeerd kan worden. Kortom drama. Gezien de presentatie lijkt het mij dus vreemd als er geen blauwe zone komt. Er werd namelijk gesteld dat bewoners geen last zouden moeten hebben van wil parkeren. Het meest vreemde is dat kennelijk een aantal afdelingen binnen de gemeente niet communiceren met elkaar. Anders geef je op de avond niet aan dat het verzoek voor een blauwe zone er gaat komen. Hopelijk zal dit probleem binnen de voorstellen van de gemeente worden opgelost. Met vriendelijke groet,	b. Tevens vind ik het vreemd dat de afdelingen binnen de gemeente niet met elkaar communiceren gezien de een zegt dat er een blauwe zone komt en de ander niet. c. Wij ervaren overlast van auto's die bij ons in de straat parkeren, waardoor wij nauwelijks plek hebben.	bewonersbijeenkomst komt om nogmaals duidelijk uit te leggen wat de gevolgen zijn van het wel of niet uitvoeren van een blauwe zone. Daarna wordt nogmaals een enquête gehouden. Als dan blijkt dat de meerderheid, van degenen die reageren, tegen is dan wordt er geen blauwe zone aangelegd. Onafhankelijk of men voor of tegen een blauwe zone stemt stellen wij voor om per 1 juni 2025 betaald parkeren in te voeren. b. De gemeente heeft een besluit genomen voor de invoering van een blauwe zone in de Van den Berglaan, echter een aantal bewoners heeft hier bezwaar tegen. Deze procedure moet eerst doorlopen worden. Tijdens de inloopavond was het bezwaar nog niet bekend.
53	Waar op de avond zelf geen duidelijk antwoord op kwam: hoe zit het met de handhaving? Ik zou op zich geen bezwaar hebben tegen een blauwe zone en zelfs betaald parkeren in de wijk, maar dan moet er wel gehandhaafd worden op wie zich er niet aan houdt. Neem in de investeringen dus ook scanauto's of personele kosten voor handhaving mee. Anders voelt de vergunningplicht namelijk meer als een melkkoe dan als met elkaar de parkeerproblemen oplossen.	a. Ik ben niet tegen een blauwe zone/betaald parkeren in de buurt, maar er moet wel meer gehandhaafd worden met behulp van scanauto's etc. Als dit niet gebeurt voelt het voor mij alsof het betalen van de parkeervergunning alleen als inkomstenbron wordt gebruikt in plaats van dat het een oplossing biedt.	a. we moeten de capaciteit van de handhavers verdelen over meerdere taken. Met betaald parkeren is handhaving minder tijdrovend dan in een blauwe zone. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a b. Om op eigenterrein te kunnen parkeren heeft u uiteraard geen parkeervergunning nodig. Het moet wel voor iedereen duidelijk

Leg voor blauwe of betaalde wijken goed vast hoe het parkeerbeleid daadwerkelijk in de praktijk is. In de Blankenstraat hebben veel inwoners parkeerruimte op eigen grond. Ben je dan alsnog vergunningplichtig? Of kun je dan juist geen vergunning krijgen? En als je voor 1 auto een vergunning hebt en de andere op eigen grond kan parkeren, mag dat dan? Hoe gaan we om met 'informele' parkeerplekken als die gebruikt worden door mensen die een vergunning hebben (geen officieel parkeervak maar door iedereen in de straat geaccepteerd omdat het geen overlast geeft)? Wat wordt het overgangsbeleid voor wijken die van vrij parkeren naar blauw of betaald gaan? Je kunt moeilijk van inwoners verwachten dat ze de auto die ze al bezitten wegdoen als het parkeerbeleid verandert, lijkt mij. Voor mijzelf geldt bijvoorbeeld dat ik echt wel nadenk over in de toekomst 1 i.p.v. 2 auto's, maar op dit moment is dat vanwege werk nog niet mogelijk. Het lijkt me niet de bedoeling dat ik met mijn 2e auto zelf weer overlast moet gaan veroorzaken in de dichtstbijzijnde vrij parkeren wijk...Wat mij hogelijk verbaasde is dat de 'nietjes' gezien worden als fietsenstalling. Investeer in een fatsoenlijke, overdekte, bij voorkeur bewaakte fietsenstalling. Op dit moment durf ik echt niet met een ebike naar het centrum als het enige waar ik 'm aan vast kan zetten een nietje is. Met alle werkzaamheden die aangekondigd zijn, is het belangrijk dat alle inwoners op de hoogte zijn. Ik weet uit eerdere discussies dat de afdeling RO op het standje 'het hoeft niet van de CROW dus inwoners mogen blij zijn dat we wat aan communicatie doen' zit (bijna letterlijke quote van een van de ambtenaren)	b. Ik vraag mij af indien je parkeerruimte hebt op eigen grond je alsnog vergunning plichtig bent of dat je juist geen vergunning kunt krijgen. c. Wat wordt het overgangsbeleid voor wijken die van vrij parkeren naar blauw of betaald gaan? d. Wat betreft de fietsen zou ik in de toekomst betere en veiligere fietsenstallingen willen zien. Ook zou ik willen dat de fiets- en stoeppaden toegankelijker worden. Soms is het door obstakels niet eens mogelijk om met 2 mensen naast elkaar te lopen.	zijn dat het uw eigen terrein is en niet een gewoon onderdeel van de openbare weg. Wie beschikt over parkeren op eigen terrein komt daarentegen niet in aanmerking voor een vergunning op de openbare weg. Heeft u nu al een vergunning voor de openbare weg, dan zullen wij die voortzetten, maar nieuwe bewoners hebben dan geen rechten meer op een vergunning. c. de bewoners kunnen een vergunning aanvragen. Veranderingen zullen tijdig worden aangekondigd. d. in het besluit van het college zijn betere, veilige fietsvoorzieningen opgenomen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 4, 5 en 6 Uw opmerking ten aanzien van het beheer geven we door aan de beheer afdeling.
---	--	--

	maar ook als werkzaamheden niet bij jou in de straat zijn, maar wel leiden tot omleidingen binnen 500 meter, of tot extra verkeer in jouw straat, is het fijn als je gewoon een brief in de bus krijgt. En ook als je niet in een blauwe zone woont maar de aangrenzende straat dat wel wordt bijvoorbeeld. Deze inventarisatie is de eerste keer dat er echt ruim uitgenodigd is t.o.v. wat er staat te gebeuren. Hou dat vol! Onderhoud de bestaande wegen, en JUIST de voet- en fietspaden goed. De hobbelige stoepen richting centrum maken het niet echt verleidelijk standaard op de fiets of lopend te gaan. Ik durf al helemaal niet na te denken over wat iemand in een rolstoel ervaart op de weg van ons huis naar het centrum, wij kunnen regelmatig niet met 2 naast elkaar lopen door obstakels. Kortom: hou niet alleen rekening met 1,3 of 0,8 parkeernormen maar vooral met de mensen die die normen met hun gedrag mogelijk moeten maken. En off topic maar net zo belangrijk: doe de voorlichting alstublieft in b1-taalgebruik zonder jargon. Ik heb me op zitten vreten over 'op maaiveld', gelukkig was er in onze meeting iemand die dapper genoeg was om te zeggen dat ze niet snapte wat dat was. Enne... als je als gemeenten leveranciers inhuurt en die leveranciers maken een oliedomme fout in een datum, dan nóg is het niet sjiek om de leverancier de schuld te geven in communicatie richting inwoners. Had je ze maar niet moeten inhuren, of ze beter moeten controleren.		
54	Ik maak me als bewoner ernstig zorgen over mijn parkeer mogelijkheden in de toekomst. Ik heb nu een zeer redelijke parkeervergunning die per twee jaar verlengd kan worden. Dit is voor de gebieden B en C.	a. Ik maak me zorgen over de parkeermogelijkheden. Ik ben bang dat door de beperkte mogelijkheden ik steeds verder weg moet parkeren.	a. we nemen een aantal maatregelen die bij gaan dragen aan minder overlast voor de bewoners, zoals het invoeren van betaald parkeren in het centrumgebied en het

	Binnenkort gaan er parkeerterreinen wegvallen i.v.m. bouw van nieuwe complexen. Daar komen beperkte mogelijkheden voor terug gedurende die periode. Ik woon midden in het centrum. Parkeer nu meestal aan de hoofdweg. De parkeergelegenheid aan het Dik trom plein is vaak vol. Ook na 18.00 uur vanwege de restaurants in de buurt. Ik ben bang dat ik door het wegvallen van grote parkeerterreinen steeds verder weg moet parkeren en minimaal 10 minuten moet gaan lopen. Dit geldt dan voor zowel overdag als in de avond. Dit is door meerdere bewoners van het centrum al aangegeven tijdens de bijeenkomst. Ik snap dat er ontwikkelingen worden doorgevoerd. Dat is alleen maar goed. De gemeente zal keuzes moeten maken die altijd iemand teleurstellen. De vraag is: worden dit de bewoners of de ondernemers. Persoonlijk vind ik uiteraard dat er meer rekening gehouden moet worden met de bewoners. Zou het bv mogelijk zijn om het gedeelte op het dik trom plein en aan de hoofd vaart alleen voor vergunninghouders kan worden aangemerkt de komende jaren tijdens de bouwprojecten? Ik snap dat het lastig is en benijd jullie zeker niet. Ik denk graag mee in de toekomst want wonen in het centrum van Hoofddorp is best leuk. Ook al is het veel drukker dan 11 jaar geleden dat ik er kwam wonen. Met vriendelijke groet	b. Zal de gemeente voornamelijk de bewoners of de ondernemers teleurstellen? c. Is het een mogelijkheid dat het Dik Tromplein en de Hoofdvaart enkel en alleen voor vergunninghouders wordt?	verlengen van de betaaltijd tot 21.00 uur. Ook houden we het parkeerterrein aan de Binnenweg nog beschikbaar tot na de bouw van de ondergrondse parkeergarage. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1, 2 en 3g b. Met de voorstellen verdelen we de schaarse ruimte zo goed mogelijk, waarbij zo goed mogelijk aan de behoeften van beide groepen tegemoet wordt gekomen. c. Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
55	De parkeerplaatsen buiten de parkeergarages voor vergunninghouders laten zodat het winkelend publiek verplicht worden gebruik te maken van de parkeergarages wat tijdens de presentatie besproken is.	Kunnen de parkeerplaatsen voor vergunninghouders worden zodat bezoekers gebruik moeten maken van de parkeergarages?	Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het

			besluit van het college) beslispoint 3a en paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3d
56	De ontwikkelingen van alle bouwactiviteiten inclusief gemeentelijke acties omtrent parkeerbeleid in de gebieden A tm D of te wel centrum gebieden	a. Geen vraag	Helaas kan ik geen vraag opmaken uit uw reactie.
57	Beste gemeente, Als huiseigenaar in de verzetswijk merk ik dat het parkeerprobleem in mijn straat (buurt) de afgelopen jaren dramatische vormen heeft aangenomen. In mijn straat (Thijs Ouwerkerkstraat) is in de huidige situatie per huis 1 parkeerplek voor de deur. Met andere woorden is er ruimte voor de huisbewoners om in ieder geval 1 auto voor de deur te parkeren. Waar voorheen de flatbewoners hun auto's in de inpandige garage parkeerden, staan deze tegenwoordig ook in de straat en zijn de inpandige garages leeg. Daarnaast zie ik dagelijks mensen hun auto in mijn straat parkeren en lopen ze vervolgens de brug over het centrum in waar zij woonachtig zijn. Ook deze mensen krijgen blijkbaar een vergunning waarmee ze in de verzetswijk mogen parkeren. En dan hebben we natuurlijk nog het winkelend publiek dat hier parkeert. De parkeergarage onder winkelcentrum de 4 meren staat s 'avonds zo goed als leeg, het parkeerplein achter het cultuurgebouw idem en het parkeerplein grenzend aan de verzetswijk ook hetzelfde verhaal (Al moet er wel vermeld worden dat de buitenpleinen niet onder enig toezicht staan waardoor het geen fijne plekken zijn om je te begeven of je auto achter te laten). Al met al genoeg plek om te parkeren voor deze mensen, maar toch zoeken ze de straten op in de verzetswijk. Ik zou u dringend	a. Ik stel voor de verzetswijk een zone te maken waarbij enkel vergunninghouders kunnen parkeren. b. Ook lijkt het mij verstandig betaald parkeren in te voeren. c. En tot slot moeten de appartementenbewoners gebruik maken van de inpandige garages. Een alternatief zou zijn de parkeerplaatsen pal voor de woningen te koop aan te bieden aan de bewoners en bezoekersplekken te realiseren op het parkeerplein aan de rand van de wijk.	a. Helaas is parkeren dat uitsluitend voor vergunninghouders bedoeld is niet mogelijk gezien de gemeente uitgaat van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a b. Het college is inderdaad voorstander van het invoeren van betaald parkeren. c. De gemeente is niet de eigenaar van de inpandige parkeergarages. We hebben dus geen zeggenschap over het toewijzen van plaatsen. We zijn voorstander van het efficiënt gebruik maken van de parkeerplaatsen, daar hoort verkoop van openbare plaatsen aan bewoners niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3g

	willen verzoeken om de verzetswijk een zone te maken waar ten eerste alleen bewoners van de wijk een vergunning voor kunnen bemachtigen. Ten tweede het betaald parkeren door te zetten tot 23:59 om misbruik te voorkomen. En ten derde de appartement bewoners gebruik te laten maken van de inpandige garages. Een alternatief zou zijn de parkeerplaatsen pal voor de woningen te koop aan te bieden aan de bewoners en bezoekersplekken te realiseren op het parkeerplein aan de rand van de wijk. Dit zal hopelijk voorlopig de parkeerproblemen tegengaan. Ik zeg hierbij nadrukkelijk voorlopig, met de komst van Hyde Park waar per 3 bewoners 1 parkeerplek gerealiseerd zal worden hebben we nog een aardige uitdaging voor de boeg. Natuurlijk totaal onrealistisch om te denken dat al deze mensen middels ov of fiets zullen forenzen. Hopelijk is de gemeente in staat om voor de bewoners van de verzetswijk het parkeerprobleem te verhelpen. Alvast vriendelijk bedankt		
58	Wij wonen echt vlakbij de centrum, en alle parkeerplaatsen naast ons huis zijn meestal bezet, we parkeren dus op en parkeerterrein. Ik zie vaak mensen die met een auto komen en op onze straat parkeren om naar de winkelcentrum uren lang te gaan. Ik zou het beter vinden als dat niet mogelijk was, of wat meer geld kostte. Ik weet ook dat mensen die in de flats wonen met parkeer garage ook op onze straat dagelijks parkeren, dat vind ik vreemd. Er zijn een paar parkeer terreinen in ons buurt, die kan wel gebruiken worden bij de mensen die komen winkelen of in de flats wonen (en wil niet een plekje in hun garage).	a. Er zijn onvoldoende parkeerplekken b. Is het mogelijk dat bezoekers van de winkels alleen kunnen parkeren op de terreinen om zo de woonstraten te ontlasten	a. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Het is misschien wel zo dat u nu iets verder moet lopen op de drukke momenten. De intentie van het instellen van betaald parkeren is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2

			b. De tarieven in de parkeergarage zullen goedkoper worden dan op straat. Dit maakt het voor bezoekers aantrekkelijker om in garages te parkeren. Ook zal de duur van betaald parkeren verlengd worden tot 21:00. Dit in combinatie met goedkopere tarieven in de garage moet ervoor zorgen dat bewoners meer plek op straat zullen hebben. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a.
59	Waar moet/ kan ik als (centrum) bewoner met een BC vergunning straks parkeren? Er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen in het centrum. Kan ik een plek in een garage krijgen? Waar moeten onze gasten straks parkeren?	a. Waar moet ik met een B/C vergunning parkeren b. Er zijn onvoldoende parkeerplekken c. Kan ik een plek in een garage krijgen d. Waar moeten de gasten parkeren.	a. Uw vergunning blijft geldig voor B en C. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3g b. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Het is misschien wel zo dat u nu iets verder moet lopen op de drukke momenten. De intentie van het instellen van betaald parkeren is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispointen 1 en 2 c. De parkeergarages in het stadscentrum zijn geen eigendom van de gemeente. De gemeente heeft geen zeggenschap over hun bedrijfsvoering en exploitatie. Zie ook beantwoording bij indiener 24 d. voor bezoekers is er een bezoekersregeling. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3f

60	Voldoende parkeergarages, voldoende bewaakte fietsenstallingen en niet langer parkeren op kruisweg tussen draverslaan en Nieuweweg, hier horeca straat van maken	a. zorg voor voldoende fiets- en parkeerplekken b. Geen parkeren op de Kruisweg en hier een horecastraat van maken	a. Onderdeel van het besluit van het college is het bieden van voldoende parkeerplaatsen door de bouw van de ondergrondse parkeergarage. Ook voor de fiets wordt in een tijdelijke en later definitieve stalling voorzien. Zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 voor auto en beslispunten 4, 5 en 6 voor fiets b. De visie voor het stadscentrum geeft het gewenste beeld voor de Kruisweg. Wij streven naar een straat waar het prettig verblijven is. Met een vermindering van het aantal parkeerplaatsen is in de parkeerbalans rekening gehouden.
61	Dat er vandaag de dag gebruik wordt gemaakt van ons parkeerterrein, waar wij de bewoners huur voor betalen.!		De situatie is ons niet geheel duidelijk, maar we hopen dat het probleem opgelost wordt door het invoeren van betaald parkeren in de gebieden A t/m E. Door het invoeren van betaald parkeren kan er beter gestuurd worden door handhavers.
62	Zorg dragen voor voldoende parkeerplaatsen voor bewoners, parkeervergunningen handhaven voor huidige bewoners.	A. Zorg voor voldoende parkeerplekken b. Houd vergunningen in stand	a. we nemen een pakket aan maatregelen om te zorgen dat bewoners ruimte krijgen in hun buurt. Onderdeel hiervan is de bouw van 500 parkeerplaatsen, het invoeren van betaald parkeren en met een duur tot 21.00 uur. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 b. De bestaande vergunningen blijven behouden. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
63	Dat de plannen en schattingen optimistisch zijn, aantal parkeerplaatsen wordt veel te weinig.	Het aantal parkeerplaatsen zal onvoldoende zijn	We nemen een pakket aan maatregelen om te zorgen dat bewoners ruimte krijgen in hun

			buurt. Onderdeel hiervan is de bouw van 500 parkeerplaatsen, het invoeren van betaald parkeren en met een duur tot 21.00 uur. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2
64	Betaald parkeren met in ieder geval een aantal parkeeruren tegen gereduceerd tarief. Voorbeeld Amstelveen en Zandvoort.	Voorstander om betaald parkeren invoeren	Onderdeel van het besluit van het college is het invoeren van betaald parkeren. Bezoekers krijgen een gereduceerd tarief. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a
65	Graag een (betaalde) fietsenstalling, nok durf mijn fiets ju niet onbeheerd achter te laten en gebruik daardoor de auto	Voorstander van bewaakte fietsenstalling	Onderdeel van het besluit van het college is het bouwen van een tijdelijke en later definitieve, bewaakte fietsenstalling. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 4, 5 en 6
66	Zorg dat er voldoende parkeerplekken gebouwd worden; en voor lage tot gratis tarieven. Anders jaagt dit mogelijk klanten weg.	Zorg voor voldoende en betaalbare parkeerplekken	Onderdeel van het besluit is het bouwen van 500 parkeerplaatsen. Dit vergt grote investeringen van de gemeente, we kunnen dan ook geen gratis parkeerplaatsen realiseren. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2
67	Om zoveel als mogelijk parkeerplaatsen te creëren dicht bij het mooi gerenoveerde winkelcentrum om alle ondernemers te ondersteunen omdat mensen anders weg blijven en wellicht elders gaan winkelen.	Meer parkeerplekken realiseren in het centrum	Onderdeel van het besluit is het bouwen van 500 parkeerplaatsen. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2
68	Ik ben die omstandigheden niet bij de bijeenkomsten geweest, maar wil graag een antwoord op de vraag waar bewoners van het Polderplein met hun vergunning kunnen parkeren als de werkzaamheden beginnen. En wat zullen de kosten dan gaan bedragen van een vergunning voor bewoners? En ik krijg een	a. Ik maak me zorgen dat ik binnenkort, gezien de werkzaamheden, nergens meer kan parkeren b. Wat zullen de kosten van een vergunning bedragen? c. Waar kan ik parkeren met een invalidekaart	a. Het college houdt het parkeerterrein aan de Binnenweg beschikbaar tot de ondergrondse parkeergarage gereed is. b. Er wordt op dit moment geen tariefsverhoging van de vergunning voorzien. c. Met een invalideparkeerkaart kunt u op de aangewezen gehandicapten parkeerplekken

	invalidenparkeerkaart, waar kan er dan nog geparkeerd worden? Met vriendelijke groet		parkeren. Wij zorgen dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen blijven.
69	Dat hier om de hoek (blauwe zone Nijverheidstraat) betaald parkeren moet worden. Er wordt maar gratis geparkeerd nooit controle en het is om de hoek van het centrum. Wijnaldum bewoners kunnen bijna nooit onze auto kwijt hierdoor. Het zijn over het algemeen mensen komend uit Amsterdam west die hier alleen de Primark komen bezoeken en na het achterlaten van bakers, luiers, etensresten en andere troep op straat en in het gras weer verdwijnen naar Amsterdam west	a. Voorstander van betaald parkeren invoeren b. Er wordt te weinig gehandhaafd	a/b. Ook het college is voorstander van het invoeren van betaald parkeren. Dat maakt ook het handhaven makkelijker, door de inzet van de scanauto. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunt 3a
70	Dat ik gewoon kan parkeren op B of C locatie en niet dat ik zoveel rondjes moet rijden of ik een plekje vind en dat het als bewoner betaalbaar blijft!!!!	Er zijn onvoldoende parkeerplekken	In het besluit is opgenomen dat de gebieden A t/m E betaald parkeren zullen worden. Ook zullen de prijzen voor garages goedkoper worden dan op straat zodat het aantrekkelijker is voor bezoekers om in de garages te parkeren. Door deze factoren is de verwachting dat bewoners makkelijker en sneller een parkeerplek in de buurt van hun huis kunnen vinden. Het straattarief voor het parkeren zal wel verhoogd worden, maar het is op dit moment niet duidelijk in welke mate. Er wordt op dit moment geen tariefsverhoging van de vergunning voorzien. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunten 1, 2, 3g
71	betaalbaar houden en auto, zoveel mogelijk buiten het echte centrum (gebied rond winkelcentrum) goedkoop laten parkeren.	De kosten van het parkeren moeten betaalbaar blijven	Om te bewerkstelligen dat bewoners makkelijker en dichterbij aan een parkeerplek kunnen komen, wordt het tarief op straat duurder dan in de garages. Dit zou het voor bezoekers aantrekkelijker moeten maken om

			in de garages te parkeren, waardoor er meer parkeerplekken op straat overblijven voor bewoners. De tarieven zullen omhoog gaan, maar in welke mate is op dit moment nog niet duidelijk. Er wordt op dit moment geen tariefsverhoging van de vergunning voorzien. Bezoekers van het centrum willen niet buiten het centrum parkeren, ook niet als het daar veel goedkoper is. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a en beslispoint 3b
72	Zeker niet duurder maken en er voor zorgen dat er genoeg parkeerplaatsen blijven. Voor alle bezoekers die het centrum in de weekenden bezoeken.	a. Zorg voor voldoende parkeerplekken b. De kosten van het parkeren moeten betaalbaar blijven	a. Het college stelt voor de raad voor om een ondergrondse parkeergarage van 500 plaatsen te bouwen in het centrum van Hoofddorp. Zie ook de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispointen 1 en 2. b. Het college wil betaald parkeren invoeren om beter te kunnen sturen op wie waar parkeert. Voor bezoekers van bewoners kiest het college voor een gebruiksvriendelijke bezoekersregeling. Zie ook de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a en beslispoint 3b
73	Auto's weren uit het Centrum. Er is genoeg parkeergelegenheid in de omgeving	Auto's zijn niet welkom in het centrum	Wij streven naar een goed bereikbaar centrum voor alle middelen van vervoer. Verkeer dat geen bestemming in het centrum heeft wordt zo snel mogelijk naar de randen van Hoofddorp geleid.
74	Graag de blauwe zone behouden op het parkeerterrein van de Piet Hein flat en Piet Hein fysiotherapie. Dit omdat in de flat vele gehandicapten en oudere bewoners wonen die mantelzorg en	a. Wij van de fysiotherapie zijn voorstander van de blauwe zone op het parkeerterrein b. De rest van Piratenwijk betaald maken	a/b. Het college wil betaald parkeren invoeren om beter te kunnen sturen op wie waar parkeert. Voor bezoekers zorgverleners denken we aan een bezoekersregeling

	thuiszorg ontvangen. De patiënten van Piet Hein fysio willen ook graag de blauwe zone behouden omdat anders de fysiotherapie nog meer geld gaat kosten als daar ook betaald parkeren komt. De rest van de Piratenwijk graag betaald parkeren, dit om in de toekomst de bezoekers en bewoners van Hydepark te weren uit de wijk. Graag ook controleren of er wel correct geparkeerd wordt. Nu staan veel auto's wel met vergunning of parkeerschijf maar fout geparkeerd.		vergelijkbaar met de bezoekersregeling voor bewoners. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a, 3d en beslispoint 3e en 3f.
75	Gezien uw samenvatting zie ik de Parklaan niet terug komen. De Parklaan is een bewonersstraat maar wordt wel meegenomen in het centrumplan Wat inhoud dat het parkeren voor de bewoners beperkt wordt In uw plan worden geen extra voorzieningen opgenomen om dit te compenseren Hoort de Parklaan wel bij het centrum aangezien deze straat uitsluitend uit woningen bestaat Mijn idee is om van dit gebied parkeren voor vergunninghouders te maken om de overlast voor de bewoners te minimaliseren	a. Parklaan hoort ook betrokken te worden in dit proces b. Voorstander om Parklaan voor vergunninghouders te maken	a. Het college wil betaald parkeren invoeren om beter te kunnen sturen op wie waar parkeert. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a, 3d en beslispoint 3e. b. De gemeente gaat uit van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a
76	1. Huidig parkeeraanbod is in beeld, er is een berekening voor het eindbeeld. Maak inzichtelijk wat het beeld is in diverse tussentijdse fases, en wat wij als inwoners daarin voor opties hebben.2. Kijk naar dubbelgebruik van huidige parkeerplekken bij bedrijven en scholen (vb j.p. Heijeschool, tandarts mondain, KDV-kindergarden) 3. Maak een fasering 'schuifpuzzel' van de uitvoerig en benut eventuele restructuurte in tijdelijkheid. 4. Zet communicatiecampagne op zodat Hoofddorpers niet met auto naar centrum gaan voor de boodschappen.	a. Maak inzichtelijk wat het beeld is in diverse tussentijdse fases, en wat wij als inwoners daarin voor opties hebben. b. Zet communicatiecampagne op zodat Hoofddorpers niet met auto naar centrum gaan voor de boodschappen. c. Verbeter de fietsparkeerplekken.	a. De parkeerbalans maakt dit duidelijk doordat we ook voor tussenliggende jaren berekeningen hebben gemaakt van de parkeerdruk. We stellen daarbij voor om het terrein aan de Binnenweg beschikbaar te houden totdat de nieuwe garage Parkzicht/Centrumzicht is gerealiseerd hier kunnen we de druk opvangen. b. Zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a c. Zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college)

	5. Verbeter de fietsparkeerplekken. Stimuleer dit bv door kortingscode voor koffie in het centrum. 6. Zet extra handhaving in. (Schaf scanauto aan.)7. Zet leefbaarheid centraal, waarom doen we dingen die we doen? We willen allemaal een fijne leefomgeving. 8. Organiseer niet je eigen chaos door geen duidelijk en doordacht verhaal te maken van de realisatiefase en eindbeeld.		beslispunt 4 en paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 5
77	Er dienen voldoende parkeerplaatsen over te blijven voor centrum bewoners met een vergunning. Het is nu al beperkt en het worden er steeds minder.	a. Er zijn onvoldoende parkeerplekken in het centrum	a. Door de gebieden waar vergunningen voor betaald parkeren geldig zijn anders in te delen zullen er voldoende parkeerplaatsen te vinden zijn voor bewoners van het centrum. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2
78	Betaald parkeren invoeren aan de Nijverheidstraat..nu blauwe zone..wordt vaak bezet door langdurig parkeerders..vindt geen controle plaats.Betaald parkeren bevordert de doorstroming...Parklaan is daarvan een goed voorbeeld..na het invoeren van betaald parkeren is er sprake van een goede doorstroming in tegenstelling toen het een blauwe zone was..Parkeertarieven moeten omhoog...	a. Voorstander om betaald parkeren in de Nijverheidstraat in te voeren b. Er wordt te weinig gehandhaafd	a. Het college wil betaald parkeren invoeren om beter te kunnen sturen op wie waar parkeert. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a, 3d en beslispunt 3e. b. Er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Met betaald parkeren wordt de scanauto ingezet wat minder tijdrovend is.
79	Als bewoner in de Concourslaan met een eigen plek in de parkeergarage onder het pand ga ik ervan uit dat deze te allen tijde bereikbaar zal blijven!	a. Blijft mijn plek in de parkeergarage onder mijn woning beschikbaar	a. Als u een eigen parkeerplek bezit, zal deze bereikbaar blijven.

80	Moet mogelijk en betaalbaar blijven.	a. De plannen moeten realistisch en betaalbaar blijven	a. Het college gaat uit van een positieve businesscase, voor het totaal aan maatregelen. Voor de tarieven voor kort parkeren zie toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3b
81	Ben minder valide en ben op de auto aangewezen en gebruik rollator cq Scootmobiel. Derhalve verzoek ik bijniet inrichting van het parkeerplan hiermede rekening te houden	a. Gelieve rekening te houden met minder valide	a. Uiteraard zullen wij rekening houden met de mensen die mindervalide zijn.
82	geen hoge auto parkeerkosten en meer voorzieningen voor plaatsen van fietsers en scooters	a. De kosten van het parkeren moeten betaalbaar blijven b. Meer parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters	a. Het college wil beter sturen op wie waar parkeert door betaald parkeren in te voeren. De tarieven worden zo aangepast dat we dat ook kunnen doen, zo wordt het op straat duurder dan in de garage. Zie ook de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3b b. Het college geeft in haar besluit aan voorstander te zijn van een bewaakte fietsenstalling en stallingen met cameraregistratie. Zie ook de toelichting in paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 4 en paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 5 en beslispoint 6
83	Ik woon in een laan met blauwe zone, 2 uur parkeren. Dat is op zich prima. Ik zou wel willen dat er zo nu en dan wordt gecontroleerd. Ik zie nooit handhaving. Naast het handhaven van parkeerregels, vind ik dat handhavers ook andere zaken moeten handhaven. Ze lopen nu alleen maar een beetje rond zonder iets te doen. Mensen gooien rotzooi op straat en er wordt	Er wordt te weinig gehandhaafd	Er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Met betaald

	niet beboet. De rotzooi wordt de laatste jaren steeds erger. Handhavers handhaaf!!		parkeren wordt de scanauto ingezet wat minder tijdrovend is.
84	All parking should be underground	a. Al het parkeren moet ondergronds gebeuren	a. Het is voor de gemeente niet mogelijk om enkel ondergrondse parkeerplekken te realiseren.
85	In de Piratenwijk geldt een blauwe zone. Wij zijn nog steeds tevreden met het resultaat. En met mij vele wijkbewoners. Controle op naleving ervaren wij nauwelijks. En dat hoeft ook niet zolang het goed blijft gaan. Wij ervaren geen overlast van parkeerders die in onze wijk niets te zoeken hebben. Wij willen graag dat de huidige situatie gehandhaafd blijft. Wij zijn heel sterk gekant tegen de invoering van betaald parkeren! Lelijke automaten in de straat. En een zeer onvriendelijk systeem! Vooral onvriendelijk voor onze eigen bezoekers! Laten we het alsjeblieft zo laten als het is. Open een “loket” voor parkeeroverlast klachten en kijk het aan hoe het zich gaat ontwikkelen. Is ook de goedkoopste methode!	a. Voorstander om blauwe zone in de Piratenwijk te behouden b. Er wordt te weinig gehandhaafd c. Alternatief is om een loket voor parkeeroverlast te openen	a. Het college geeft in haar besluit aan voorstander te zijn van betaald parkeren in het gebied. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispoint 3a. b. Er wordt wel degelijk gehandhaafd in de blauwe zones. In tegenstelling tot betaald parkeren is het niet mogelijk om de blauwe zones met de scanauto te controleren. Hierdoor vindt de controle op blauwe zones te voet plaats, wat erg tijdrovend is. Met betaald parkeren wordt de scanauto ingezet wat minder tijdrovend is. c. Het openen van een loket is helaas niet mogelijk.
86	Het is niet voor niets dat wethouder Nobel zelf al zei dat de bouw van alle woningen rond het centrum zal zorgen voor veel parkeerdruk/overlast. Dat de bouwers van de gebouwen er maar van uitgaan dat men geen auto zal aanschaffen, omdat ze dichtbij het station wonen en er geen parkeermogelijkheden zijn bij hun woning, kan ik begrijpen. Het wordt nooit hun probleem. Maar waarom keurt de gemeente deze bouwplannen dan goed? Goedkeuren zonder dat er oplossingen zijn voor de problemen dit veroorzaakt. Het is een beetje een self fulfilling prophecy. Door	a. Er zijn onvoldoende parkeerplekken b. Voorstander om een parkeervergunninghouders zone in te voeren	a. Dank voor het uiten van uw zorg. De gemeente Haarlemmermeer hanteert parkeernormen waaraan ontwikkelingen moeten voldoen. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Bij de nieuwbouw woningen moeten de parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein gerealiseerd worden. Zij zullen niet parkeren in de openbare ruimte. Voor de ontwikkelingen in de toekomst worden

	bouwplannen goed te keuren waarbij te weinig parkeerplaatsen gefaciliteerd worden, creëer je een probleem voor de huidige bewoners en de toekomstige bewoners, die vervolgens het probleem neerleggen bij de gemeente. Investeerders die dit opkopen en verhuren, zullen niet zeggen tegen huurders dat ze geen auto kunnen aanschaffen/hebben. Daarnaast is de kans erg groot dat betaald parkeren (genoemde eventuele oplossing) niets uit gaat halen. Wanneer iemand zoveel geld kan neerleggen voor een woning, maakt een uurtje parkeergeld betalen na werk ook niet meer uit. Ik hoop dan ook dat er serieus gekeken wordt naar de mogelijkheid om een parkeervergunninghouders zone in te stellen, in plaats van betaald parkeren. Of betaald parkeren overdag tot 18:00 en daarna alleen parkeervergunninghouders. Uiteraard met mogelijkheden voor bezoek van bewoners.		nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De intentie is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Zie ook de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 b. De gemeente gaat uit van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a.
87	Goedemorgen allen, Ik zou graag het parkeerbeleid willen laten aanpassen voor het centrum. De straten Thijs Ouwerkerkstraat en J. van Kempenstraat en Antje Breijerstraat alleen toegankelijk maken voor de bewoners, doormiddel van een bewonersvergunning met een bord alleen parkeren voor bewoners. De bewoners die boven de Dirk van de Broek en boven de ING wonen geen vergunning meer afgeven. Alleen op B-Zone parkeren of in overleg met de verhuurder beneden parkeren in de garage bij Dirk of AH. En ook de bewoners van de flat in de straten van de Thijs Ouwerkerkstraat en van Kempenstraat en Antje Breijerstraat de vergunningen ook niet meer afgeven. De bewoners hebben een garage onder de flats, daar	a. De straten X moeten toegankelijker worden door het gebied alleen voor vergunninghouders te maken. b. Bepaalde bewoners zouden geen vergunning meer moeten krijgen c. Met de komst van een garage moet er ook aan de infrastructuur gedacht worden.	a. Dank u wel voor uw reactie en voor het meedenken. De gemeente gaat uit van efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen. Een gebied voor alleen vergunninghouders hoort daar niet bij. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3a b. De afgegeven parkeervergunningen blijven behouden. Wanneer men kan beschikken over parkeren op eigen terrein worden geen nieuwe vergunningen op een adres afgegeven. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunt 3g c. Bij de planontwikkeling zal de verkeerssituatie worden onderzocht

	moeten ze met de verhuurder gaan praten of het parkeren in de huur kan worden verwerkt of dat ze gratis mogen parkeren. Er zijn een aantal bewoners van de flat die gratis beneden mogen parkeren en de rest heeft een vergunningen gekregen om in de straat te parkeren. Dus het is een beetje krom de 1 wel en de ander niet , zo kan je het parkeren een beetje in toom houden. Ik denk dat een garage op de Binnenweg voor 400 auto's wel een beetje gaat helpen, maar er moet ook over nagedacht worden aan het infrastructuur, 400 auto elke dag langs je huis is vragen om file in deze situatie. Want ik zou het fijn vinden als ik 's avonds thuis kom van mijn werk dat ik in de straat kan parkeren waar ik woon en niet tig straten verderop. Ik hoop dat de gemeente eerst gaat kijken waar de bewoners wonen voordat ze een parkvergunning uitgeven. Ik denk dat het een heleboel scheelt met auto's die willen parkeren waar ze eigenlijk niet horen. Dit was mijn verhaal, ik hoop van ganser harte dat mijn verhaal gelezen wordt en hoop dat er wat mee gedaan wordt. Met vriendelijke groeten		
88	Al jaren is er sprake van een parkeergarage op de Binnenweg. En ik blijf erbij dat ik nooit goed heb begrepen waarom het gemeentehuis IN het centrum wordt gezet en dat er een parkeergarage voor bezoekers van het centrum BUITEN het centrum wordt gepland. In mijn optiek had dit beter andersom geweest. Omdat er gekozen is voor een parkeergarage midden in een woonwijk ben ik van mening dat hoogte, uiterlijk, en infrastructuur van groot belang zijn en ik zou dan ook graag zien dat de bewoners in	a. Ik begrijp de ruimtelijke keuze van het gemeentehuis en de parkeergarage niet. b. Ik zou willen dat er voldoende aandacht besteed wordt aan groen en voet- en fietspaden voor de nieuwe locatie Binnenweg	a. Het gemeentehuis in het centrum is voor vele een prettige locatie omdat het goed bereikbaar is met alle vormen van vervoer. De locatie van de parkeergarage komt ook in het centrum namelijk onder het nieuw te bouwen woningen naast het gemeentehuis. b. De nieuwe stedenbouwkundige invulling van de strook bebouwing langs de Nieuweweg tussen de Van Willigenlaan en de Geniedijk is

	die fase van het project worden betrokken! Ik maak mij grote zorgen om het verkeer de wijk in en uit en hoe de garage eruit gaat zien aangezien mijn huis recht tegenover de binnenweg staat op straatniveau. Mijn wensen zouden zijn om de parkeergarage zowel boven als ondergronds te bouwen 50/50, en parkeren te combineren met woningbouw voor het sociaal toezicht. Daarnaast veel groen, in de vorm van bomen en gras en een betere infrastructuur in de wijk met duidelijke voetgangers- en fietspaden.		geen onderdeel van deze integrale aanpak parkeren.
89	Als inwoner van de Piratenwijk ondervinden ik en mijn bezoekers (hoofdzakelijk familie van ver weg) geen problemen bij het parkeren in deze wijk. Ik heb zelf een ontheffing om achter mijn woning te kunnen parkeren in de blauwe zone. Er zijn geen andere P-mogelijkheden voor mij beschikbaar maar ik moet voor de ontheffing betalen. bezoekers parkeren met de parkeerschijf. Graag zou ik zien dat de parkeermogelijkheden niet worden gewijzigd en de kosten niet worden verhoogd, zeker niet voor inwoners. Mensen uit andere wijken met een dikke portemonnee zullen bij betaald parkeren wellicht gedurende lange tijd de parkeermogelijkheden voor de bewoners kunnen blokkeren. Ook voor degenen met een ontheffing. Bij een maximale P-tijd van 2 uur is dat effect beperkt, zeker ook wanneer vanuit Handhaving met regelmaat wordt gecontroleerd. Conclusie: ik protesteer tegen het wijzigen van de huidige situatie in de piratenwijk. de belangen van de bewoners zouden ernstig geschaad worden. E.e.a. zeker voor degenen die niet op eigen terrein kunnen parkeren.	Ik ben tevreden met de huidige parkeersituatie in de Piratenwijk.	Het college geeft in haar besluit aan voorstander te zijn van betaald parkeren in het gebied. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) besispunt 3a.

90	In 2014, 2015 en 2016 hebben wij een inventarisatie gedaan van het aantal fietsparkeerplaatsen. Met de toenmalige kennis hebben we de nietjes als 2 fietsparkeerplaatsen geclassificeerd. Dit is onterecht die moet 1 fiets per aanleunrek zijn. Daarbij moet deze ook voldoen aan de eisen om je fiets goed vast te zetten met een extra slot waarbij het voorwiel, en het frame aan het hek kan worden vastgezet. (zie de informatie van https://centrumfietsdiefstal.nl/voor-fietseigenaren). In 2016 kwamen wij tot een aantal van 1710. Er zijn sindsdien veel plaatsen /rekken verdwenen of onbruikbaar. Graag het volledige overzicht zo dat we kunnen vergelijken en een reactie daarop kunnen geven. Door de vele meldingen van diefstal van o.a. e-bikes is er angst om met de fiets te gaan. Ook horen we berichten dat er veel oudere mensen zijn die niet meer durven te fietsen door de gevaren op het fietspad. Verder zou het beleid erop gebaseerd moeten zijn op een stevige groei door de schaa sprong van de fiets. Dit komt niet aan bod in onvoldoende beleidsinformatie in de beoordeling. Graag zo spoedig mogelijk contact met de deze firma zodat we meer kunnen uitleggen over onze resultaten zodat een vergelijking gemaakt kan worden en de behoefte aan ruime plaatsen voor fietsen met fietstassen en buitenmodell fietsen. De suggestie m.b.t. bewaakt fietsparkeren kunnen wij van harte ondersteunen. De financiering van auto parkeerplaatsen (€ 50.000) wordt twee keer genoemd. De financiering van een volwaardige Fietsparkeerplaats zou een kleine €3000 bedragen. een factor 160 goedkoper. Hiermee kan je dus 160	a. In 2014, 2015 en 2016 heeft de fietsersbond tellingen verricht. Graag willen we deze vergelijken. b. Door diefstal heerst er angst om gebruik te maken van fietsen. Fietsenstallingen dienen daarom een mogelijkheid te hebben om zowel het voorwiel als het frame vast te zetten. c. Mensen durven niet te fietsen vanwege gevaren op het fietspad. d. De stevige groei van de fiets komt niet aanbod in beleidsinformatie e. Houdt rekening met buitenmodel fietsen en brede fietstassen.	a. De tellingen die wij hebben verricht zullen u separaat toegestuurd worden. b. Wij zijn met u eens dat nieuwe voorzieningen voor het stallen van fietsen voldoende aanbind mogelijkheden moeten hebben. c. Wij werken aan een fietsplan voor de hele gemeente waarbij de veiligheid van fietsers een belangrijk uitgangspunt is. d. Wij hebben rekening gehouden met deze groei door tot 2030 rekening te houden met 15% extra fietsen ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de extra woningen in de omgeving plus de vraag naar extra bezoekersparkeren als gevolg van het programma dat in het centrum toegevoegd wordt. e. Dit is wat ons betreft een belangrijkpunt in de uitwerking.

	klanten meer naar de winkels halen. In diverse steden worden deze kosten betaald uit de opbrengsten van de parkeergarages. Meer achtergrond informatie op onze website: https://haarlemmermeer.fietzersbond.nl/dossiers/fiet-sen-stallen-in-haarlemmermeer/		
91	Op de bijeenkomst werd gevraagd de toestand in mijn wijk betreft parkeren. Ondanks dat er code geel is onderzocht ook ik heb aangegeven dat er parkeer tekort is. Op vrijdag met markt en zaterdag komen veel mensen in onze straat parkeren voor het winkelen en kunnen wij niet meer parkeren. De grootste hoofdzak is dat buurtbewoners met n garage en of oprijlaan ook een blauwe zone vergunning hebben gekregen, terwijl het beleid vd gemeente is dat wanneer je n garage en/of oprijlaan hebt geen straatparkeerder kan zijn. Nu is mijn man afgekeurd en we moeten regelmatig op de stoep staan zodat hij vanuit de auto niet lang kan lopen. Wij mogen niet in onze voortuin parkeren want dan krijg ik n boete, terwijl alle andere op de terveenlaan en Fortweg met garage en oprijlaan, ook nog voertuigen in hun tuin zetten. Het wordt voor bewoners zonder garage en oprijlaan, die afhankelijk zijn vd parkeervakken op straat, een ongelijke strijd voor parkeerplek, zeer wanneer er bezoekers vh centrum ook willen parkeren. Hier meerdere keren gemeente over benaderd maar ik moest gewoon afwachten tot de nieuwe vergunningaanvraag. Ze staan nog steeds in de straat. er wordt niet gehandhaafd op eigen beleid waardoor er n tekort aan parkeerplek is ontstaan. Of geef mensen zonder oprijlaan de kans om op eigen	a. Er zijn onvoldoende parkeerplekken, de straataanpassing zal zorgen voor nog minder plekken. b. Bewoners met een garage en/of oprijlaan krijgen onterecht een blauwe zone vergunning.	a. Dank voor het uiten van uw zorg. De gemeente Haarlemmermeer hanteert parkeernormen waaraan ontwikkelingen moeten voldoen. Op dit moment zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande woningen en bezoekers van voorzieningen. Bij de nieuwbouw woningen moeten de parkeerplaatsen voor de bewoners op eigen terrein gerealiseerd worden. Zij zullen niet parkeren in de openbare ruimte. Voor de ontwikkelingen in de toekomst worden nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. De intentie is dat bezoekers van de voorzieningen vooral in de parkeergarages gaan parkeren zodat bewoners beter aan huis kunnen parkeren. Zie ook de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslisapunten 1 en 2 b. Wij geven uw opmerking door naar de betreffende afdeling.

	terrein te parkeren zonder boete. We krijgen een straat aanpassing, was mei 2021 gepland, waardoor we veel parkeerplekken gaan verdwijnen. Het wordt een opeenstapeling van ongecontroleerde beleidsonderduiking die op papier niet een probleem zijn maar in de praktijk voor grote parkeer tekort veroorzaakt		
92	Reactie SOHC: Nu is er vooral een stedenbouwkundige visie, maar geen integrale visie vanuit retail, horeca, etc. op het Centrum met uitgewerkte profielen van deelgebieden, nieuwelooptcircuits, bronpunten bezoekers, etc., die naadloos aansluiten op dit plan. Inzicht of visie op de economische gevolgen van de nieuwe Parkeernota ontbreken en is zorgwekkend voor de toekomst van het winkelgebied: Er wordt ingezet op een autoluw Centrum voor bestemmingsverkeer, maar de klant met auto besteedt het meeste. Bij een autoluw Centrum hoort ook een flankerend beleid voor een uitstekend OV, ook t.b.v. de fietsbezoeker met goede routes door de hele Haarlemmermeer, maar ook in het Centrum zelf, duidelijke bronpunten met (bewaakt) fietsparkeren en een goede verbinding met transport van en naar het station (bus, taxi). Het wegvallen van forse aantallen parkeerplekken in/nabij het Centrum heeft grote gevolgen voor het functioneren van het winkelcentrum. Op dit moment is de goede bereikbaarheid en het ruim en voordelig parkeren de belangrijkste USP (unique selling point) van het Centrum. Als dit wegvalt, wijkt een te lang zoekende klant zeer snel uit naar omliggende concurrentie waar parkeren nog gratis of voordelig is. Een klant die wel	a. Nu is er vooral een stedenbouwkundige visie, maar geen integrale visie b. Bij een autoluw Centrum hoort ook een flankerend beleid, met goede routes voor de fiets door de hele Haarlemmermeer, maar ook in het Centrum zelf, duidelijke bronpunten met (bewaakt) fietsparkeren en een goede verbinding met transport van en naar het station (bus, taxi). c. Het wegvallen van forse aantallen parkeerplekken in/nabij het Centrum heeft grote gevolgen voor het functioneren van het winkelcentrum. d. Wijzigingen/wegvallen van bronpunten bezoekers, zoals het geval zal worden bij entree naast Stevens. De omliggende winkels van het aprisco terrein krijgen een flinke tegenslag omdat ze de routing vanaf deze parkeerplaats verdwijnt e. het OV hier niet overal als alternatief gezien kan worden f. Gratis of voordelig parkeren voor ondernemers verdwijnt.	a. De Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 betreft een integrale visie op het stadscentrum, ook ten aanzien van parkeren van auto en fiets. Per definitie is een visie een document op een hoger abstractieniveau dat vervolgens in onderliggende plannen wordt uitgewerkt. Bij de uitwerking van het integrale parkeervraagstuk wordt gekeken naar ambities uit de Visie en ook uit het Verkeersstructuurplan Hoofddorp. b. Het Verkeersstructuurplan Hoofddorp is een structuurplan voor alle vervoerswijzen en zet in op een goede bereikbaarheid van het centrum voor wie daar moet zijn. In het voorliggend plan werken we dat onder andere uit in voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets. Goede fietsroutes maken onderdeel uit van de visie voor het stadscentrum, de ontwikkeling Spoorzone en het fietsplan dat in de maak is. c. Het college stelt voor de raad voor om een ondergrondse parkeergarage van 500 plaatsen te bouwen in het centrum van Hoofddorp. Zie

wil blijven, rijdt lang rond om alsnog een plek te vinden, wat niet ten goede komt aan de duurzaamheid. Wijzigingen/wegvallen van bronpunten bezoekers, zoals het geval zal worden bij entree naast Stevens. De omliggende winkels van het aprisco terrein krijgen een flinke tegenslag omdat ze de routing vanaf deze parkeerplaats verdwijnt Gratis of voordelig parkeren voor ondernemers en medewerkers staat onder druk, terwijl het OV hier niet overal als alternatief gezien kan worden. ondernemers/medewerkers, die in de omliggende wijken wonen, geven nu al aan forse parkeerdruk te ervaren. Dit zal alleen maar toenemen indien het parkeren duurder wordt, parkeergelegenheid afneemt of alleen ondergronds mogelijk is. De verdeling van de gebieden A t/m E snijdt op geen enkele manier hout. Er is niemand die op deze wijze naar Hoofddorp-Centrum kijkt, ook niet binnen de gemeente en zeker niet als je naar het centrum toe beweegt. Er wordt vervolgens een logische samenhang beoogd tussen die gebieden, terwijl deze rare vermengingen hebben en de directe omgeving, zoals het gehele Oude Buurtje en Hyde Park/ Stationsgebied er geheel buiten vallen. Met de komst van allerlei alternatieve vervoersmiddelen i.c. hoofdzakelijk dus ook de elektrische auto, zou op variant 1 gestuurd moeten worden, niet in de laatste plaats omdat dan de gecreëerde parkeerruimte eventueel kan worden ingericht voor afgesloten stalling van fietsen, elektrische brommers, scootmobielen en andere voertuigen, waarvan wij nog niet weten dat ze in de toekomst op de weg gaan komen. Er is grote onduidelijkheid over het aantal huidige	g. De verdeling van de gebieden A t/m E snijdt op geen enkele manier hout. Er is niemand die op deze wijze naar Hoofddorp-Centrum kijkt. h. kies voor variant 1 dit geeft de meeste flexibiliteit naar de toekomst. i. Tellingen uit 2014 en tijdens Covid zijn niet representatief en moeten overgedaan worden. j. Gesteld wordt dat er geen fietsparkeerprobleem is. k. Het is zeer spijtig dat de stop en go-functie op de Kruisweg, Hoofdweg en in Concourslaan en Tuinweg zijn verdwenen	ook de toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college) beslispunten 1 en 2 d. Met de voorgestelde garage onder Centrumzicht/Parkzicht blijft een belangrijk bronpunt aan de oostkant van het centrum, deze wordt versterkt met de voorgestelde fietsenstalling. Met de Tromgarage komt er een belangrijk bronpunt aan de westzijde van het centrum bij. We zien hier dus zeker een toekomstige versterking in het gebied van de loopstromen en daarmee de aantrekkelijkheid van het centrum. e. De halte Hoofddorp Centrum wordt aangedaan met 8 buslijnen, waarvan 2 R-net lijnen. Hiermee heeft het centrum een directe verbinding met Cruquius, Heemstede, Haarlem, Hoofddorp West, Badhoevedorp, station Hoofddorp, Schiphol en het zuiden van Amsterdam. Hier vertrekken rond de 30 bussen per uur. Het openbaar vervoer naar het centrum is daardoor voor veel verbindingen een uitstekend alternatief, en met 1 overstap is het aantal bestemmingen nog veel groter. Maar het openbaar vervoer kan nooit voor alle ritten een alternatief zijn. Daarom werken wij aan een multimodaal goed bereikbaar centrum, zowel voor voetgangers, fietsers en auto's, met goede verbindingen en voldoende plekken om te parkeren en te stallen.
--	--	--

	parkeerplekken, maar ook over toekomstige plekken en waar deze gevonden zouden moeten worden. Voldoende parkeerplekken (ook op de drukke momenten) in het Centrum is zeer belangrijk omdat (te lang) zoekende klanten niet snel meer terug komen in het centrum. De gebruikte onderzoeken uit 2014 en uitgevoerd tijdens Covid worden als niet-representatief beschouwd en zouden overgedaan moeten worden. Gesteld wordt dat er geen fietsparkeerprobleem is, omdat er met een norm van 15% gewerkt wordt, waarbij fietsprobleemlocaties over een breder gebied verspreid mogen worden, bv voor de entree van Vier Meren ontstaat een probleem, maar omdat dit een groter plein is, wordt dit niet als probleemlocatie beschouwd. Het is zeer spijtig dat de stop en go-functie op de kruisweg, hoofdweg en in Concourslaan en Tuinweg zijn verdwenen, waardoor het parkeren daar gevestigde winkels niet meer dient omdat er vooral lang geparkeerd wordt. Het even snel een boodschap doen bij deze winkels is er niet meer bij, omdat deze plaatsen langdurig bezet zijn en snelle doorstroming ontbreekt.		f. Het parkeren voor het personeel is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente, maar van de werkgever zelf. De taak van de gemeente is te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening, parkeren is hier onderdeel van en wordt afgewogen tegen andere belangen. g. Bij het bepalen van het centrumgebied hebben we de wijken samengevoegd waar nu al door de bezoekers van het winkelcentrum wordt geparkeerd, om verschillende redenen. In de parkeerbalans wordt gekeken naar de capaciteitsvraag en daarbij moeten de verschillende doelgroepen worden meegenomen, dus zowel bewoners die parkeren als bezoekers van het winkelcentrum. Die staan niet snel in Hyde Park of in het Oude Buurtje. Voor de indeling van de gebieden hebben we juist drukke wegen en brede water- en groenvoorzieningen aangehouden. Dit zijn barrières die parkeerders niet graag oversteken, op die manier ontstaan logische gebieden. h. Twee parkeergarages bouwen zou een hele forse investering zijn. Uit de exploitatie berekeningen blijkt dat geen van beide garages interessant is om door de markt opgepakt te worden. De ene garage die we wel bouwen, zal alleen op piekmomenten goed gebruikt worden, op andere momenten zal er veel leegstand zijn. Dan is het niet
--	---	--	--

			logisch ook nog een tweede te bouwen. Ook er moeten ook andere investeringen in het stadscentrum worden gedaan. Op basis van de parkeerbalans is gekeken naar het huidige aantal parkeerplaatsen en wat er in 2030 nodig zal zijn. Daarbij is rekening gehouden met alle ontwikkelingen die erbij komen en alle parkeerplaatsen die daarom weggaan. Bovenstaand is al aangegeven waar deze terugkomen: de Tromgarage en de garage Centrumzicht/Parkzicht. En juist door de inzet van het PRIS systeem voorkomen we zoekverkeer. i. Er zijn tellingen uitgevoerd in 2015, in 2020 en tweemaal in 2022. Tussen deze tellingen zitten geen wezenlijke verschillen. j. Bij de tellingen naar het gebruik van de fietsvoorzieningen in het centrum, waarbij meerdere dagen is geteld, is gebleken dat veel van de voorzieningen niet gebruikt worden. Echter is ook gebleken dat het op bepaalde locaties heel druk was. Dit betekent dat er voorzieningen op verkeerde plaatsen staan. In de toekomst gaan we hiernaar kijken. Het college wil de raad voorstellen om in de toekomst een bewaakte voorziening onder het voorzetgebouw te realiseren en tijdelijk eentje aan het van Stamplein. k. Het college geeft in haar besluit aan voorstander te zijn van een shop and go tarief op de Kruisweg. De inrichting van de
--	--	--	--

			Concourslaan en de Tuinweg wordt meer gericht op het verblijven waardoor een stop en go tarief niet meer past. Zie ook toelichting paragraaf 4 (het besluit van het college)
93	Wij merken dat sinds er blauwe zone is ingevoerd in GVV 19000 dat er steeds meer auto's staan in de brandgangen. Dit was altijd al zo maar toen waren ze alleen van bewoners. Nu staan er meerdere auto's van mensen die in het centrum werken. In de brandgangen mag überhaupt niet geparkeerd worden, maar hier word niet op gehandhaafd helaas. Zowel op verboden parkeren als in gebruik maken van blauwe schijf/vergunning niet. Tijdens de bijeenkomsten over deze blauwe zone, enkele jaren geleden, is er gesproken dat er dan niet meer in de brandgangen geparkeerd mocht worden. De huizen aan de brandgang zijn nu voor hulpdiensten slecht of helemaal niet te bereiken! Met de nieuwe parkeerplannen voor het centrum, zij wij bang dat er nog meer mensen hier gaan parkeren op plekken waar het niet de bedoeling is.	Gevaarlijk situatie in de brandgangen van Graan voor Visch 19000. Hier wordt te weinig op gehandhaafd.	In Graan voor Visch 19000 handhaven we de blauwe zone omdat deze buurt ver van het centrum is verwijderd en we hier weinig bezoekers van het centrum verwachten. Parkeren in brandgangen is echter altijd verboden.
94	Bij de woonwijken in het centrum zoals bij mij geldt nu de blauwe zone en mag je per huishouden 1 auto koppelen aan het woonadres en wordt er op jaarbasis betaald. Wat mij betreft wordt deze regeling gehandhaafd. De gemeente mag zich wel afvragen hoe er naar rato het beste kan worden betaald. Dat er moet worden betaald voor parkeren is duidelijk maar we moeten niet op Amsterdam gaan lijken.	Het is duidelijk dat er betaald moet worden voor parkeren. Hoe hoog zullen de prijzen van betaald parkeren worden?	We kijken voor het bepalen van het tarief op straat ook naar omliggende gemeenten. We streven naar een lager tarief in de garages zodat bezoekers daar gaan staan in plaats van in de wijken. Vermoedelijk ligt het tarief tussen de € 1,50 en € 2,-.

