Beantwoording van de inspraakreacties op de integrale aanpak parkeren stadscentrum Hoofddorp.

Algemene toelichting

Met het programma Stadscentrum Hoofddorp bouwen we aan de toekomst van Hoofddorp: een aantrekkelijke en levendige stad in het hart van de Randstad. Het stadscentrum wordt een centrale ontmoetingsplek voor iedereen, die wil wonen, werken, ontspannen en winkelen. Met de groei van de stad is het belangrijk aandacht te hebben voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Het gaat hierbij om de bereikbaarheid per auto, fiets, openbaar vervoer en te voet. We zetten met de integrale aanpak parkeren stadscentrum Hoofddorp in op het bieden van voldoende parkeergelegenheid in het centrum, zowel voor de auto als de fiets. Doorgaand verkeer wordt zo direct mogelijk naar de rand geleidt en bestemmingsverkeer zo snel mogelijk opgevangen in een goede parkeervoorziening, voor zowel bezoekers als bewoners. Daarnaast werken we aan aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R waarbij we zorgen dat de bestaande netwerken inclusief het parkeren/stallen op orde zijn en er goede en snelle regionale verbindingen zijn voor fiets, auto en voor/natransport bij OV. Dit zorgt ervoor dat we ook in de toekomst prettig kunnen verblijven en bewegen.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het stadscentrum van Hoofddorp verdwijnen er veel parkeerplaatsen van straat. Niets doen is dan geen optie. Daarom zijn er de afgelopen tijd diverse onderzoeken en tellingen gedaan naar de situatie van het fiets- en autoparkeren en onze mogelijkheden voor de toekomst.

1. Autoparkeren

Het parkeeradviesbureau Empaction onderzocht hoeveel parkeerplaatsen in de toekomst nodig zijn en op welke plaatsen deze parkeerplekken moeten komen, dit geldt voor zowel fiets als autoparkeerplaatsen.

In het onderzoek is rekening gehouden met de parkeerbalans. Een parkeerbalans is een middel om de parkeerbehoefte van toekomstige ontwikkelingen in beeld te brengen. Daarbij wordt rekening gehouden met:

- de bestaande parkeerders aan de hand van tellingen,
- toekomstige parkeerders door de parkeervraag van de nieuwe bebouwing te berekenen
- het maatgevend moment (wanneer iedereen tegelijk aanwezig is)
- het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt en hoeveel nieuwe plaatsen nodig zijn

Om te weten hoeveel parkeerplaatsen voldoende zijn in 2030, zijn er 7 verschillende scenario's onderzocht door Empaction. Uitgangspunt van de scenario's is het raadsbesluit van 2020 (nota integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp) waarin twee mogelijke parkeergarages zijn benoemd: Centrumzicht / Parkzicht en de parkeergarage aan de Binnenweg.

Een aantal van de scenario's is vervolgens financieel doorgerekend.

2. Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren in de toekomst is de fietsparkeerdruk in kaart gebracht. Er is gemeten in een representatieve week op de vrijdagmiddag, zaterdagmiddag- en avond en de zondagmiddag. Uit het

onderzoek is naar voren gekomen dat er op bepaalde plekken (Burgemeester van Stamplein, Concourslaan, stegen als Polderplein, Marktlaan, Tussenweg en Kruisweg) sprake is van hoge concentratie geparkeerde fietsen. De druk over het hele gebied heen is relatief laag. Ook voor de fiets is er met een parkeerbalans een inschatting gemaakt voor de toekomstige vraag naar stallen.

Uit de parkeerbalans blijkt dat in 2030 op het drukste moment een fietsparkeervraag van circa 1.530 plaatsen wordt verwacht. Met de huidige 2.249 fietsvoorzieningen wordt hier ruimschoots in voorzien, zelfs als daarvan 300 plaatsen verdwijnen in verband met de ontwikkelingen. Wel constateren we aan de hand van de tellingen dat een aantal fietsvoorzieningen niet op de juiste plaats staat.

Los van de resultaten uit de fietstellingen en de parkeerbalans ligt er de vraag van bewoners en ondernemers aandacht te geven aan het veilig stallen van de (elektrische) fiets.

3. Participatie

In de week van 7 t/m 11 Juli 2023 zijn er drie bijeenkomsten gehouden waar de bewoners en andere belanghebbenden in gesprek konden met de wethouder over de toekomst van het parkeren in Hoofddorp. Na afloop van de avonden zijn tientallen schriftelijke reacties ontvangen. Deze reacties gaan voornamelijk over de zorg waar zij moeten parkeren, handhaving in de blauwe zone en het fietsparkeren. In dit document worden de vragen en opmerkingen van de indieners beantwoord.

4. *Het besluit van het college*

Op basis van de rapporten van Empaction en de uitkomsten van de participatie heeft het college onderstaand besluit genomen.

Het college stelt aan de raad voor om:
1. 500 nieuwe parkeerplaatsen te bouwen in een nieuwe openbare parkeergarage onder de toekomstige gebouwen van Centrumzicht en Parkzicht (op het parkeerterrein naast het voormalige raadhuis);
2. het gemeentelijk perceel aan de Binnenweg tot vijf jaar na oplevering ondergrondse parkeergarage beschikbaar te houden voor de bouw van een parkeervoorziening door geen andere programma-invulling te geven aan het perceel;

Toelichting beslispunten 1 en 2:
- Bewoners geven aan dat er nu te weinig parkeerplekken zijn.
- Men vraagt rekening te houden met het feit dat auto's steeds groter worden.
- Waarom wordt er niet gezorgd dat mensen bij het station parkeren en dan met P+R verder reizen, dan zijn nieuwe parkeerplaatsen in het centrum niet nodig.

De onderzoeken gaan uit van een situatie tot 2030. Uit de berekeningen blijkt dat tot die tijd 500 nieuwe parkeerplaatsen voldoende zijn om aan de vraag te voldoen. Echter tot 2030 duurt nog lang en er kunnen zich nog veel nieuwe situaties voordoen. Daarom houdt het college de locatie aan de Binnenweg achter de hand om daar in de toekomst 200 parkeerplaatsen in een garage te bouwen als dat nodig blijkt. Dat betekent dat het bouwplan op de gemeentelijke percelen voor de Binnenweg nog even moet wachten. We willen de garage aan de Binnenweg niet bouwen als dat niet nodig is. De kosten voor een nieuwe garage zijn erg hoog en zorgvuldig worden afgewogen.

Om ook in de tijdelijke situatie, tijdens alle bouwwerkzaamheden, voldoende parkeergelegenheid te bieden, houden we het parkeerterrein aan de Binnenweg nog langere tijd beschikbaar.
Ook parkeervergunninghouders kunnen daar terecht, al moeten ze dan soms wel verder lopen.
Ondanks dat we met dit voorstel het aantal parkeerplaatsen fors uitbreiden, kunnen we niemand garanderen dat parkeren voor de deur mogelijk is.

Om het aantal nieuw te bouwen parkeerplaatsen te bepalen, hebben wij een parkeerbalans op laten stellen. Een parkeerbalans zoals die in het project gebruikt wordt, is een landelijk veel gebruikte methode om de parkeerbehoefte voor de toekomst te bepalen. Hiervoor wordt uitgegaan van de huidige situatie (op basis van parkeertellingen) waar dan op basis van normen per functie de parkeervraag die erbij komt, wordt toegevoegd. Doelgroepen kunnen grofweg bepaald worden door het moment van aanwezigheid. Extra onderzoek naar de herkomst van parkeerders is daarom niet nodig.
Bij de bouw van de nieuwe parkeergarage(s) gaan wij uit van de normen die het Nederlands normalisatie instituut daarvoor heeft opgesteld.

3. Het parkeerregime voor het centrumgebied van Hoofddorp verder uit te werken met de volgende uitgangspunten die op zijn vroegst 1 juni 2025 geïmplementeerd worden:

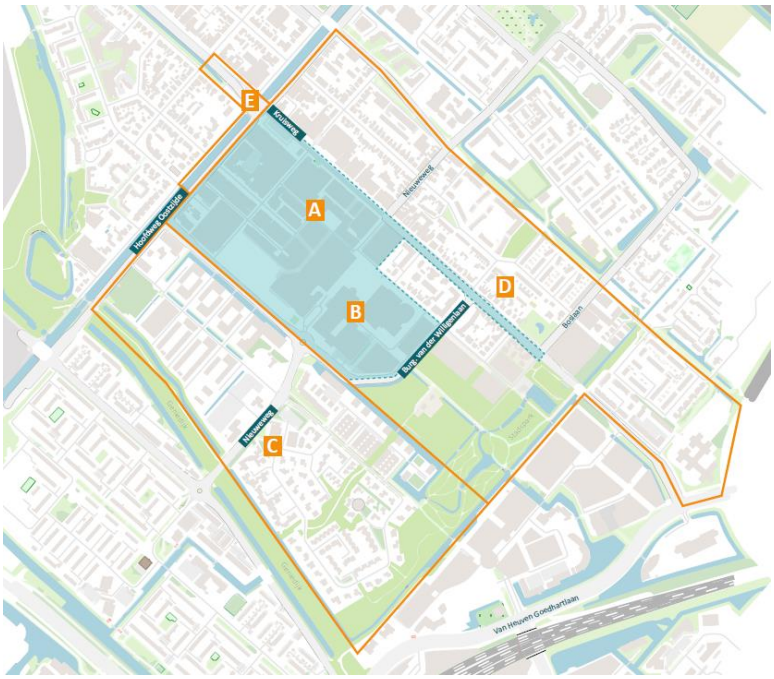
    a) Invoeren betaald parkeren in een groter gebied om het centrum

Toelichting beslispunt 3a:

- Bewoners hebben last van fout- en langdurige parkeerders in de blauwe zones en vinden dat te weinig wordt gehandhaafd. Er vindt wel degelijk handhaving plaats in de blauwe zones, maar de controles vinden te voet plaats wat erg tijdrovend is.
- Bewoners met een vergunning voor betaald parkeren merken dat het gebied waarin ze met deze vergunning kunnen parkeren soms klein is waardoor ze geen plek kunnen vinden en vragen de naastliggende Nijverheidsstraat om te zetten van blauwe zone naar betaald parkeren. Anderen vinden dit geen goed idee omdat ouders van de basisschool hier parkeren.
- Bewoners uit de Van den Berghlaan vragen om een blauwe zone omdat er veel last is van mensen die hier parkeren omdat het gratis is.
- Voor bezoekers van het centrum zijn de vele overgangen tussen betaald parkeren, blauwe zone en vrij parkeren onduidelijk, waardoor ze soms onnodig beboet worden.
- Bezoekers van het winkelcentrum zullen minder in de buurten parkeren als die betaald parkeren worden, hierdoor hebben de bewoners meer plaatsen ter beschikking.
- Bewoners zien dat woonbuurten dicht bij het centrum drukker zijn en vragen daar om exclusief vergunninghoudersparkeren.
- Bewoners uit de verzetswijk vragen om betaald parkeren.
- Bewoners uit de oranje buurt willen de blauwe zone behouden, met betere handhaving en zonder tariefsverhoging.
- Bewoners van de Boslaan willen graag een blauwe zone.
- In Hydepark komen te weinig parkeerplaatsen, daarom is het waarschijnlijk nodig dat Kalorama – de Verisstraat en de Bolstralaan een parkeerregime krijgen.
- Bewoners uit het Leegwatherkwartier willen geen betaald parkeren.
- Bewoners uit het Oude Buurtje willen de bestaande blauwe zone handhaven, en het aantal vergunningen niet afhankelijk te maken van de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Andere bewoners uit het Oude Buurtje vragen juist om vergunninghoudersparkeren omdat er binnen de blauwe zone veel overlast is van foutparkeren en lang parkeren.

Het uitgangspunt voor het parkeerregime is het strategisch parkeerbeleid van de gemeente. Dat gaat uit van eerst zo optimaal mogelijk de beschikbare ruimte gebruiken voordat we nieuwe parkeerplaatsen bijbouwen.
In de gebieden A t/m E voeren we betaald parkeren in. Belanghebbenden kunnen vergunningen krijgen. Betaald parkeren is beter te controleren dan bij de blauwe zone dankzij de scanauto's. Hierdoor kan er sneller gehandhaafd worden op meerdere gebieden.
Om een waterbedeffect, het scenario dat alle auto's in de wijken gaan parkeren waar het op dit moment nog gratis is, te voorkomen is het, het handigst dat overal hetzelfde beleid geldt. Op deze manier zal er een spreiding van geparkeerde auto's in verschillende wijken bestaan.
Buiten de gebieden A t/m E zullen de blauwe zones blijven bestaan. Plekken met betaald parkeren buiten de zones A t/m E blijven ook bestaan.
Exclusief vergunninghoudersparkeren past niet bij de uitgangspunten van efficiënt gebruik maken van de beschikbare parkeerruimte. Als overdag veel bewoners niet thuis zijn, kunnen deze plaatsen immers niet door andere gebruikers van het centrum gebruikt worden.

We kiezen voor logisch opgebouwde gebieden zodat zowel voor vergunninghouders als bezoekers het helder is welk regime waar geldt. Dit betekent dat voor de grens van een gebied wordt gekozen voor 'natuurlijke' grenzen. Denk daarbij aan water, drukke wegen en brede groenstroken. Ook wanneer er in de toekomst uitbreidingen nodig zijn, zullen die gebiedsgewijs worden doorgevoerd.



A = omgeving winkelgebied van Van Stamplein tot Kruisweg

B = omgeving Raadhuisplein

C = Piratenwijk en Verzetsheldenbuurt

D = omgeving Parklaan, Leegwaterstraat, Kalorama, Oranje buurt

E = Oude buurtje

b) In alle gebieden A tot en met E gaat hetzelfde tarief gelden.
c) Kruisweg (tussen Draverslaan en Julianalaan) zal gebruik maken van een shop en go tarief waarbij de parkeervergunningen overdag niet zullen gelden.

Toelichting beslispunten 3b en c:
- Het huidige progressieve tarief is onduidelijk voor parkeerders en nodigt niet uit om langer in het centrum te blijven.
- Bezoekers die snel een boodschap willen doen op de Kruisweg moeten daar even kunnen parkeren.

In het hele gebied A tot en met E wordt gestreefd naar een tarief tussen € 1,50 en € 2,- per uur (prijspeil 2024). Bij het bepalen van het tarief houden we rekening met tarieven in de steden om ons heen. Overigens wordt momenteel geen prijsstijging voor de vergunninghouders voorgesteld.
Het shop en go tarief dient ervoor om snelle inkopen te doen of iets op te halen waarbij het 1e halfuur tegen een lager tarief geparkeerd kan worden. Na het 1e halfuur geldt alleen hier nog een progressief tarief. De vergunningen van bewoners en bedrijven zijn overdag niet geldig op de Kruisweg. Op de Kruisweg is het aantal parkeerplaatsen straks erg beperkt. Deze moeten zoveel mogelijk beschikbaar zijn voor laden en lossen, gehandicapten en mensen die snel een boodschap moeten doen.

d) Het bezoekerstarief van het centrum zal duurder zijn op straat.
e) Betaald parkeren zal gelden tot 21.00 uur.

Toelichting beslispunten 3d en e:

- Bewoners pleiten voor een parkeerregiem van 7:00 tot 23:00 uur om overlast van bezoekers te voorkomen.
- Bewoners van de blauwe zone in het Oude buurtje vragen om meer handhaving na 17:00 uur en in het weekend omdat er dan veel overlast is van lang parkeren en foutparkeren.

Bewoners die aan het eind van de middag of 's avonds thuis komen kunnen geen plek vinden.
Op straat parkeren is duurder dan in de nieuwe garage. Bezoekers zullen daarom vaak kiezen voor de garage en bewoners zullen sneller aan een parkeerplek kunnen vinden in de buurt van hun woning.
In de parkeergarages geldt 24 uur per dag een tarief, daarom is het nu al aan het einde van de middag voordelig om op straat te parkeren als men een avond uit gaat. Als het betaald parkeren op straat tot 21:00 geldt, zullen ook deze mensen kiezen voor een plek in de garage.

f) Bezoekersregeling wordt omgevormd naar een digitaal systeem

Toelichting beslispunt 3f:

- Er moet iets komen voor (langdurig) bezoek, ook in verband met familie die blijft logeren.
- Er is nu geen parkeerprobleem rondom de Piet Heinflat, als hier betaald parkeren komt dan graag het eerste uur gratis ivm bezoekers fysiotherapie.

De insteek is om het systeem gebruikersvriendelijker te maken met een gereduceerd tarief per uur i.p.v. de dagkaart. We onderzoeken ook hoe dat gebruikt kan worden voor bv bezoekers van huisartsen of fysiotherapie.

g) Bestaande parkeervergunningen blijven behouden, waarbij geen nieuwe tweede vergunning wordt verleend in het AB gebied

Toelichting 3 beslispunt g:

- Wij hebben 2 vergunningen nodig. Wilt u dit beleid continueren?
- Geef minder vergunningen uit gezien de beperkte ruimte in de straten (Parklaan en omgeving).
- Waar moeten de bewoners van het A/B gebied parkeren?

Wie nu een parkeervergunning of een ontheffing voor een blauwe zone heeft, houdt/heeft straks recht op een parkeervergunning.
Wanneer er nieuwbouw komt in het centrum, is de eis dat de ontwikkelaar zelf voorziet in het parkeren van zijn bewoners en werknemers. Voor deze mensen is er geen mogelijkheid om een vergunning voor het straatparkeren aan te vragen, omdat er voor hen ook geen parkeerplaatsen op straat zijn gemaakt. Dit geldt ook voor de bewoners van Hydepark.

Indien de parkeerdruk dat nodig maakt, kan er wel een uitfasering komen voor de 2e parkeervergunning voor de bewoners van het A/B gebied. Dat betekent dat nieuwe bewoners op hetzelfde adres geen 2e vergunning kunnen aanschaffen.
Vergunningen voor A/B, zijn ook geldig in gebied C (o.a. Binnenweg) en D. Overdag mag niet geparkeerd worden op de Kruisweg tussen het Marktplein en de Van Wilgenlaan.
Vergunningen voor gebied C zijn geldig in gebied C.
Vergunningen voor gebied D zijn geldig in gebied D.
Vergunningen in gebied E zijn geldig in gebied E.

4. Een bewaakte fietsenstalling te bouwen onder een nieuw te realiseren gebouw aan het Raadhuisplein.

Toelichting beslispunt 4:
De gemeente ontvangt veel klachten over gestolen fietsen in het centrum van Hoofddorp.

Op basis van de fietsparkeerbalans blijkt dat er in 2030 nog genoeg plekken in het centrum in zijn totaliteit. Op een aantal plekken is de druk met fietsen echter hoog, maar op andere plekken staan er nauwelijks fietsen bij de rekken. Toch vinden we dat we stallingen moeten toevoegen. Bewoners, ondernemers en de gemeenteraad hebben gevraagd om een bewaakte stalling. Die zit in het voorstel.

5. Een tijdelijke fietsenstalling te maken op het van Stamplein in 2024, in afwachting van de definitieve onder het nieuw te realiseren gebouw aan het Raadhuisplein.

Toelichting beslispunt 5:
De roep om veilig stallen is nu al groot, daarom willen we een tijdelijk oplossing bieden, met goede voorzieningen waar fietsers hun fiets kunnen vastzetten aan het rek. Mocht er toch een fiets gestolen zijn of andere ongeregeldheden in de stalling kunnen we de camerabeelden terugkijken om eventuele daders te identificeren.

6. Extra fietsvoorzieningen aan de nieuwe entree van het winkelcentrum en aan de westzijde van het Van Stamplein in 2024.

Toelichting beslispunt 6:
In de huidige situatie zijn er hele drukke locaties waar te weinig fietsvoorzieningen staan waar je ook je fiets aan vast kunt maken. Fietsen die niet vast staan worden eerder gestolen, we willen daarom goede voorzieningen bieden. Bij deze voorziening worden geen camera's geplaatst.

5. Overzicht beantwoording inspraakreacties

In een bijlage is de beantwoording van de schriftelijke reacties opgenomen. De reacties zijn geanonimiseerd en genummerd op volgorde van binnenkomst.

Wat hebben we gedaan?

Uw volledige reactie staat in de 2e kolom, in de 3e kolom staat een samenvatting van uw reactie en in de 4e kolom de beantwoording. Voor de beantwoording verwijzen we dikwijls naar een bepaald beslispunt in het collegebesluit. Bv een reactie over het invoeren betaald parkeren verwijst naar

paragraaf 4 (het besluit van het college), beslispunt 3a. En een reactie over fietsenstallingen verwijst naar paragraaf 4 (het besluit van het college), beslispunt 4, 5 of 6.