



Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Rapport

Verkenning parkeerregime Pionier-Bols ontwikkeling

Opdrachtgever: Gemeente Haarlemmermeer
Plaats en datum: Eindhoven, September 2024
Projectnummer: 2024-1367

Inhoud

1.	INLEIDING	3
1.1	LEESWIJZER	4
2.	DE VERSCHILLENDE PARKEERREGIMES	5
2.1	BLAUWE ZONE	5
2.2	VERGUNNINGHOUDERS PARKEREN	6
2.3	GEFISCALISEERD (BETAALD) PARKEREN	7
3.	PARKEERREGIME VOOR PIONIER-BOLSTERREIN	9
3.4	PIONIER-BOLSTERREIN	9
3.4.1	<i>Context</i>	9
3.4.2	<i>Doel</i>	9
3.5	REGULERINGSGBIED	10
3.6	PARKEERREGIME PASSEND VOOR PIONIER-BOLSTERREIN ONTWIKKELING	10
4.	UITVOERING	12
4.1	HANDHAVING	12
4.2	MONITORING	12
5.	PARTICIPATIE	12
5.1	PARTICIPATIELADDER	13
5.2	PARTICIPATIE PIONIER-BOLSTERREIN	13
6.	CONCLUSIE	14

1. Inleiding

Het bedrijventerrein 'De Pionier' zal in de nabije toekomst een ingrijpende herontwikkeling ondergaan. De huidige bedrijven op het terrein zullen deels vertrekken of zich verplaatsen, om zo ruimte te maken voor de bouw van nieuwe woningen. Volgens het Masterplan worden op 'De Pionier' en het aangrenzende Bols terrein in totaal 2.000 woningen gerealiseerd, grotendeels in de vorm van gestapelde bouw. Deze nieuwe woningen zullen divers van aard zijn: 30% is gereserveerd voor sociale huur, 20% voor midden dure huur en 50% valt binnen de vrije sector. Deze grootschalige toevoeging van woningen brengt onvermijdelijk een toenemende vraag naar parkeerfaciliteiten met zich mee.

Naast de nieuwe woningen blijven ook enkele bestaande woningen en bedrijven behouden. Sommige van deze panden beschikken over eigen parkeergelegenheid, terwijl andere gebruikmaken van de openbare ruimte. Het plan is dat nieuwe bewoners zoveel mogelijk op eigen terrein parkeren, maar ook bezoekers moeten voldoende parkeermogelijkheden hebben, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte. Om de toenemende vraag naar parkeerplaatsen in goede banen te leiden, stelt het Masterplan de realisatie van mobiliteitshubs voor.

Een doordachte aanpak van de parkeersituatie is belangrijk, niet alleen om de leefbaarheid voor toekomstige bewoners te waarborgen, maar ook om een duurzame en goed functionerende stedelijke omgeving te creëren. Mobiliteitshubs kunnen hierin een belangrijke rol spelen. Echter, het succes van deze hubs hangt sterk af van de regulering van parkeren in de omliggende straten. Als vrij parkeren op straat mogelijk blijft, wordt het moeilijk om de mobiliteitshubs aantrekkelijk te maken waardoor deze niet optimaal gebruikt zal worden. Als we geen preventieve maatregelen rondom parkeerregulering treffen zal de hub niet gerealiseerd kunnen worden. Een hub vraagt namelijk om een hele grote investering en als op voorhand het gebruik van de hub niet gestimuleerd wordt, zal de hub niet gerealiseerd kunnen worden.

Daarnaast blijkt uit ervaring dat het belangrijk is om het gebied en de aangrenzende straten te beschermen tegen uitwijkgedrag door een passend parkeerregime in te voeren. Door parkeerregulering in te voeren, kan uitwijkgedrag worden beperkt en kan ervoor worden gezorgd dat de juiste parkeerder op de juiste plaats parkeert. Hiermee volgen we het doel wat is opgenomen in het Strategisch Parkeerbeleid van Gemeente Haarlemmermeer. Het blijkt echter in de praktijk vaak lastig om hiervoor breed draagvlak te creëren. De overlast van parkeren wordt meestal vooral ervaren in straten dicht bij de 'bron', waar de meerderheid van de bewoners voor regulering is. Verder weg is het draagvlak minder groot. Daarom is er behoefte aan een aanpak die voorkomt dat parkeeroverlast alleen verschuift naar nabijgelegen straten. Op het moment is er op het Pionier-Bolsterrein nog geen parkeeroverlast maar de schil eromheen ervaart al parkeeroverlast. Dat maakt het des te belangrijker om maatregelen omtrent parkeerregulering in te voeren om de omgeving te beschermen en de al bestaande parkeerdruk niet te verhogen.

Dit document dient als basis om met de politiek en de ontwikkelaars in gesprek te komen over parkeerregulering. Na politieke afstemming zal dit rapport ook als basis dienen om met de omgeving over parkeerregulering te spreken. In dit rapport worden de verschillende vormen van parkeerregulering toegelicht, zodat een weloverwogen advies kan worden gegeven over welke vorm het beste past bij de herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein.

1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 legt de verschillende soorten parkeerregimes uit en geeft voor ieder regime een SWOT analyse. Hoofdstuk 3 gaat in op de specifieke wensen en doelen omtrent parkeren bij de ontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein en gaat tevens in op welk regime het beste past. Ook zullen de maatregelen worden benoemd. Hoofdstuk 4 gaat in op de participatiemogelijkheden en het rapport sluit af met hoofdstuk 5 waarin er een korte samenvatting wordt gegeven met een conclusie.

2. De verschillende parkeerregimes

Er zijn in de basis drie hoofdsoorten parkeerregimes: blauwe zone, vergunninghoudersparkeren en gefiscaliseerd parkeren. Deze laatste vorm is en waarbij betaald parkeren al dan niet gecombineerd wordt met vergunning parkeren. Binnen de verschillende regimes is er ruimte voor maatwerk zoals welke straten wel of niet in het reguleringsgebied vallen, wat de venstertijden zijn en of er gestuurd wordt met doelgroepen door deze wel of geen vergunning of ontheffing te verlenen. Echter, het ene regime leent beter voor het gewenste doel dan het andere. Onderstaande paragrafen leggen de verschillende regimes uit en geeft een SWOT-analyse van ieder regime. Een SWOT-analyse is een methode om de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van een bepaald beleid of project in kaart te brengen.

2.1 Blauwe zone

Een blauwe zone is een vorm van parkeerregulering die tot doel heeft om kortdurend parkeren te bevorderen en langdurig parkeren te beperken. Een blauwe zone wordt toegepast op locaties waar een hoge parkeerbezetting en een hoge parkeerfrequentie gewenst zijn, zoals in de nabijheid van winkels, horeca of openbare voorzieningen. In een blauwe zone is het verplicht om een parkeerschijf te gebruiken, waarop de aankomsttijd duidelijk zichtbaar is. De maximale parkeerduur is afhankelijk van de locatie. Om bepaalde doelgroepen die langer willen parkeren te faciliteren, is het mogelijk om aan hen een ontheffing te geven. Deze ontheffing geeft de mogelijkheid aan de eigenaar om langer te parkeren dan de aangegeven maximale parkeerduur.

Het parkeerregime Blauwe zone kent verschillende sterke en minder sterke elementen. Om een goed beeld te geven van alle voor- en nadelen is een SWOT-analyse gemaakt en onderstaand weergegeven.

Strengths	Weaknesses
<ul style="list-style-type: none">• Gratis parkeren• Hogere doorloop in gebruik van de parkeerplaats• Duidelijk en eenvoudig beleid	<ul style="list-style-type: none">• Hoge kosten voor de handhaving• Ongemak voor de gebruikers die hun parkeerschijf moeten instellen• Geen opbrengsten voor de gemeente uit de parkeerboetes, deze gaan naar het rijk.
<p>Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none">• Vergroten van de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de locatie• Stimuleren van kortdurend parkeren en de rotatie van de parkeerders	<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none">• Weerstand van de gebruikers tegen de parkeerregulering en de handhaving• Parkeren blijft gratis waardoor bezoek mogelijk alsnog geen gebruik maken van de hub en de hub niet gerealiseerd kan worden• Heel lastig voor handhaving om hierop te toetsen, het is gemakkelijk om de parkeerschijf door te draaien• Geen grote variatie aan maatwerkmogelijkheden• De ontheffinghouders kunnen alsnog de parkeerplaatsen bezet houden• Er kan een waterbed effect ontstaan

2.2 Vergunninghouders parkeren

Vergunninghouders parkeren is een vorm van gereguleerd parkeren waarbij uitsluitend personen met een parkeervergunning in bepaalde gebieden of straten mogen parkeren. Deze vergunning kan worden toegekend aan bewoners, bedrijven of andere doelgroepen die een belang hebben bij het parkeren in de nabijheid van hun woning, werkplek of voorziening.

Een voordeel van vergunninghouders parkeren is dat het de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de vergunninghouders vergroot, waardoor zij minder tijd besteden aan het zoeken naar een plek. Een ander voordeel is dat het de parkeeroverlast voor de omwonenden vermindert, doordat er minder geparkeerde auto's op de stoep, in de berm of op ongewenste locaties staan. Een derde voordeel is dat een dergelijk regime het gemakkelijker maakt om te sturen op de juiste parkeer op de juiste plaats. Het is namelijk niet langer mogelijk om in het reguleringsgebied te parkeren zonder een parkeervergunning. Hiermee kan er effectief gestuurd worden op doelgroepen.

Een nadeel van vergunninghouders parkeren is dat het de toegankelijkheid van het gebied voor bezoekers, klanten of leveranciers verlaagt, waardoor zij wellicht minder geneigd zijn om het gebied te bezoeken of gebruik te maken van de diensten en voorzieningen. Een ander nadeel is dat het de handhaving duur maakt aangezien ook hier, net zoals bij de blauwe zone, de opbrengsten van de parkeerboetes niet naar de gemeente maar naar het Rijk gaan. De handhaving heeft daardoor enkel kosten en geen opbrengsten voor dit gebied.

De SWOT-analyse voor vergunninghouders parkeren ziet er als volgt uit:

Strengths	Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> • Vergroot de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de vergunninghouders. • Mogelijkheid om heel precies te sturen in de doelgroepen • Een vorm die goed te digitaliseren is 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlaagt de toegankelijkheid van het gebied voor bezoekers, klanten of leveranciers • Kostbaar in handhaving en geen opbrengsten voor de gemeente • Minder ruimte efficiënt want dubbelgebruik door verschillende gebruikers niet mogelijk
Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleert de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied door minder zoekverkeer • Creëert ruimte voor andere functies dan parkeren, zoals groen, spelen of ontmoeten • Maakt de hub aantrekkelijker als bezoekers geen vergunningen kunnen krijgen 	<ul style="list-style-type: none"> • Leidt tot onvrede of weerstand bij de niet-vergunninghouders die geen plek meer kunnen vinden • Maakt het gebied minder concurrerend of gastvrij ten opzichte van andere gebieden waar parkeren wel makkelijk is • Kan enkel sturen op doelgroepen, verdere mate van maatwerk is lastig • Er kan een waterbed effect ontstaan

2.3 Gefiscaliseerd (betaald) parkeren

Gefiscaliseerd parkeren is een parkeerregime waarbij automobilisten een vergoeding moeten betalen om hun voertuig in een bepaald gebied te kunnen parkeren, ook wel Betaald parkeren genoemd.

Het regime van betaald parkeren biedt diverse voordelen. Een van de belangrijkste voordelen van betaald parkeren t.o.v. blauwe zone of vergunninghoudersparkeren is dat betaald parkeren inkomsten voor de gemeente genereert. Zowel de tarieven die betaald worden als de naheffingsanslagen die uitgedeeld worden bij het niet houden aan het regime, gaan naar de gemeente i.p.v. het Rijk. Deze opbrengsten kunnen herinvesteren in handhaving en in de verbetering van de infrastructuur, mobiliteit, groen en andere stedelijke voorzieningen.



Door een prijs aan het parkeren te koppelen, worden automobilisten gestimuleerd om hun voertuig minder lang geparkeerd te laten staan, waardoor er vaker parkeerplekken vrijkomen zonder doelgroepen volledig buiten te sluiten zoals bij vergunninghoudersparkeren. Daarnaast is het mogelijk om de parkeerders te verleiden tot het parkeren op andere locaties door verschillende tarieven te hanteren voor verschillende zones. Door bijvoorbeeld in het Pioniers gebied het uurtarief op straat hoger te maken dan het uurtarief in de bezoeker hub, wordt het aantrekkelijker om in de hub te parkeren.

Ook bij dit parkeerregime is het mogelijk om vergunningen tegen een gereduceerd tarief te verlenen aan de geprioriteerde doelgroepen zoals bewoners en ondernemers, een zogeheten gefiscaliseerd parkeerregime. Daar bovenop is het bij betaald parkeren mogelijk om een speciale bezoekersregeling te hanteren. Deze regeling is bedoeld om het bezoek van bewoners en bedrijven zo gemakkelijk mogelijk te maken, zonder dat zij geconfronteerd worden met hoge parkeerkosten. De bezoekersregelingen kunnen op verschillende manieren worden ingevuld denk hierbij aan uurtarieven, locaties en maximaal urensaldo.

Echter, betaald parkeren heeft ook nadelen. Een veelgehoorde klacht is dat het een extra kostenpost vormt voor bewoners en bezoekers. Bovendien kan ook dit regime leiden tot parkeeroverlast in aangrenzende wijken waar geen betaald parkeren geldt, omdat automobilisten proberen de kosten te vermijden door hun voertuig net buiten de betaalzones te parkeren. Dit verschuift het probleem in plaats van het op te lossen. Het is daarom belangrijk, net zoals bij de andere regimes, na te denken over het waterbed effect en tot hoever het reguleringsgebied ingetekend moet worden.

De SWOT-analyse voor vergunninghouders parkeren ziet er als volgt uit:

Strengths	Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> • Betaald parkeren stimuleert het gebruik van alternatieve vervoermiddelen • Betaald parkeren maakt een beter gebruik van de beschikbare parkeerruimte mogelijk, door de parkeerduur te verkorten en de parkeervraag te spreiden over verschillende zones. • Betaald parkeren genereert inkomsten voor de gemeente, die gebruikt kunnen worden voor de verbetering van de mobiliteit • De bezoekersregeling biedt een tegemoetkoming aan de bewoners • De bezoekersregeling is flexibel en kan aangepast worden aan de specifieke behoeften en wensen van de verschillende wijken en doelgroepen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Betaald parkeren vergt investeringen in parkeerapparatuur, handhaving en communicatie. • Betaald parkeren kan leiden tot onvrede en weerstand bij inwoners en ondernemers • Betaald parkeren kan negatieve effecten hebben op de lokale economie, als klanten en bezoekers wegblijven of naar andere locaties gaan waar het parkeren goedkoper of gratis is.
Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none"> • Betaald parkeren biedt de mogelijkheid om te differentiëren naar tijd, plaats en doelgroep, waardoor er een fijnmazig en vraaggericht parkeerbeleid kan worden gevoerd. • Betaald parkeren kan bijdragen aan de ontwikkeling van een aantrekkelijke en leefbare omgeving • Effectievere en efficiëntere handhaving want de scanauto van de gemeente kan hiervoor ingezet worden 	<ul style="list-style-type: none"> • Betaald parkeren kan leiden tot een waterbedeffect • De bezoekersregeling kan voor minder digitaalvaardigden lastig te gebruiken zijn

3. Parkeerregime voor Pionier-Bolsterrein

Nu de verschillende vormen zijn beschreven en er een SWOT-analyse is gemaakt voor iedere vorm, kan er dieper ingegaan worden op wat passend is voor de ontwikkeling op het Pionier-Bolsterrein. Eerst zal er ingegaan worden op de context van de ontwikkeling en de doelen en wensen die er zijn. Vervolgens wordt er gekeken naar het reguleringsgebied en waar de grenzen hiervan liggen. Afsluitend zal er ingegaan worden op welk parkeerregime past bij het doel en zal er verdere invulling gegeven aan hoe het regime eruit zou kunnen komen te zien.

3.4 Pionier-Bolsterrein

3.4.1 Context

De herontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein is een significante gebiedsontwikkeling met als uitgangspunt een relatief lage parkeernorm, waarbij de nadruk ligt op het creëren van groene ruimtes boven parkeerplaatsen. Het Masterplan legt deze normen en het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit als een dienst, Prive auto) vast, waarbij bewoners hun auto's op eigen terrein parkeren en bezoekers gebruikmaken van de mobiliteitshub.

Veel bedrijven die blijven, hebben parkeerruimte op hun terrein. Tijdens het onderzoek van RHDHV is echter gebleken dat sommige bedrijven niet aan de theoretisch berekende parkeervraag voldoen. Een aantal bedrijven hebben volgens de normatieve parkeerbalans niet genoeg eigen parkeerruimte gerealiseerd en zouden daarom gebruik maken van openbare ruimte. Desondanks lijkt de werkelijke parkeervraag lager te zijn dan berekend en volstaat de parkeerruimte op eigen terrein. Het invoeren van parkeerregulering kan desalniettemin nog steeds gevoelig liggen bij de bedrijven. Dit komt vaak door de vrees dat het aantal bezoekers zal afnemen en dat ze hun eigen terrein meer voor parkeren moeten gaan gebruiken. Daarnaast kan er weerstand ontstaan wanneer bedrijven momenteel de openbare ruimte op onterechte wijze benutten. Onder een nieuw parkeerregime zou dit niet langer mogelijk zijn, wat tot onvrede kan leiden.

De invoering van een parkeerregime kan daarbij ook leiden tot een waterbedeffect, waarbij mensen naar nabijgelegen gebieden gaan om te parkeren. Dit risico is reëel, en het is daarmee belangrijk dat de omliggende straten hiertegen beschermd wordt.

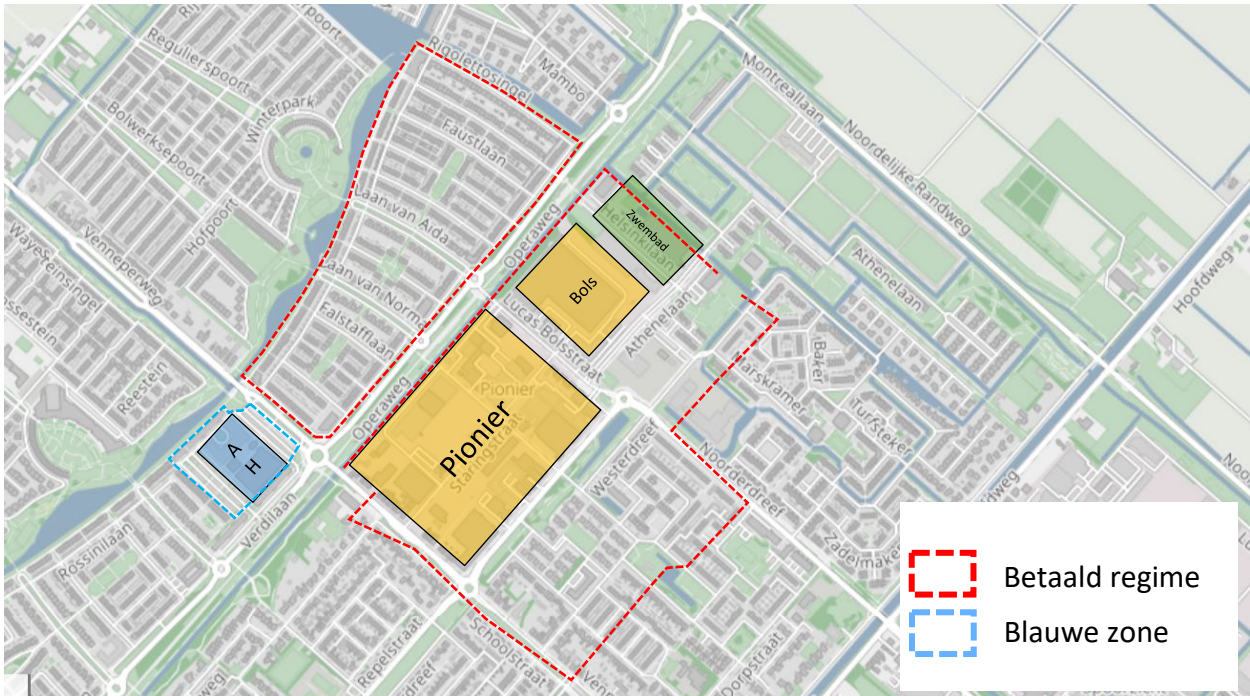
3.4.2 Doel

Voor de ontwikkeling van het Pionier-Bolsterrein zijn verschillende mobiliteitsdoelen opgesteld. Een van deze doelen is het STOMP-principe zo goed mogelijk te hanteren waardoor de geparkeerde auto op straat minder prioriteit heeft. Echter blijft de parkeerbehoefte bestaan en daar moet goed mee omgegaan worden om parkeeroverlast te voorkomen zonder het STOMP-principe uit het oog te verliezen. Het is daarom belangrijk dat de bewoners gebruik maken van de parkeerruimte op eigen terrein en de bezoekers zoveel mogelijk gebruik maken van de mobiliteitshub(s).

Het risico op het waterbedeffect doordat men parkeerlocaties gaan zoeken in het dichtstbijzijnde aangrenzend gebied is wel een belangrijk gevolg waar rekening mee gehouden moet worden. Voor parkeren is dus het doel om de parkeerdruk op straat te minimaliseren zowel in het Pionier-Bolsterrein als de omliggende straten en het gebruik van de mobiliteitshub zoveel mogelijk te stimuleren. Om zo de juiste parkeerder naar de juiste plaats te leiden.

3.5 Reguleringsgebied

Het gehele ontwikkelgebied Pionier-Bolsterrein dient gereguleerd te worden. Daarnaast worden ook de eerste aangrenzende straten, het sportcomplex de Estafette aan het Bolsterrein en het parkeerveld bij het winkelcentrum Getsewoud gereguleerd. Dit is om het waterbedeffect te voorkomen, waarbij parkeerders uitwijken naar het dichtstbijzijnde ongereguleerde gebied. De Nieuwe-Kom wordt buiten beschouwing gelaten bij de regulering omdat deze locatie ver verwijderd is van het ontwikkelgebied.



Figuur 1 Eerste aanzet grenzen reguleringsgebieden

De grenzen van het gereguleerd gebied zijn voorsnog bepaald op basis van de verkeersaders en de huidige parkeerdruk die is gemeten. Om het waterbed effect te voorkomen, liggen de grenzen verder dan alleen het terrein en de eerste straten.

De uiteindelijke grenzen van het reguleringsgebied worden tijdens het participatietraject bepaald. Deze kaart dient als eerste aanzet, tijdens het participatietraject kan het gebied op verder detailniveau worden ingevuld en aangepast.

3.6 Parkeerregime passend voor Pionier-Bolsterrein ontwikkeling

Wanneer we de verschillende doelen en wensen naast de SWOT-analyses leggen, blijkt dat het betaalde parkeerregime het beste past. Om het STOMP-principe zo maximaal mogelijk aan te houden en de continuïteit te creëren, wordt er maar één reguleringsvorm gehanteerd. Dit is om een lappendeken aan vormen te voorkomen wat uiteindelijk enkel tot verwarring leidt bij de parkeerders. Zo zal ook het terrein van De Estafette en rondom De Estafette onder eenzelfde regulering vallen.

De enige uitzondering hierop is het winkelcentrum Getsewoud, waar een blauwe zone het meest geschikt is vanwege het type bezoekers en de vele winkels die er gevestigd zijn. Daarnaast is de loopafstand van het winkelcentrum naar de rand van het Pionier-Bolsterrein (ca. 700 m) langer dan die vanuit De Estafette (ca. 400 m). Hierdoor zullen nieuwe parkeerders minder snel gebruikmaken van het parkeerterrein bij het winkelcentrum als hun bestemming eigenlijk het Pionier-Bolsterrein is. Hiermee zorgen we ervoor dat de juiste parkeerders op de juiste plaats komen.

De keuze voor betaald parkeren brengt verschillende voordelen met zich mee. Door een straattarief in te voeren, kan straatparkeren minder aantrekkelijk worden gemaakt terwijl het gebruik van de mobiliteitshub juist wordt gestimuleerd. Dit maakt de exploitatie van de hub eenvoudiger en kan ervoor zorgen dat de investeringskosten worden terugverdiend. Bewoners van het Pionier-Bolsterrein beschikken over eigen parkeercapaciteit, waardoor zij geen hinder ondervinden van de uurtarieven op straat. Dit moedigt hen aan om hun autobezit binnen de beschikbare parkeercapaciteit te houden. Tegelijkertijd blijven de straten toegankelijk voor alle parkeerders, en kunnen bedrijven, die allemaal eigen parkeerruimte hebben, hun personeel en bezoekers gemakkelijk faciliteren. Tot slot biedt een bezoekersregeling de mogelijkheid om bezoekers van bewoners te sturen naar parkeren op straat of in de hub, afhankelijk van de situatie.

De keuze voor een blauwe zone op het parkeerterrein winkelcentrum Getsewoud is gebaseerd op meerdere overwegingen. De gebruikers van dit terrein zijn voornamelijk winkelaars die slechts kort parkeren, en een blauwe zone is het meest geschikt om dit type parkeergedrag te faciliteren. Daarnaast zal er minder weerstand zijn van de ondernemers, omdat het parkeren gratis blijft, wat aantrekkelijk is voor hun klanten. Verder biedt een blauwe zone een eenvoudiger beleid dan het combineren van verschillende soorten betaald parkeren, zoals het aanbieden van het eerste uur gratis.

Om een effectief parkeerbeleid te realiseren dat tegemoetkomt aan de diverse belangen van bewoners, bezoekers en ondernemers, zijn specifieke maatregelen noodzakelijk. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het betaald parkeren regime en de blauwe zone.

Voor betaald parkeren worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Een uurtarief op straat aansluitend bij de huidige tarieven in Hoofddorp centrum
- In gesprek gaan met de exploitant van de hub om tot een lager uurtarief in de hub te komen
- Nieuwe bewoners van het ontwikkelingsgebied worden op de ParkerenOpEigenTerrein-lijst geplaatst en hebben hiermee geen recht op een vergunning in het openbaar gebied.
- Te overwegen valt om voor de bestaande bewoners voor de 2e auto maar een gelimiteerd aantal vergunningen op straat uit te geven.
- Bedrijven in het ontwikkelingsgebied krijgen een plaatsing op de POET-lijst.
- Bewonersvergunningen voor de omliggende gebieden worden tegen een laag tarief aangeboden aan diens bewoners om financiële zorgen weg te nemen
- Bezoekersregelingen worden gehanteerd waarbij:
 - Bezoekers van bewoners van Pionier-Bols op straat kunnen parkeren met een urensaldo voor de bewoners
 - Bezoekers van bewoners in omliggende gebieden op straat kunnen parkeren met een hoog urensaldo voor de bewoners.

Voor de blauwe zones worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Een maximale parkeerduur van 2 uur.
- Venstertijden gelden tijdens de openingstijden van winkels en de Albert Heijn
- Ontheffingen voor bewoners worden overwogen, waarbij eerst wordt nagegaan hoeveel bewoners er zijn die geen POET hebben.

Deze maatregelen zijn bedoeld om een betere balans te vinden tussen de parkeerbehoeften van bewoners, bedrijven en bezoekers, en om de leefbaarheid in de betrokken gebieden te verbeteren.

4. Uitvoering

Beleid valt of staat bij een goede uitvoering van het beleid, hiervoor zijn adequate handhaving en regelmatige monitoring uiterst belangrijk.

4.1 Handhaving

Adequate handhaving zorgt ervoor dat de parkeerregulering op een juiste manier wordt nageleefd, zodat iedereen gelijke toegang heeft tot de beschikbare parkeermogelijkheden. Het ontmoedigt het ontwijken van parkeerregels, zoals het niet betalen voor parkeren of het overschrijden van de tijd in een blauwe zone. Door handhaving kunnen de regels consequent worden toegepast, wat de effectiviteit van het parkeerbeleid versterkt en voorkomt dat het systeem wordt ondermijnd. Hierdoor draagt handhaving direct bij aan het succes van de parkeerregulering en een efficiënter gebruik van de parkeervoorzieningen. Een gefiscaliseerd parkeerregime, zoals we deze al kennen van het centrum in Hoofddorp, is een regime wat goed te digitaliseren is en daarmee efficiënt te handhaven. In geval er zou worden gekozen voor blauwe zone, is deze niet goed en efficiënt te handhaven. Dergelijk regime raden we daarom dan ook af om te hanteren voor het gehele gebied. Aangezien de gemeente al met scanauto's werkt, kan deze ook ingezet worden om effectief te handhaven in het nieuwe gebied.

4.2 Monitoring

Om te beoordelen of de parkeerregulering werkt en nog aansluit bij de werkelijke situatie, is het wenselijk om tweejaarlijks te evalueren. Hierbij wordt er gekeken naar de parkeerdruk om te zien of deze is afgenomen of gelijk is gebleven. Daarbij wordt het ook inzichtelijk of er een waterbed effect is ontstaan en of het bijstellen van de grenzen nodig is.

De afname of gelijk blijven van de parkeerdruk is een teken dat de juiste reguleringsvorm en invulling hiervan is gekozen. Het stelt dus niet dat het direct afgeschaft hoeft te worden maar juist dat de regulering doet wat het moet doen: de juiste parkeerder naar de juiste plaats sturen. Als de regulering plotseling afgeschaft zou worden, kan het zijn dat de parkeerdruk weer sterk toeneemt en er weer parkeeroverlast zal ontstaan.

5. Participatie

Om tot een goede invulling van de regulering te komen, is het combineren van parkeerexpertise vanuit de gemeente en de buurtkennis van de inwoners van grote toegevoegde waarde. Participatie over de details zal daarom erg belangrijk zijn, ook om zo tot een groter draagvlak te komen.

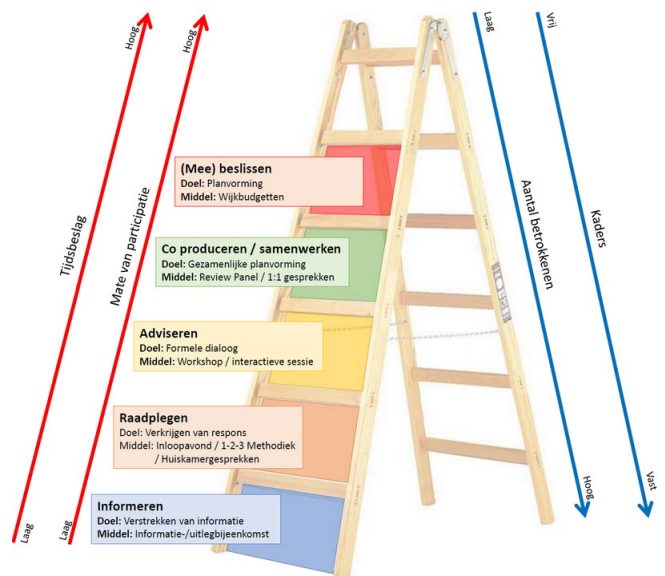
5.1 Participatieladder

Eerst moeten het beleid en de keuze voor de reguleringsvorm worden vastgesteld. Hierdoor krijgen we een aantal 'spelregels' waarmee we de buurten kunnen benaderen. Het is essentieel dat vooraf duidelijk is in welke mate de inwoners inspraak hebben. Voor de mate van participatie wordt gebruikgemaakt van een participatieladder, waarbij elke trede staat voor meer of minder inspraak van de inwoners.

Onderaan de participatieladder staat 'Informereren'. Hierbij is de inspraak laag, en de benodigde tijd is daardoor ook beperkt. Een informatieavond volstaat in dit geval.

De trede hierboven is 'Raadplegen'. Op deze trede is de inspraak iets hoger, maar nog steeds aan de lage kant. Bij deze trede wordt er wel interactie gezocht met de betrokkenen, maar staat alles vrijwel al vast. Het dient vooral om de respons te toetsen en te controleren of er niets belangrijks over het hoofd is gezien.

In het midden van de ladder staat 'Adviseren'. Hierbij worden interactieve sessies of workshops gehouden waarin de inwoners veel inspraak hebben over het voorliggende probleem. De inwoners hebben een hogere mate van inspraak, omdat zij meer ruimte krijgen om input te leveren.



De op één na hoogste trede is 'Co-Producteren'. Hierbij werken de inwoners samen met de gemeente om een oplossing te bedenken en krijgen zij de vrijheid om deze op hun eigen manier in te vullen. De inspraak is daarmee zeer hoog, omdat zij actief meedenken over wat de oplossing moet zijn.

De hoogste trede op de ladder is 'Meebeslissen'. Zoals de term al aangeeft, mogen de inwoners meebeslissen over wat de uiteindelijke oplossing wordt. Wat er tijdens het participatieproces als oplossing naar voren komt, wordt 1-op-1 overgenomen en vastgelegd.

5.2 Participatie Pionier-Bolsterrein

Voor dit project wordt voorgesteld om het participatieniveau op 'Raadplegen' te stellen. Van tevoren worden de kaders vastgesteld, waarbij de participanten nog de vrijheid hebben om keuzes te maken. De keuze of er regulering komt en in welke vorm, wordt vooraf bepaald. De invulling van bijvoorbeeld de venstertijden, gefaseerde invoering en de grenzen van het reguleringsgebied kan tijdens het proces worden vastgesteld.

Zodra de spelregels duidelijk zijn, wordt het participatietraject opgestart. De afgelopen jaren is er bij diverse gemeenten praktijkervaring opgedaan met een zogenoemde gebiedsgerichte aanpak. Bij deze aanpak worden de grenzen voor parkeerregulering en de gedetailleerde invulling van het regime in samenspraak met een panel of werkgroep van bewoners en andere belanghebbenden in het gehele gebied bepaald. In een tweetal bijeenkomsten wordt gezamenlijk een advies voor parkeerregulering uitgewerkt. Deze gebiedsgerichte aanpak heeft laten zien dat de bij parkeervraagstukken initieel

aanwezige emotie stap voor stap plaatsmaakt voor begrip en rationaliteit. De uiteindelijke set van parkeermaatregelen blijkt daarna ook goed uitlegbaar te zijn aan de direct betrokkenen in de buurt.

6. Conclusie

De herontwikkeling van bedrijventerrein 'De Pionier' en het nabijgelegen Bols terrein biedt een kans om een nieuw stedelijk woongebied te creëren, waarbij ruimte wordt gemaakt voor 2.000 nieuwe woningen. Een cruciaal aspect van deze ontwikkeling is het parkeerbeleid, dat niet alleen de leefbaarheid van de nieuwe woonomgeving moet waarborgen, maar ook moet bijdragen aan een duurzame en efficiënte stedelijke infrastructuur.

Uit de analyses blijkt dat een betaald parkeerregime het meest geschikt is om de doelstellingen van het project te ondersteunen. Door een tariefstructuur toe te passen waarbij het tarief in de mobiliteitshub lager is dan op straat, kan parkeren in de mobiliteitshubs worden gestimuleerd. Dit bevordert het efficiënte gebruik van de beschikbare ruimte en verhoogt de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Het risico van een waterbedeffect, waarbij parkeerders uitwijken naar nabijgelegen straten om kosten te vermijden, wordt aangepakt door ook in deze straten parkeerregulering in te voeren. Dit voorkomt dat de parkeerdruk verschuift naar omliggende gebieden, wat essentieel is voor het succes van het parkeerbeleid.

Voor het gehele gebied wordt één vorm van regulering gehanteerd om het STOMP-principe optimaal te ondersteunen en consistentie in het beleid te waarborgen. Deze continuïteit maakt het voor parkeerders eenvoudiger om te begrijpen waar zij aan toe zijn. Het winkelcentrum Getsewoud vormt hierop echter een uitzondering. Aangezien de bezoekersgroep voornamelijk uit winkelend publiek bestaat en de loopafstand van het parkeerterrein tot de grens van het Pionier-Bolsterrein meer dan 500 meter bedraagt, is een blauwe zone hier een effectievere oplossing. Een blauwe zone voorziet in de vraag naar een korte, gratis parkeermogelijkheid om winkelend publiek tegemoet te komen. De kans dat men op het parkeerterrein van dit winkelcentrum parkeert om naar de Pionier te gaan, is klein vanwege de langere loopafstand.

De invoering van deze parkeerregimes vraagt om zorgvuldige communicatie en betrokkenheid van bewoners en ondernemers. Een participatieproces waarin belanghebbenden inspraak hebben over de invulling van specifieke maatregelen, zoals venstertijden en de grenzen van het reguleringsgebied, zal bijdragen aan het draagvlak en begrip voor het parkeerbeleid. De gebiedsgerichte aanpak, waarbij lokale kennis en ervaringen worden meegenomen, heeft in eerdere projecten bewezen effectief te zijn in het bereiken van gedragen en goed functionerende oplossingen.

Samenvattend biedt de keuze voor een combinatie van betaald parkeren en blauwe zones de beste balans tussen het faciliteren van bewoners, bezoekers en ondernemers en het bereiken van bredere stedelijke en duurzame doelen. Dit maakt dat het kiezen voor een betaald parkeren regime bijdraagt aan een succesvolle realisatie van het Pionier-Bolsterrein.