



Nota van B&W

Onderwerp Parkeerbeleid 'passagiersparkeren Schiphol'

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Collegevergadering 20 maart 2012
Inlichtingen H.J.H. Nijman (023 567 68 89)
Registratienummer 2012.0011244

Inleiding

Rond de luchthaven (en zelfs elders in onze gemeente, verder af van de luchthaven) is de laatste jaren een groot aanbod van passagiersparkeren ontstaan. Steeds meer 'parkeerbedrijven' zien perspectief in het exploiteren van parkeerplaatsen op enige afstand van de luchthaven, met daarbij behorende transferdiensten. De parkeerplaatsen zijn vaak boerenerven, bestaande verharding bij leegstaande bedrijven, kassen of bedrijfshallen. Dit zijn locaties die (meestal) niet voor deze functie zijn bestemd.

Bij elke functie (wonen, werken winkelen) is parkeren een noodzakelijke voorziening. De hoofdregel voor parkeren is: parkeren waar je zijn moet. Voor de bepaling van de duur van het parkeren is het doel waarvoor geparkeerd wordt van evident belang. Voor de voorziening luchthaven is dit algemeen ruimtelijk uitgangspunt evenzeer van toepassing.

Uitgangspunten voor parkeer beleid "passagiersparkeren Schiphol"

Om duidelijkheid te geven aan (toekomstige) aanbieders van passagiersparkeren voor de luchthaven hebben wij de volgende uitgangspunten voor parkeerbeleid passagiersparkeren Schiphol vastgesteld:

- a. Tegengaan van verrommeling van het buitengebied en extra verkeersbewegingen van en naar de luchthaven;
- b. De luchthaven Schiphol voorziet op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid voor medewerkers en bezoekers.

Verrommeling buitengebied

De aanbieders van parkeren voor Schipholpassagiers buiten het luchtvaartterrein hanteren de volgende werkwijze voor parkeren: men neemt de auto (persoonlijk) in bewaring en verzorgt het voor- en natransport naar de Luchthaven. De activiteiten zijn veeleer aan te merken als een vorm van (zakelijke) dienstverlening. Dit dienstverleningsconcept heeft echter een ander ruimtelijk effect door:

- de locaties;
- de wijze van ruimtelijke vormgeving en inpassing;
- de verkeersaantrekkende werking en
- het voor- en natransport naar de luchthaven.

Door deze werkwijze wordt de ruimtelijke uitstraling van het parkeren in belangrijke mate bepaald door het geparkeerd zijn van grote aantallen auto's. Nu deze bedrijven voor huisvesting niet per definitie gebonden zijn aan de luchthaven, is het effect van vestiging een aanmerkelijke verrommeling van de buitenruimte. Daarnaast wordt de ruimtelijke uitstraling van deze bedrijven ook sterk bepaald door de (extra) verkeersbewegingen van en naar Schiphol.

Wij vinden vestiging van Schipholparkeervoorzieningen gelet hierop en op grond van verkeersveiligheid niet passen in woongebieden, nabij scholen en langs erftoegangswegen conform het door de raad vastgestelde Wegcategoriseringsplan. Een overaanbod aan parkeergelegenheden in de wijde omgeving van Schiphol leidt tot een ongewenste toename van autoverkeer, ook op plekken rond de luchthaven waar dat ongewenst is vanwege de leefbaarheid in dorpen en verkeersdruk op de polderwegen.

In het agrarisch gebied geldt op grond van de Provinciale Verordening een verstedelijkingsverbod. De onderhavige activiteiten worden door de provincie als vorm van verstedelijking aangemerkt. In het agrarisch gebied is verstedelijking alleen toegestaan als binnen het stedelijk gebied geen mogelijkheden zijn voor vestiging.

Voorzien in eigen parkeerbehoefte

Naast een goede bereikbaarheid voor het wegverkeer is Schiphol goed bereikbaar via openbaar vervoer door de combinatie met het treinstation en het aanvullend hoogwaardig busvervoer.

Een belangrijk deel van de passagiers komt en gaat naar de luchthaven met de auto. Schiphol kent dan ook een gevarieerd aanbod in openbare parkeergelegenheden voor zowel kort als langparkeren.

Ons algemene beleidsuitgangspunt voor parkeren is opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid (integraal verkeersbeleid van de gemeente Haarlemmermeer, vastgesteld door de gemeenteraad op 26 januari 2012).

Met ons verkeersbeleid willen wij behoeften faciliteren, maar wel binnen bepaalde grenzen. Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. Er moet voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden om de reguliere parkeervraag te kunnen faciliteren.

Nader geconcretiseerd betekent dit naar ons oordeel, dat:

- het uitgangspunt van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat bedrijven voor hun medewerkers en bezoekers moeten voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Pas nadat de onmogelijkheid daarvan aangetoond is, wordt parkeren in de openbare ruimte een optie;
- het parkeren niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid in het Deltaplan Bereikbaarheid heeft onder andere het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen en het voorkomen van ongewenst (illegaal) parkeergedrag tot doel. En daar waar mogelijk moet de parkeervraag opgevangen worden in (ondergrondse) parkeergarages.

Het laatste uitgangspunt betreft de afspraken tussen gemeente en Schiphol Group over aanleg en gebruik van bestaande en nieuwe parkeerterreinen, zoals verwoord in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol (in 2007 vastgesteld als planologisch kader voor het bestemmingsplan Schiphol) en het in november 2011 vastgestelde bestemmingsplan Schiphol. De afspraken hebben tot doel te bevorderen dat passagiers met het openbaar vervoer naar de luchthaven komen. Schiphol is een knooppunt van openbaarvervoerslijnen en is daardoor per openbaar vervoer uitstekend bereikbaar. Afsproken is het aantal parkeerplaatsen te limiteren en de groei ervan te koppelen aan de groei van het aantal passagiers. Op basis van het bestemmingsplan Schiphol kan Schiphol op P3 (langparkeren) parkeergarages bouwen voor de benodigde extra parkeercapaciteit van 7.700 parkeerplaatsen. Daarmee neemt het aanbod van parkeerplaatsen voor passagiers toe van 17.500 tot 25.200. Voor de mogelijke extra parkeervraag ten gevolge van verwachte reizigerspieken in de mei- en herfstvakantie is in het bestemmingsplan Schiphol, door middel van een wijzigingsbevoegdheid in de bestemming 'dienstverlening/parkeren' onder voorwaarden de vestiging van parkeervoorzieningen met een dienstverleningsconcept mogelijk in Rozenburg. Om overlast van verkeer te voorkomen is gekozen voor parkeerlocaties op of direct grenzend aan het Schipholterrein en met een goede aansluiting op de A4.

Gelet op het vorenstaande zien wij geen aanleiding meer gebieden en/of terreinen aan te wijzen voor Schipholparkeren.

Juridische aspecten

Met dit beleid willen wij duidelijkheid geven aan (toekomstige) aanbieders van passagiersparkeren voor de luchthaven waar en onder welke voorwaarden parkeerplaatsen ten behoeve van personenauto's van passagiers voor de luchthaven zijn toegestaan. Het parkeerbeleid 'passagiersparkeren Schiphol' wordt meegenomen/ingezet in handavingsdossiers, waarin Schiphol parkeren wordt aangeboden alwaar het in strijd is met het vigerende bestemmingsplan.

Communicatie

Dit besluit zal op de gebruikelijke wijze worden bekend gemaakt. Tevens wordt het parkeerbeleid 'passagiersparkeren Schiphol' in een persgesprek toegelicht en verschijnt er een algemeen artikel in de InforMeer over het beleid in relatie tot de voorgenomen handavingsprocedure. Tenslotte zal er ook aan de bij ons bekende aanbieders van Schiphol-parkeren een brief worden verstuurd. Zij worden daarmee op de hoogte gesteld van ons besluit evenals wat dit voor hen betekent voor wat betreft de reeds gestarte handavingsprocedure.

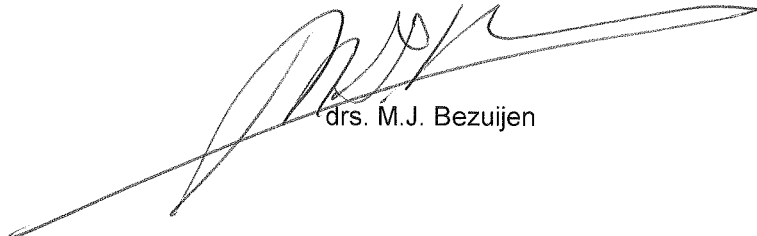
Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. vestiging van Schipholparkeervoorzieningen niet toe te staan in woongebieden, nabij scholen en langs erftoegangswegen conform het door de raad vastgestelde Wegcategoriseringsplan, teneinde verrommeling van de buitenruimte tegen te gaan en de verkeersveiligheid te borgen;
2. vestiging van Schipholparkeervoorzieningen niet toe te staan in agrarisch gebied waar op basis van de Provinciale Verordening een verstedelijkingsverbod geldt;
3. geen verdere mogelijkheden voor aanbieders van Schipholparkeren te realiseren dan opgenomen in het door de raad vastgestelde bestemmingsplan Schiphol;
4. deze nota ter informatie te zenden aan de raad.

Onderwerp Parkeerbeleid 'passagiersparkeren Schiphol'
Volgvel 4

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



drs. M.J. Bezuijen

Bijlage(n)
Geen