

'Parkeren in Balans'

*Voorstel voor een
compleet, eenduidig en efficiënt
parkeerbeleid in Alkmaar*



INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | PARKEREN IN BALANS | 3 |
| 1.1 | Huidig parkeerbeleid | 3 |
| 1.2 | Waarom Parkeren in Balans? | 4 |
| 1.3 | Van Binnenstad Beter naar Parkeren in Balans | 4 |
| 1.4 | Het participatieproces | 4 |
| 1.5 | Doelstellingen Parkeren in Balans | 5 |
| 2 | PARKEERBELEID | 6 |
| 2.1 | Kwaliteit | 6 |
| 2.2 | Kwantiteit | 6 |
| 2.3 | Regulering | 6 |
| 2.4 | Financiën | 7 |
| 3 | VERBETERPUNTEN | 8 |
| 3.1 | Verbeterpunten kwaliteit | 8 |
| 3.2 | Verbeterpunten kwantiteit | 9 |
| 3.3 | Verbeterpunten parkeerregulering | 11 |
| 4 | BELEIDSVOORSTELLEN PARKEREN IN BALANS | 19 |
| 4.1 | Parkeerregiem | 20 |
| 4.2 | Parkeertijden | 21 |
| 4.3 | Vergunningen bewoners | 22 |
| 4.4 | Tarieven betaald parkeren | 25 |
| 4.5 | Tarieven voor bedrijven | 28 |
| 4.6 | Maximum aantal vergunningen | 30 |
| 4.7 | Overige maatregelen | 31 |
| 4.8 | Park & Ride terreinen | 32 |
| 4.9 | De nieuwe situatie samengevat | 33 |
| 5 | FINANCIËN | 36 |
| 6 | ACTIEPLAN | 39 |
| | BIJLAGEN | 40 |
| 1 | AANTAL (BETAALD) PARKEERPLAATSEN | 41 |
| 2 | OVERZICHT BEZETTINGSGRADEN | 42 |
| 3 | VERGELIJKING HUIDIGE ALKMAARSE TARIEVEN MET ANDERE GEMEENTEN | 43 |
| 4A | HUIDIG PARKEERREGIEM (2009) | 44 |
| 4B | NIEUW PARKEERREGIEM (2010) | 44 |
| 5 | REACTIES UIT HET PARTICIPATIETRAJECT | 45 |
| 6 | INSPRAAKREACTIES | 54 |

1 PARKEREN IN BALANS

Het parkeren in en rond de binnenstad van Alkmaar is volop in beweging. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in de volgende ontwikkelingen:

- parkeerluw maken binnenstad Noordwest en opknappen van pleinen en straten
- bouw van een grote Schelphoekgarage
- groei van het aantal vergunninghouders

Door bovenstaande ontwikkelingen dreigt het evenwicht in parkeren beleidsmatig en financieel verloren te gaan. In het parkeerbeleidsplan “Parkeren in Balans” worden een aantal maatregelen voorgesteld om het evenwicht in parkeren te herstellen voor de periode totdat de Schelphoek-garage gereed is (2012).

Parkeren in Balans is de naam van het nieuwe parkeerbeleid. Op basis van ervaringen met het huidige beleid is de problematiek in beeld gebracht en zijn verbeterpunten geïventariseerd. Parkeren in Balans heeft tot doel het goede te behouden en waar nodig/mogelijk verbeteringen aan te brengen. Voorbeelden hiervan zijn het efficiënter gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit en realisatie van eenduidig en duidelijk. Er wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van de gebruikers, waarbij het voorgestelde parkeerbeleid een gewogen resultaat is van diverse -soms strijdige- belangen.

In dit plan zijn de hoofdlijnen van beleid bepaald, de nadere uitwerking vindt plaats in een actieplan. Hoofdstuk 6 gaat nader in op het actieplan.

1.1 Huidig parkeerbeleid

De contouren van het parkeerbeleid van de gemeente Alkmaar zijn in 2001 vastgesteld in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV). Het Rijk voerde in de jaren '90 een beleid dat gericht was op terugdringing van het autogebruik. Later volgde een meer vraagvolgend beleid: “mobiliteit mag, maar onder voorwaarden”. Deze nieuwe insteek heeft ook gevolgen voor het parkeerbeleid in Alkmaar. Na het BVV heeft de gemeente iedere twee jaar een Actieplan Parkeren vastgesteld; de laatste in 2005/2006. Hierin staan diverse maatregelen die het parkeren in goede banen moeten leiden. Elke maatregel spitst zich toe op een specifieke doelgroep. Zo is het parkeren op straat gericht op bewoners en parkeren in garages meer op bezoekers aan de stad.

Het huidige parkeerbeleid bestaat in hoofdlijnen uit de volgende onderdelen:

- Parkeerregulering van maandag t/m zaterdag van 9.00 tot 20.00 uur (in de binnenstad op koopavond tot 21.00 uur) en op koopzondagen van 12.00 tot 17.00 uur
- Maximaal twee vergunningen per adres
- Parkeren in garages is goedkoper dan parkeren op straat
- Op afstand is goedkoper dan nabij de binnenstad

1.2 Waarom Parkeren in Balans?

Parkeren in Balans geeft een doorkijk naar het gewenste eindbeeld van het parkeren in Alkmaar vanaf 2012, en hoe dit bereikt kan worden. Na vier actieplannen en de recente tariefsaanpassing is het parkeerbeleid ingewikkeld en ondoorzichtig geworden. Het evenwicht is zoek. Het parkeerbeleid zal daarom een stuk eenvoudiger en duidelijker moeten worden. Daarnaast is er nog een aantal aanleidingen om het parkeerbeleid te optimaliseren:

- de kwaliteit en de gebruikswaarde van de binnenstad worden verhoogd door herinrichting van de Kanaalkade, Hofplein, Doelenveld, Laat, Paardenmarkt, Gedempte Nieuwsloot, Dijk, met als gevolg dat een flink aantal parkeerplaatsen verdwijnt;
- de bestaande parkeermogelijkheden kunnen effectiever benut worden;
- ook het oplossen van een aantal knelpunten in het parkeren is een belangrijke aanleiding.

1.3 Van Binnenstad Beter naar Parkeren in Balans

Begin 2008 heeft het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Alkmaar het plan Binnenstad Beter gepresenteerd. Naast de weerstand tegen een aantal inhoudelijke onderdelen, was een belangrijk kritiekpunt op Binnenstad Beter dat belanghebbenden en betrokkenen niet voldoende zijn betrokken bij de totstandkoming van het plan. Binnenstad Beter is gestopt, het college heeft het plan teruggetrokken en niet in inspraak gebracht.

In het najaar van 2008 zijn de eerste voorbereidingen getroffen voor Parkeren in Balans. Bij Parkeren in Balans wordt geredeneerd vanuit het huidige beleid en vanuit vastgestelde kaders en wordt gezocht naar optimalisaties. Zo is bijvoorbeeld als vertrekpunt genomen dat er gereguleerd parkeren is, waarbij is gekeken op welke wijze verbeteringen in de regulering mogelijk zijn, opdat beter tegemoet wordt gekomen aan de wensen van de diverse gebruikers, met inachtnaam van de doelstellingen van de gemeente. Een belangrijke denkrichting hierbij is om de beschikbare parkeerplaatsen beter te benutten, zodat met het huidige parkeerareaal beter aan de parkeervraag kan worden voldaan.

1.4 Het participatieproces

Voor Parkeren in Balans is een intensief participatieproces gevolgd. De wijze van participatie is vooraf besproken met wijkvertegenwoordigers en ondernemersvertegenwoordigers. Uit deze inventarisatie kwam duidelijk naar voren dat er behoefte is om actief en in een vroegtijdig stadium te worden betrokken bij Parkeren in Balans. Daarom zijn bijeenkomsten georganiseerd met ondernemers en in de wijken, waarin constructief is gesproken over parkeren. Het participatieproces is ondersteund met een groot scala aan communicatiemiddelen, zoals een website, informatie via e-mail, aankondigingen en advertenties in diverse media, geadresseerde en huis-aan-huis uitnodigingen.

Vanuit de ondernemers en tijdens de wijkbijeenkomsten zijn problemen benoemd en zijn veel suggesties en oplossingsrichtingen aangedragen. Op een inloopbijeenkomst hebben betrokkenen kunnen reageren op oplossingsrichtingen, zoals deze door de gemeente mede op basis van het participatieproces zijn opgesteld. De reacties op deze oplossingsrichtingen en aanvullingen hierop zijn meegewogen in Parkeren in Balans. De reacties en de antwoorden zijn gebundeld in bijlage 5. In bijlage 6 worden de inspraakreacties weergegeven en de reacties hierop.

1.5 Doelstellingen Parkeren in Balans

Parkeren in Balans gaat uit van de volgende doelstellingen

- Mogelijk maken van een deel van de kwaliteitsverbetering van de binnenstad (Raadsbesluit)
- Voldoende inkomsten om alternatieven te kunnen bekostigen
- Betere verdeling van parkeerdruk
- Wegnemen van onduidelijkheid op straat
- Uniformiteit in beleid, met mogelijkheden voor maatwerk per wijk
- Betere benutting van bestaande parkeercapaciteit

Naast bovenstaande doelstellingen gaat Parkeren in Balans uit van een kwaliteitsverbetering van het noordwestelijk deel van de binnenstad en worden oplossingen aangedragen voor het verlies van parkeercapaciteit als gevolg van deze kwaliteitsverbetering.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden diverse aspecten van parkeerbeleid beschreven, hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de verbeterpunten en in hoofdstuk 4 worden de voorstellen voor nieuw beleid beschreven. Financiën en het actieplan vormen de twee laatste hoofdstukken.

2 PARKEERBELEID

De binnenstad van Alkmaar en de wijken daaromheen hebben een grote verscheidenheid aan functies (wonen, winkelen, werken) en trekt daardoor veel (auto-)verkeer aan. Het doel van het parkeerbeleid is de beschikbare parkeerruimte in en om het centrum van Alkmaar op een evenwichtige wijze te verdelen over de diverse doelgroepen: bewoners, bezoekers en bedrijven. Het parkeerbeleid is gebaseerd op vier thema's:

1. Kwaliteit
2. Kwantiteit
3. Regulering
4. Financiën

2.1 Kwaliteit

Voor Alkmaar is een levendige binnenstad, waar het voor een ieder goed toeven is, van groot belang. De kwaliteit van de openbare ruimte draagt in belangrijke mate bij aan die levendigheid. In de binnenstad en de omliggende woonwijken (ook wel 'de schil' genoemd) zijn veel stedelijke functies samengebracht: wonen, winkelen, werken, toerisme, culturele voorzieningen, onderwijsvoorzieningen, etc. Parkeervoorzieningen zijn noodzakelijk voor de bereikbaarheid en daarmee voor het functioneren van de binnenstad. Teveel geparkeerde auto's op straten en pleinen gaan ten koste van de leefbaarheid, het karakter en de uitstraling van het historische centrum. Het is van belang om het tegemoet komen aan de parkeervraag en het beperken van het ruimtebeslag voor parkeren goed op elkaar af te stemmen. Dit is de essentie van het parkeerbeleid. De inrichting van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet daarbij zo goed mogelijk worden aangepast aan de directe omgeving.

2.2 Kwantiteit

Bij het parkeerbeleid gaat het om evenwicht tussen faciliteren en reguleren, met voldoende aandacht voor de verschillende functies in de binnenstad en de directe omgeving. Bij het beantwoorden van de vraag hoeveel parkeerruimte er nodig is, wordt niet alleen naar de korte termijn gekeken. Ook in de toekomst moet de groei van het aantal bezoekers en de groei van het autobezit opgevangen kunnen worden.

2.3 Regulering

Het is niet mogelijk om te voldoen aan de behoeften van alle potentiële parkeerders in de binnenstad en schil. Geen regulering (tarieven, parkeerverboden en parkeerduur) betekent chaotische situaties op straat en een sterke afbreuk aan de kwaliteit en de leefbaarheid van de binnenstad. Het reguleren van parkeren gaat om het stellen van prioriteiten. Alkmaar kiest (in volgorde van belangrijkheid) voor de bewoners, bezoekers en werknemers van bedrijven. De gemeente kan het gebruik van parkeerfaciliteiten actief sturen omdat zij beheerder is van het overgrote deel van de parkeerplaatsen op straat en circa 50% van de garageplaatsen.

2.4 Financiën

Parkeren heeft een kosten- en een opbrengstenkant. De kosten worden onder meer gevormd door de jaarlijkse afschrijving van de gebouwde parkeervoorzieningen, het beheer en onderhoud, de handhaving en de kosten voor de klantenbalie in het Stadskantoor. Tegenover de kosten staan de inkomsten: parkeergelden, (fiscale) boetes en inkomsten uit de verkoop van vergunningen en ontheffingen.

3 VERBETERPUNTEN

3.1 Verbeterpunten kwaliteit

De Alkmaarse binnenstad is bekend om haar monumentale karakter en heeft een reputatie als gezellige winkelstad. Het aanzien van delen van de binnenstad laat echter te wensen over. Met name ten aanzien van het onderhoud en de inrichting van de openbare ruimte en de onderhoudstoestand van een aantal gebouwen. Daarnaast wordt de aantrekkelijkheid van een deel van de binnenstad aangetast door geparkeerde auto's. Als gevolg hiervan is de bewegingsruimte voor mensen ook beperkt.

Beeldkwaliteitplan

In 1999 is het Beeldkwaliteitplan voor de binnenstad vastgesteld. Dit plan heeft tot doel om de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad te optimaliseren en te bewaken. Maatregelen ter versterking van het centrum, behoud van het beschermde stadsgezicht en een integrale uitspraak over de principes van ruimtelijke inrichting zijn vastgelegd in het plan. In het beeldkwaliteitplan staat dat geparkeerde auto's, maar ook rondrijdende (zoekende) bezoekers, schadelijk zijn voor de beeldkwaliteit van een deel van de binnenstad. In de analyse van het beeldkwaliteitplan komt een aantal aandachtspunten naar voren, waarvoor oplossingen dienen te komen.

Hieronder volgt een opsomming van de aandachtspunten uit 1999, die nog steeds een negatieve uitwerking hebben op de binnenstad:

- de inrichting van de Paardenmarkt en de aansluitende Paternosterstraat moeten beter;
- het Hofplein ademt weinig sfeer en de Gedempte Nieuwsloot vormt als toekomstige hoofdroute een te weinig attractieve looproute;
- de entree van de Karpertongarage in combinatie met de inrichting van de Dijk doet een aanslag op de sfeer van dit deel van de binnenstad;
- de inrichting en het karakter van de oostelijke Laat kunnen beter, zowel ruimtelijk als functioneel;
- het Doelenveld wordt gedomineerd door geparkeerde auto's en vertoont een rommelige opzet;
- het Kanaalschiereiland zou de 'parel' moeten zijn van de Centrumdriehoek, maar de gebouwen (o.a. de parkeergarage) missen uitstraling.

Nieuwe ambities voor Binnenstad Noordwest

De gemeenteraad van de gemeente Alkmaar heeft de ambitie uitgesproken om de kwaliteit van de openbare ruimte in het noordwestelijk gedeelte van de binnenstad te verbeteren en de relatie met stadsdeel Overstad te versterken. Het verwijderen van een deel van de parkeerplaatsen op straat is één van de bijdragen aan de *upgrading* van dit deel van de stad.

Op het Doelenveld, een gedeelte van de Gedempte Nieuwsloot, het Hofplein, de Kanaalkade en de Paardenmarkt worden in totaal 260 parkeervakken opgeheven. Deze vakken worden nu zowel door vergunninghouders (bewoners, bedrijven) als bezoekers aan de binnenstad gebruikt. Voor de Dijk en het oostelijk gedeelte van de Laat worden plannen voorbereid om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Conclusie

Bezoekers, bedrijven en bewoners zijn gebaat bij een aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum. Om dit te realiseren is geld nodig: een garage is duurder dan plaatsen op straat (en levert minder op). De gemeente heeft in de meerjarenbegroting veel geld uitgetrokken voor nieuwe parkeervoorzieningen en voor het opknappen van meer straten en pleinen in het noordwesten van de Binnenstad. Ook de gebruikers betalen in redelijke mate mee en krijgen er een mooiere stad en een betere bereikbaarheid voor terug. Parkeervoorzieningen zijn een essentieel onderdeel van deze bereikbaarheid.

3.2 Verbeterpunten kwantiteit

Momenteel zijn er in en rond de binnenstad bijna 8700 parkeerplaatsen:

Tabel 1: Parkeerplaatsen in en om de Alkmaarse Binnenstad

| Soort | Aantal |
|--------------------------------------|---------------|
| Gemeentelijke garages | 1311 |
| Private garages | 1435 |
| Gemeentelijke terreinen | 330 |
| Private terreinen (excl. NS-terrein) | 605 |
| Binnenstad straat | 1227 |
| Tijdelijk parkeerterrein Schelphoek | 81 |
| Schil straat | 3684 |
| Totaal | 8673 |

Ruim 5700 plaatsen zijn beschikbaar voor bezoekers aan het centrum. Ruim 2900 vakken zijn exclusief voor vergunninghouderparkeerders. Voor nadere details zie bijlage 1.

Consumentenvraagonderzoek

In het consumentenvraagonderzoek (vastgesteld door de Raad in maart 2006) zijn vragen gesteld over de verwachte parkeervraag in 2015. *Inzoomend* op de binnenstad blijkt dat er in 2015 (uitgaande van een Schelphoekgarage van 500 plaatsen) in het westelijk gedeelte van de binnenstad een tekort is ontstaan en in het oostelijk gedeelte een overschot.

Binnenstad Noordwest

In het noordwestelijke deel van de binnenstad zijn nu ruim 800 parkeerplaatsen (inclusief garages). Zoals in de vorige paragraaf gesteld, is een onderdeel van de *upgrading* van de binnenstad het parkeervrij maken van een aantal pleinen. In totaal verdwijnen hierdoor in de Binnenstad Noordwest circa 260 parkeerplaatsen. De planning van het verdwijnen van parkeerplaatsen ziet er momenteel als volgt uit:

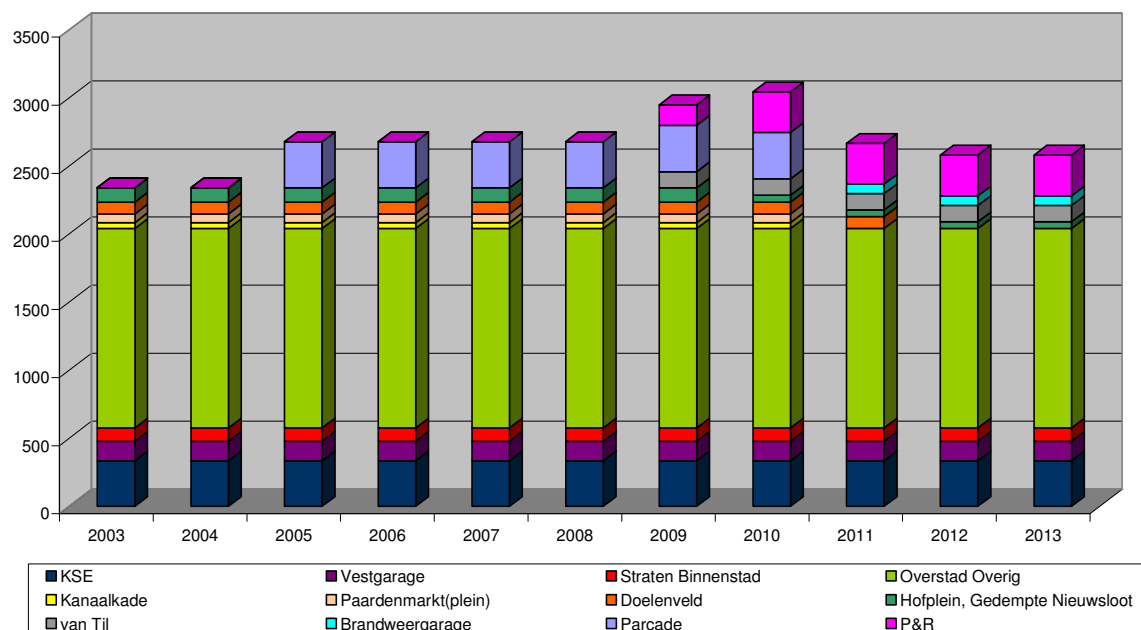
- Oktober 2009: Dijk, 12 plaatsen
- November 2009: Hofplein, Gedempte Nieuwsloot, 62 plaatsen
- Augustus 2010: Kanaalkade 45 plaatsen
- September 2010: Paardenmarkt, 63 plaatsen
- Januari 2011: Doelenveld, 81 plaatsen
- Totaal: 263 plaatsen

Gemeente Alkmaar heeft zich tot doel gesteld om vanaf het nieuwe vergunningjaar (ingande op 1 februari 2010) alternatieven beschikbaar te stellen voor bewoners en bezoekers.

In 2004 heeft de Raad besloten om het Parcadeterrein op Overstad als vervanging van parkeervakken uit de binnenstad en als voorloper op de P&R-terreinen aan te leggen. Parcade heeft 330 vakken en is beschikbaar tot medio 2010.

In de onderstaande grafiek zijn het aantal parkeervakken voor Binnenstad Noordwest en de alternatieven schematisch aangegeven.

Parkeerplaatsen Binnenstad Noordwest/Overstad



Gebruik van de parkeerplaatsen

Indien de 260 parkeervakken verdwijnen zal er bij ongewijzigd beleid een tekort ontstaan voor zowel bezoekers als bewoners. Op zes momenten in de week is dit duidelijk gemaakt:

Tabel 2: Toekomstig tekort aantal parkeerplaatsen Noordwest binnenstad

| | Woe 19 uur | Don 11 uur | Don 15 uur | Don 19 uur | Zat 11 uur | Zat 15 uur |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Aantal Bewoners 2009 | 174 | 142 | 129 | 176 | 171 | 161 |
| Aantal Bezoekers 2009 | 132 | 114 | 124 | 186 | 96 | 112 |
| Aantal parkeerplaatsen 2009 | 393 | 393 | 393 | 393 | 289* | 289* |
| Geraamd aantal bewoners | 76 | 74 | 68 | 65 | 58 | 54 |
| Geraamd aantal bezoekers | 57 | 58 | 65 | 68 | 32 | 37 |
| Aantal parkeerplaatsen 2012 | 133 | 133 | 133 | 133 | 91* | 91* |
| Tekort bewoners 2012 | 98 | 68 | 61 | 111 | 113 | 107 |
| Tekort bezoek 2012 | 75 | 56 | 59 | 118 | 64 | 75 |

*) Op zaterdag zijn de 104 parkeerplaatsen op Hofplein en Gedempte Nieuwsloot bezet door de markt, vandaar het lagere aantal parkeerplaatsen

Bewoners

Bovenstaande tabel is een momentopname. Overdag is de opgave om 60-70 parkeerplaatsen toe te voegen. Op zaterdag dient naar 120-130 alternatieven te worden gezocht.

Bezoekers

Bovenstaande tabel is een momentopname. Met een marge naar boven toe dient er op donderdagavond voor 120-130 auto's een alternatief te worden gevonden. Op de zaterdag is dit aanmerkelijk lager: 70-80.

3.3 Verbeterpunten parkeerregulering

Vanaf 2001 is het parkeerbeleid vanwege geconstateerde knelpunten steeds met kleine stappen bijgesteld. Ook de afgelopen jaren zijn er onvolkomenheden ontdekt en klachten binnengekomen. Deze paragraaf is een opsomming van de knelpunten op het vlak van regulering. De geconstateerde knelpunten komen uit de telgegevens, de klachten uit de afgelopen jaren en de opmerkingen van burgers tijdens de avonden die begin maart 2009 zijn georganiseerd in het kader van "Parkeren in Balans". In bijlage 4a staat het huidige parkeerregiem weergegeven.

3.3.1 Verbeterpunten per gebied

Binnenstad

In de binnenstad moet tot 20.00 uur voor parkeren worden betaald (op koopavonden tot 21.00 uur, op zondag niet). Overdag is er altijd wel ruimte voor een parkeerder, maar in de avond wordt de parkeerdruk als onacceptabel bestempeld. Dat heeft twee oorzaken. Allereerst zijn er 1360 parkeervergunningen uitgegeven voor 1230 parkeervakken. Er geldt in de binnenstad geen maximum limiet aan het aantal te verstrekken vergunningen. Ten tweede loont het voor bezoekers de moeite om tot 20.00 uur geld in de meters te gooien in plaats van gebruik te maken van de parkeergarages. Vervolgens parkeren ze gedurende de hele avond op straat en houden 150-200 parkeerplaatsen bezet voor bewoners van de binnenstad.

Vanuit de bewoners van het centrum is de gemeente het volgende meegegeven:

- Principe: bewoners op straat en bezoekers in garage
- Draagvlak om huidige eindtijd (20.00 uur) te verlengen tot 23.00 uur
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen, wel betere communicatie voor de koopzondagen nodig
- Wens om bezoek langer te kunnen ontvangen en ruimere tijden voor gebruik bezoekerskaart
- Stel maximum aantal te verstrekken vergunningen in
- Bewoner met vergunning moet 's avonds ook in garage kunnen staan, eventueel tegen een hoger tarief, wel extra aandacht voor veiligheid en verlichting looproutes garages
- Beboet bewoners in de ochtend niet of maak het mogelijk met vergunning tot 10.00 uur te staan
- Extra parkeerplaatsen creëren door uitbreiden garages
- Extra parkeerplaatsen mogelijk door efficiëntere indeling, bijvoorbeeld Molenbuurt
- Onderzoek medegebruik van particuliere parkeerfaciliteiten
- Duidelijker parkeerbebording gewenst

Overstad

Op Overstad is met uitzondering van enkele dagen per jaar voldoende ruimte om te parkeren. Veel werknemers staan op de eerste plaatsen waar vrij parkeren is (Zijperstraat, Kwakelkade, Koedijkerstraat). Bewoners parkeren in principe op eigen terrein en niemand komt in aanmerking voor een straatvergunning. Een handjevol aanvragers is de laatste jaren af geweest. Het ging meestal om grote voertuigen die niet in een garage konden staan. Bewoners en bedrijven hebben de gemeente geen suggesties meegegeven om het parkeerbeleid te wijzigen.

De Friese Poort

In de Friese Poort geldt een vergunninghoudersregiem van maandag tot en met zaterdag van 9-20 uur. Op koopzondag van 12-17 uur. Voor de 92 vakken zijn momenteel 73 vergunningen uitgegeven en dat resulteert in een acceptabele parkeerdruk. Na 20 uur wordt het wel drukker. Voor de rest is men tevreden. Bewoners hebben het volgende advies meegegeven:

- Parkeerplaatsen op eigen terrein verplicht gebruiken
- Bewoners met parkeerplaats op eigen terrein niet in aanmerking laten komen voor (eerste) parkeervergunning
- Meer parkeervergunningen per adres toestaan
- Parkeerregiem is niet duidelijk voor buitenlanders: duidelijker bebording.
- Mogelijkheden om meer parkeercapaciteit te creëren (nadere uitwerking in actieplan, zie hoofdstuk 6), bijvoorbeeld:
 - Voor De Friese Poort 5 t/m 15 extra plaatsen creëren
 - Medegebruik appartementengebouw
 - Westzijde Frieseweg, waren in het verleden ook enkele parkeerplaatsen

Schelphoek

In december 2008 heeft de gemeenteraad besloten om voor de Schelphoek hetzelfde beleid toe te passen als voor de binnenstad. Dit gaat pas in als de bouw van de Schelphoek bijna is afgerond.

Oud Overdie

In Oud Overdie geldt momenteel geen parkeerregiem en er wordt veel overlast ervaren doordat werknemers en winkelend publiek in straten als Baansingel, Hooftplein, etc parkeren. Door de publiciteit rondom Parkeren in Balans hebben bewonersgroeperingen de gemeente benaderd om vergunninghoudersparkeren in te voeren. Naar aanleiding hiervan zij tellingen, een bewonersavond en een enquête gehouden in Oud Overdie. Het gaat om het westelijk gedeelte van Oud Overdie tussen Vondelstraat en Spieghelstraat/Baanpad.

Lyceumbuurt/Landstratenkwartier

In Lyceumbuurt/Landstratenkwartier geldt momenteel een vergunninghoudersregiem van maandag t/m zaterdag van 9-20 uur. Op koopzondag van 12-17 uur. Met 403 vergunningen voor 465 vakken is de parkeerdruk over het algemeen acceptabel. Rondom de Lyceumbuurt is de parkeerdruk erg hoog, op de Blekerskade valt het mee. Wel gebruiken veel mensen hun bezoekerskaart op de vroege avond voor hun eigen auto. Het aantal vergunninghouders en vakken zegt daarom niet alles en na 20.00 uur is het daarom iets drukker. In de buurt zijn weinig kleine ondernemers die overdag bezoekers ontvangen. Vanuit de buurt zijn de volgende adviezen meegegeven:

- Behoud parkeren voor vergunninghouders, geen betaald parkeren.
- Maak parkeren op de Lyceumstraat aan beide zijdes mogelijk
- Parkeerplaatsen bij de Vondelgalerij mogelijk maken voor vergunninghouders
- Redelijk breed draagvlak om huidige eindtijd (20.00 uur) te verlengen tot bijvoorbeeld 22 uur
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen
- Stel maximum aantal te verstrekken vergunningen in
- Wens om de parkeerduur van de bezoekerskaart op te rekken
- Biedt bewoners uitwijk aan voor Schelphoek
- Parkeerdruk is acceptabel, alternatieven niet echt nodig

Emmakwartier

Alle parkeerplaatsen in het Emmakwartier zijn bemeterd en vergunninghouders mogen bij de meterde plaatsen parkeren. In de buurt heerst momenteel een evenwichtige situatie waar de buurt tevreden over is. Het aantal uitgegeven vergunningen overschrijdt het aantal parkeerplaatsen niet. Vanuit de buurt zijn de volgende adviezen meegegeven:

- Huidige regiem functioneert goed
- Geen draagvlak om huidige eindtijd (20.00 uur) te verlengen, tenzij dit in andere wijken wel wordt gedaan en in Emmakwartier meer parkeerdruk komt
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen
- Geen maximum aantal bewonersvergunningen, wel beperking voor 2e vergunning
- Aantal parkeervergunningen voor bedrijven beperken
- Mogelijkheden voor medegebruik van plaatsen onderzoeken, bijvoorbeeld bij Adelbertusschool en bij bedrijven
- Mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen onderzoeken, bijvoorbeeld nieuwe terrein Van Houtenkade (betaald parkeren en vergunninghouders) doorzetten tot op de brug, westelijk deel Nieuwlandersingel tweezijdig parkeren
- Bezoekerskaart mag flexibeler
- Beboet bewoners in de ochtend niet
- Parkeerregiem invoeren op Juliana van Stolberglaan

Alkmaarderhout

De parkeerplaatsen in de Alkmaarderhout hebben allerlei verschillende regiems. Het enige dat eenduidig is, zijn de tijden: maandag t/m zaterdag van 9 – 20 uur en koopzondagen van 12-17 uur. Overdag zijn de parkeerplaatsen op de Harddraverslaan erg druk bezet door MCA-personeel en nauwelijks te gebruiken door bezoekers. Voor bewoners is over het algemeen wel plaats. Bij de Algemene begraafplaats zijn de vakken altijd bezet door MCA-personeel en bij de Bloemenklok zou een klantvriendelijker beleid gepast zijn. Vanuit de Alkmaarderhout zijn de volgende opmerkingen gemaakt op de huidige situatie:

- Draagvlak voor uitbreiding Singelgarage. Praat ook eens met MCA die ook parkeerplaatsen moet aanleggen
- Geen draagvlak om huidige eindtijd (20.00 uur) te verlengen tot bijvoorbeeld 22 uur
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen
- Hanteer Publiek vriendelijk tarief bij begraafplaatsen
- Zet verzamelmeter bij de parkeerplaatsen bij de Algemene begraafplaats
- Stel maximum aantal te verstrekken vergunningen in
- Stel beperking in voor 2^e vergunning
- Bezoekerskaart mag flexibeler

- Benut parkeerplaatsen bij AZ-stadion voor personeelsleden MCA
- Zorg voor beter Parkeerverwijssystem

Westerhout

De parkeerdruk is over het algemeen acceptabel, al zit er een groot verschil tussen het zuidelijk deel (Lindenlaan/Metiusgracht) en het noordelijk deel (Nassauplein e.o.). In het zuidelijk gedeelte staan de parkeervakken gedurende de avonduren helemaal vol. Er zijn ruim 500 vergunningen afgegeven voor 540 vakken en dit leidt niet tot parkeerexcessen. Vanuit de buurt zijn de volgende zaken meegegeven:

- Behoudt parkeren voor vergunninghouders, geen betaald parkeren
- Draagvlak voor uitbreiding Singelgarage
- Geen draagvlak om huidige eindtijd (20.00 uur) te verlengen tot bijvoorbeeld 22 uur
- Draagvlak voor losse parkeermeters bij enkele bedrijven, 's avonds eerder vrijgeven voor bewoners
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen.
- Stel maximum aantal te verstrekken vergunningen in
- Stel beperking in voor 2^e vergunning
- Bezoekerskaart mag flexibeler
- Voor velen is het parkeerregiem op de Geestersingel (links & rechts) nu niet te begrijpen
- Betaald parkeerplaatsen Egmonderstraat worden nauwelijks benut

Bloemwijk

In Bloemwijk geldt momenteel geen parkeerregiem en er wordt veel overlast ervaren doordat werknemers en winkelend publiek in de straten parkeren. Ondanks de ervaren parkeerdruk is er geen draagvlak voor vergunninghoudersparkeren in Bloemwijk. Men wil wel een oplossing, maar het mag niets kosten. Degene die overlast veroorzaken moeten betalen en niet degene die er profijt van heeft, zo is het standpunt.

Zocherbuurt

In de Zocherbuurt is de parkeerdruk acceptabel en zijn de bewoners tevreden over vergunninghoudersparkeren. 306 vakken voor 221 vergunninghouders is dan ook ruim voldoende. De Zocherbuurt heeft het volgende advies meegegeven:

- Behoudt parkeren voor vergunninghouders in
- Zocherbuurt, geen betaald parkeren
- Verbeteren parkeersituatie begraafplaats
- MCA op eigen terrein parkeren
- Meer en langer bezoek kunnen ontvangen
- Extra parkeerplaatsen creëren/gebruiken, bijvoorbeeld Murmellius College, ambachtschool, Van Leeuwenhoekstraat, zone langs spoor
- Kortdurend parkeren voor ondernemers in de wijk moet mogelijk zijn

Spoorbuurt

De Spoorbuurt puilt uit met auto's. Voor de 420 vakken in de wijk zijn 630 vergunningen uitgegeven. In de verordening is immers geen limiet gesteld aan het aantal uit te geven vergunningen. Bewoners zijn dan ook niet tevreden met hun parkeersituatie en vragen de gemeente om oplossingen. Verder is de Spoorbuurt een bonte verzameling van verschillende parkeerregiems. Met name op de Singel leidt dit net als in het Westerhoutkwartier tot veel boetes. Verder wordt de bezoekerskaart veel gebruikt voor de eigen auto. De Spoorbuurt heeft het volgende advies meegegeven voor het nieuwe parkeerbeleid:

- Behoudt parkeren voor vergunninghouders, geen betaald parkeren.

- Benut de ruimtes op Stationsweg, Kanaalschiereiland en Overstad.
- Draagvlak om huidige eindtijd (20.00 uur) te verlengen tot 22.00 uur. Mits er voldoende ruimte is.
- Draagvlak voor het plaatsen van losse meters bij enkele bedrijven (Groenteboer, fysio)
- Draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen.
- Stel geen maximum aantal te verstrekken vergunningen in.
- Stel beperking in voor 2^e vergunning
- Bezoekerskaart mag flexibeler
- Voor velen is het parkeerregiem op de Geestersingel (links & rechts) nu niet te begrijpen.
- Beboet de bewoners in de ochtend niet

Bergerhof

Het vergunninghoudersparkeren is medio 2005 ingevoerd. Dit tot tevredenheid van de bewoners, omdat ze hun auto nu in de nabijheid van de woning kunnen plaatsen. De parkeerdruk is redelijk laag en 198 vergunninghouders voor 244 parkeerplaatsen is zelfs riant te noemen. De bewoners van de Bergerhof hebben de gemeente het advies te geven om niet te veel te veranderen. Alleen een verruiming van de mogelijkheden met de bezoekerskaart kan op draagvlak rekenen. Adviezen vanuit de buurt:

- Behoudt parkeren voor vergunninghouders , geen betaald parkeren
- Geen draagvlak om huidige eindtijd (20 uur) te wijzigen
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen, wel beter communicatie voor de koopzondagen nodig
- Dagkaart voor aannemers is wenselijk
- Wens om bezoek langer te kunnen ontvangen, meer bezoek tegelijkertijd is niet nodig
- Stel maximum aantal te verstrekken vergunningen in.
- Gebieden niet samenvoegen

Blaeustraatkwartier

Per 1 mei 2009 is er ook in het Blaeustraatkwartier een vergunninghoudersregiem van toepassing. De bewoners van het Blaeustraatkwartier hebben nog geen ervaring met vergunninghoudersregiem en zijn nu over het algemeen opgelucht dat de overlast binnenkort is afgelopen. Een verruiming van de bezoekerskaart is wel een wens. Verder moeten de bedrijven de beschikking krijgen over enkele betaalde plaatsen voor hun bezoek. De kleinere ondernemer blijft welkom in de buurt.

- Behoudt parkeren voor vergunninghouders , geen betaald parkeren
- Geen draagvlak om huidige eindtijd (20 uur) te wijzigen
- Geen draagvlak om huidig beleid op zondag te wijzigen, wel beter communicatie voor de koopzondagen nodig
- Dagkaart voor aannemers is wenselijk
- Wens om bezoek langer te kunnen ontvangen, meer bezoek tegelijkertijd is niet nodig
- Stel maximum aantal te verstrekken vergunningen in.
- Enkele losse meters bij ondernemers plaatsen

3.3.2 Overige aandachtspunten

Andere steden

In bijlage 3 is een prijsvergelijking van de belangrijkste parkeertarieven opgenomen. Een samenvatting is weergegeven in onderstaande tabel. De garagetarieven, vergunningtarieven en prijs voor een dagontheffing liggen lager dan het landelijke en regionale gemiddelde. Het uurtarief op straat ligt boven deze gemiddelden

Tabel 3: Samenvatting tariefsvergelijking

| | Straat centrum per uur | Garage per uur | Vergunning per jaar | Ontheffing per keer |
|---------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Zaanstad | € 1,75 | € 1,70 | € 148,80 | € 10,50 |
| Haarlem | € 2,50 | € 2,25 | € 127,00 | € 24,00 |
| Gemiddeld landelijk | € 2,05 | € 1,86 | € 115,57 | € 18,70 |
| Gemiddeld regio* | € 1,94 | € 1,65 | € 82,73 | € 12,37 |
| <i>Alkmaar</i> | <i>€ 2,30</i> | <i>€ 1,60</i> | <i>€ 80,40</i> | <i>€ 5,60</i> |

*) Den Helder, Haarlem, Hoorn en Zaandam

Bezoekerskaart bewoners

De huidige bezoekerskaart voor het vergunninghoudergebied is beperkt: maximaal 1 auto per adres mag maximaal 2 uur parkeren. Dit maakt het moeilijk om meer bezoek tegelijkertijd te ontvangen. Binnenstadbewoners hebben, vanwege de parkeerdruk, alleen van 10.00 tot 16.00 uur de beschikking over een bezoekerskaart.

Dagontheffingen

Bewoners, ondernemers en bezoekers moeten voor dagontheffingen altijd naar het Stadskantoor komen. Voor bedrijven die in de binnenstad werkzaamheden verrichten, is dit buitengewoon lastig. Het Stadskantoor opent pas om 8.30 uur, terwijl ondernemers vaak al ruim voor die tijd aan het werk zijn.

Garagevergunning voor bedrijven

Momenteel verstrekt de gemeente Alkmaar twee soorten garagevergunningen voor bedrijven: de volledige vergunning (7 x 24 uur) en de flexibele garagevergunning (maandag - vrijdag voor een beperkt aantal uren). Garagevergunningen zijn vooral bedoeld voor binnenstadsbedrijven die meerdere keren per dag met de auto weg moeten. In de praktijk wordt de volledige vergunning echter vooral gebruikt voor woon-werk verkeer. Een eenvoudiger systeem is dus noodzakelijk.

Gehandicapten

Parkeren voor gehandicapten op betaald parkeerplaatsen is gratis in Alkmaar. Landelijk loopt nog altijd de discussie hoe het toekomstige Rijksbeleid er uit gaat zien.

Handhaving

In het verkeer worden de deelnemers geacht zich te houden aan allerlei verkeersregels. Helaas gebeurt dat niet altijd. Handhaving heeft als doel dat een ieder zich aan de regels houdt, zodat het parkeersysteem goed kan functioneren. Wie fout geparkeerd staat, krijgt een bon. Handhaving in de gebieden voorvergunninghouders en betaald parkeren vindt plaats wanneer:

- iemand ten onrechte niet betaalt bij een parkeermeter ('fiscaal feit');
- iemand ten onrechte parkeert in een vergunninghoudergebied ('Mulderfeit-E9');
- iemand bijvoorbeeld een overtreding maakt ten aanzien van het inrijverbod of zijn auto in het autovrije gebied parkeert ('Mulderfeiten-overig').

De kosten en opbrengsten van de uitgeschreven boetes voor het niet betalen bij een parkeermeter zijn voor de gemeente. Bij de Mulderfeiten¹ ligt het anders: de handhavingkosten zijn voor de gemeente, de opbrengsten uit boetes (jaarlijks circa € 350.000) gaan naar Justitie. Er zijn plannen bij het Rijk voor invoering van de 'Bestuurlijke boete'. Dit betekent dat de gemeente ook de opbrengsten uit de boetes zal krijgen. De discussie hierover loopt echter al vele jaren.

Grenzen tussen vergunninghoudergebieden

Met een bewonersvergunning mag een bewoner van de binnenstad alleen in het centrum parkeren. Bewoners van een schilwijk mogen ook parkeren in andere wijken in de schil. Voor de Zocherbuurt, Bergerhof en Spoorbuurt geldt een uitzondering. Vanwege de nabijheid van het NS-station en de schaarste aan parkeergelegenheid als gevolg hiervan, mogen andere schilbewoners niet in deze drie wijken parkeren. Bewoners van Zocherbuurt en Spoorbuurt mogen wel in de beide wijken parkeren. De Bergerhofbewoners mogen dit vanwege de geïsoleerde ligging van de wijk weer niet. Bewoners uit Overstad komen helemaal niet in aanmerking voor een straatvergunning, terwijl andere bewoners daar wel weer mogen parkeren. Door de jaren heen is op deze manier een ingewikkeld systeem van regels ontstaan. Vereenvoudiging is dringend gewenst.

Mantelzorg

In Alkmaar is geen regeling voor Mantelzorgers. Dit wordt node gemist door degenen die intensieve verzorging nodig hebben.

Maximaal aantal uit te geven garagevergunningen

In onderstaand overzicht is te zien dat het maximaal aantal uit te geven garagevergunningen nog niet is bereikt. Met name de dalurenkaart voor bewoners wordt nauwelijks aangeschaft. Het nadeel van de dalurenkaart is het feit dat die op zaterdag en donderdagavond niet mag worden gebruikt. Voor de volledige garagevergunning is het plafond ook niet bereikt. Voor de bedrijvenvergunningen zit de Karperton aan zijn maximum. Ook in de Vest- en de Singelgarage zullen binnenkort het maximaal aantal bedrijvenvergunningen zijn uitgegeven. In Kanaalschiereiland is nog voldoende ruimte.

¹ Mulderfeiten: overtredingen anders dan het niet betalen bij een parkeermeter

Tabel 4: maximaal uit te geven garagevergunningen

| | bewoners 'dal' | | bewoners 'volledig' | | bedrijfsvergunningen | |
|---------------|----------------|------------|---------------------|------------|----------------------|-----------------------------------|
| | maximum | uitgegeven | maximum | uitgegeven | maximum | uitgegeven (flexibel+volledig) |
| Karperton | 50 | 1 | 104 | 65 | 45 | 43 |
| KSE | 50 | - | 30 | 20 | 150 | 112 |
| Singel | 20 | - | 55 | 49 | 60 | 60 |
| Vest | - | - | - | - | 10 | 9 |
| Totaal | 120 | 1 | 189 | 134 | 255 | 224 |

Tweede vergunning

In de binnenstad en de Spoorbuurt is de parkeerdruk het hoogst. Zo'n 10 - 20% van de bewonersvergunningen is een tweede vergunning voor één adres. In de binnenstad geldt er vanwege de schaarste aan parkeerplaatsen een toeslag van € 235,00 voor een tweede vergunning. In de Spoorbuurt, met een nog hogere parkeerdruk, is er geen toeslag.

Verhuisvergunning

Een bewoner komt alleen in aanmerking voor een vergunning als hij/zij daadwerkelijk staat ingeschreven. Bij een verhuizing van het ene vergunninghoudergebied naar het andere, ontstaat een probleem omdat iemand maar op één adres kan staan ingeschreven.

Uniformiteit

Er geldt op dit moment een grote verscheidenheid aan vergunningen, ontheffingen en abonnementen in de stad. Deze verscheidenheid betreft de verschillende gebieden, de duur en de locaties waar mag worden geparkeerd. Hierdoor zijn voor niet-ingewijden de regels voor parkeren nauwelijks te begrijpen.

4 BELEIDSVORSTELLEN PARKEREN IN BALANS

Onder deze beleidsvoorstellen valt een samenhangend pakket van voorstellen, dat ertoe moet leiden dat de genoemde verbeterpunten ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Het gaat daarbij om:

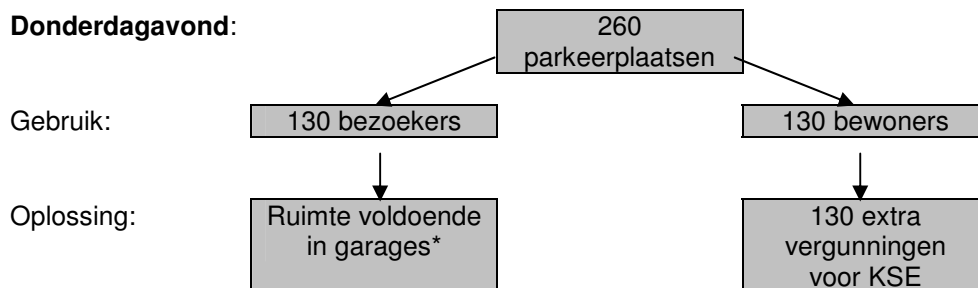
- handhaven huidig parkeerregiem in de woonbuurten, dus exclusief voor vergunninghouders;
- meer eenduidigheid op straat;
- betere benutting van reeds aanwezige parkeerplaatsen, waardoor er voldoende ruimte voor bezoekers en bewoners is;
- meer ruimte voor bewoners Spoorbuurt en Binnenstad, vooral in avonduren;
- geen grootschalige wijziging van parkeertarieven voor bewoners, bezoekers en bedrijven;
- een aantal maatregelen ter oplossing van bestaande knelpunten.

Noordwest Binnenstad

De vermindering van het aantal parkeerplaatsen kan worden opgelost door:

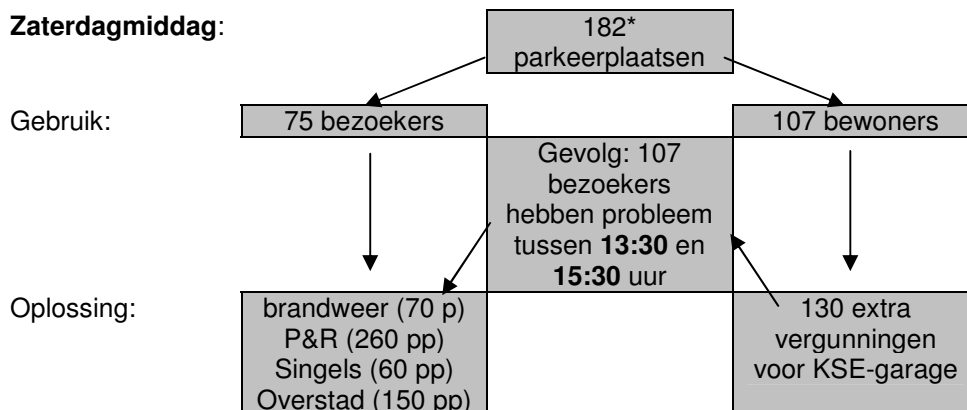
- Parcade, tot medio 2010
- Invoeren van een laag tarief op Pettemerstraat en Koedijkerstraat om een aantrekkelijk "Park&Walk-tarief" te krijgen (reeds gebeurd)
- P&R-terreinen bij Kraspolderbrug en Robonsbosweg
- Dak brandweerkazerne (70 plaatsen, gereed eind 2010)
- Extra bewonersvergunningen in de garages Kanaalschiereiland/Karperton (zie paragraaf 4.3 onder *Garagevergunningen*).

Donderdagavond:



*) Op donderdagavond staan gemiddeld 300 plekken leeg in de garages

Zaterdagmiddag:



*) Hofplein en Gedempte Nieuwesloot zijn bezet door markt

De kern van het plan ligt in het beter benutten van parkeerplaatsen, zonder een concrete uitbreiding van parkeerplaatsen. Er ontstaat meer ruimte voor bewoners, omdat de parkeerplaatsen niet meer exclusief zijn voor betaald parkeerders. Overdag is er meer ruimte voor bezoekers en bedrijven (langs 50 km/uur wegen). Op deze wijze wordt de gebruikers van de 260 verdwenen vakken uit de noordwestelijke binnenstad een alternatief geboden.

Bezoekers worden verwezen naar Overstad (250 vakken tegen aantrekkelijker tarief), de singels (overdag 60 extra vakken), P&R-terreinen (250 vakken) en op termijn het dak van de brandweergarage (70 vakken).

Bewoners wordt meer ruimte in de garages geboden (130 extra volledige vergunningen tegen straattarief en 300 extra daluurvergunningen).

De parkeerdruk in het westelijk deel van de binnenstad blijft met name op de zaterdagmiddag hoog. Toch is er nu geen voorstel voor een uitbreiding van de Singelgarage met 200 of 400 plaatsen. Het is niet efficiënt om miljoenen te investeren in een garage die alleen op de piekmomenten benut zal worden, zie bijlage 2.

4.1 Parkeerregiem

Het voorstel is om het huidige beleid in de woonbuurten (30 km/uur gebieden) te handhaven. Uit de stadsgesprekken blijkt dat de bewoners over het algemeen over het huidige regiem tevreden zijn. In enkele wijken zullen wel betaald parkeerplaatsen (maximaal 1 uur) blijven/komen bij enkele ondernemers, omdat anders de loopafstand te groot wordt. Op deze betaald parkeerplaatsen mogen bewoners na 18.00 staan. Op de parkeerplaatsen bij de ontsluitingswegen (50 km/uur) is parkeren door vergunninghouders en betaald parkeerders toegestaan. In bijlage 4b is het nieuwe parkeerregiem op kaart weergegeven.

Tabel 5: Parkeerregiem

| Wijk | Woonbuurt (30 km/uur) | Parkeermeters* |
|-------------------------|---------------------------|---|
| Alkmaarderhout | Combiparkeren | Kennemerstraatweg, Harddraverslaan, Wilhelminalaan (behalve voor woonhuizen Wilhelminalaan), Julianalaan, Westerweg (betreft begraafplaats) |
| Bergerhof | Vergunninghouders | Kruseman van Eltenweg |
| Binnenstad | Combi / Vergunninghouders | Gelijk aan huidige situatie**. |
| Blaeustraatkwartier | Vergunninghouders | 2 kapperszaken*, Parlan*, Bakker* en Fysio* |
| Emmakwartier | Combi | Overall, net als nu |
| Friese Poort | Vergunninghouders | Geen |
| Lyceumbuurt/Landstraten | Vergunninghouders | Adelbertusschool* en Vondelgalerij |
| Overstad | Betaald parkeerplaatsen | Overall |
| Schelphoek | Combi | Overall (conform binnenstad) |
| Spoorbuurt | Vergunninghouders | Geestersingel, Bergerhoutrotonde, Scharlo, Bergerweg, Stationsweg, Helderseweg, ondernemers Snaarmanslaan*, Spoorstraat* |

| Wijk | Woonbuurt (30 km/uur) | Parkeermeters* |
|--------------------|-----------------------|---|
| Westerhoutkwartier | Vergunninghouders | Westerweg, Geestersingel, Metiusgracht, Kennemersingel, bedrijven Lindenlaan* |
| Zocherbuurt | Vergunninghouders | Scharlo, Bergerhoutrotonde, Westerweg |

*) Vergunninghouders mogen na 18.00 uur op deze betaald parkeerplaatsen staan.

**) In de Binnenstad wordt het voor vergunninghouders mogelijk om overdag ook op Hofplein, Gedempte Nieuwsloot en Paardenmarkt te staan. Alleen de Laat oost blijft overdag tussen 10 en 18 uur exclusieve betaald parkeerplaatsen. Als de Schelphoekgarage gereed is, wordt dit ook gecombineerd parkeren.

Er is momenteel voldoende leegstand op Overstad en de parkeergarage Kanaalschiereiland om deze bezoekers op te vangen. Als Parcade medio 2010 verdwijnt dienen het parkeerterrein op de Brandweerkazerne en de P&R terreinen gereed te zijn.

De effecten/gevolgen van de invoering van de nieuwe parkeerregiems:

- Meer duidelijkheid, einde van veel onduidelijkheid en onnodige boetes op straat.
- Betere bereikbaarheid van enkele kleine ondernemers in Blaeustraatkwartier en Spoorbuurt.
- Meer plaats voor vergunninghouders: Spoorbuurt (80 parkeerplaatsen) Bergerhof (25 plaatsen), Westerhoutkwartier (40 plaatsen) Alkmaarderhout (80 plaatsen), Lyceumbuurt/Landstratenkwartier (25 plaatsen).
- Meer plaats voor bezoekers binnenstad langs Singels (60 plaatsen).
- Er is een extra investering in parkeermeters nodig.

MAATREGEL 1: BUURTPARKEREN EN PARKEREN LANGS DOORGAANDE WEGEN

huidige situatie binnenstad

- deel gecombineerd parkeren
- deel exclusief voor vergunninghouders
- deel overdag exclusief voor betaald parkeren, 's avonds gecombineerd parkeren

huidige situatie schil

- woonbuurten grotendeels exclusief voor vergunninghouders
- doorgaande wegen: erg divers

nieuwe situatie binnenstad en schil

- woonbuurten (30 km/uur zones) grotendeels exclusief voor vergunninghouders
- langs doorgaande (voornamelijk 50 km/uur wegen): overal uitsluitend betaald parkeren; d.w.z. dat vergunninghouders ook bij meters mogen parkeren
- binnenstad: gelijk aan huidige situatie

4.2 Parkeertijden

In de avonduren worden de parkeerplaatsen op straat vooral gebruikt door bezoekers aan de binnenstad. Op dit moment hoeft slechts voor één of twee uur geld in de meter te worden gedaan om de hele avond te kunnen parkeren. Voorgesteld wordt om het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag in de binnenstad van 9.00 tot 23.00 uur te laten duren. Deze maatregel is ook van toepassing voor de Spoorbuurt (vanwege de parkeerdruk). In de overige wijken verandert er niets.

Ook op de zondagen blijft het beleid ongewijzigd en is er alleen op koopzondagen een parkeerregiem van 12-17 uur.

Tevens stellen we voor om (gelijktijdig) het tijdstip waarop het avondtarief van de parkeergarages ingaat in de avond te vervroegen van 19.00 uur naar 18.00 uur, met uitzondering van de koopavond, dat blijft 21.00 uur en 's ochtends van 9.00 uur naar 10.00 uur. De bedoeling is een verschuiving te realiseren van parkeren op straat naar parkeren in de goedkopere garages. Hiermee wordt op straat ruimte gecreëerd voor vergunninghouders. Dit is mogelijk omdat in de garages 's avonds vrijwel altijd voldoende ruimte is. Een extra stimulans voor het parkeren in de garages in plaats van op straat, is het verlagen van het avondtarief voor de garages (zie paragraaf 4.4 Nieuwe tarieven betaald parkeren).

De effecten/gevolgen van ruimere betaald parkeertijden zijn:

- Het is minder gunstig voor bezoekers die 's avonds op straat willen parkeren (een goed en goedkoper alternatief is parkeren in een gemeentelijke parkeergarage)
- Er is 's avonds in de binnenstad meer ruimte voor vergunninghouders
- Het is gunstiger voor bezoekers die de gemeentelijke parkeergarages gebruiken
- Wanneer betaald parkeren langer van toepassing is, moet ook de handhaving verlengd worden. Dit kost extra geld, maar heeft als voordeel dat er 's avonds meer handhavers op straat zijn.

MAATREGEL 2: UITBREIDING TIJDEN IN BINNENSTAD EN SCHIL

huidige situatie

- maandag t/m zaterdag betaald parkeren van 09.00 tot 20.00 uur
- koopavond tot 21.00 uur
- koopzondag van 12.00 tot 17.00 uur
- in de schil op koopavonden tot 20.00 uur

nieuwe situatie

- Binnenstad en Spoorbuurt: maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 23.00 uur
- Overige wijken: maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 20.00 uur
- koopzondag van 12.00 tot 17.00 uur
- buiten die tijden: gratis

4.3 Vergunningen bewoners

Bewonersvergunning straat

Het principe van vergunninghoudersparkeren verandert niet. Voorgesteld wordt om het tarievenbeleid dan ook niet te wijzigen en alleen een inflatiecorrectie toe te passen. De tarieven van de bewonersvergunning gaan iets omhoog van € 80,40 naar € 81,60. Wel wordt er een maximum gesteld aan het aantal te verstrekken vergunningen per wijk (paragraaf 4.6 is hieraan gewijd). Een tweede vergunning voor de binnenstad wordt vanaf 2010 niet meer verstrekt.

Bezoekerskaart

Het principe van de bezoekerskaart blijft in 2010 gelijk. Wel wordt de maximale parkeerduur van bezoekerskaarten in de schilwijken opgerekt van 2 naar 3 uur. In de binnenstad blijft de maximale parkeerduur 2 uur. Vanaf 2011 wordt gekeken of een digitale bezoekerskaart tot de mogelijkheden behoort. Met een digitale bezoekerskaart kan een bewoner via internet of telefoon doorgeven dat er bezoek van hem/haar in de straat staat met een bepaald kenteken. Deze toekomstige bezoekerskaart is veel flexibeler dan de huidige kaart. Voor de bezoekerskaart 2010 wordt geen tariefsverhoging toegepast en blijft dus € 16,20.

Volledige garagevergunning voor bewoners

Als gevolg van het verdwijnen van parkeerplaatsen in het noordwestelijk deel van de binnenstad dient het maximum aantal te verstrekken volledige bewonersvergunningen in de garages Karpertonen Kanaalschiereiland met ruim 130 plaatsen te worden opgehoogd. In de Karperton is nog ruimte voor 40 bewoners, voorgesteld wordt om het maximum aantal te verstekken volledige vergunningen voor Kanaalschiereiland uit te breiden van 30 naar 160 plaatsen (zie ook paragraaf 4.6). Het college wil de bewoners van het noordwestelijk gedeelte van de binnenstad niet opzadelen met hogere kosten dan ze nu voor een straatvergunning betalen. Het tarief voor Kanaalschiereiland wordt daarom gelijk aan het tarief voor een straatvergunning: € 81,60 per jaar. Voor Karperton, Singelgarage en de toekomstige Schelphoekgarage geldt een tarief van € 163,20 per jaar (was € 369,00). Dit lagere tarief is ingesteld om de prijs/kwaliteitsverhouding beter te krijgen. Vooral de Schelphoekgarage, die voor bewoners toch op een redelijke loopafstand ligt is, wordt hiermee gestimuleerd. De volledige vergunning wordt wel als tweede vergunning gezien indien iemand al een straatvergunning heeft. In dat laatste geval wordt er een toeslag van € 258,00 (nu € 255,60) geheven.

Dalurenvergunning voor bewoners

Op straat is de parkeerdruk in de Binnenstad en de Spoorbuurt erg hoog. Dit terwijl er veel lege vakken in de garages zijn. In onderstaande tabel is te zien dat er gemiddeld altijd 300 plaatsen leeg zijn op de koopavond, en op andere avonden zelfs bijna 800.

Tabel 6: Gemiddeld aantal lege vakken

| Dag | Karperton 435 plaatsen | Vest 141 plaatsen | KSE 335 plaatsen | Singel 400 plaatsen | Totaal 1311 |
|----------------|---------------------------|----------------------|---------------------|------------------------|----------------|
| Maandagavond | 291 | 95 | 308 | 304 | 998 |
| Dinsdagavond | 274 | 65 | 304 | 288 | 931 |
| Woensdagavond | 256 | 66 | 298 | 292 | 912 |
| Donderdagavond | 30 | 9 | 197 | 64 | 300 |
| Vrijdagavond | 178 | 39 | 281 | 276 | 774 |
| Zaterdagavond | 195 | 38 | 285 | 280 | 798 |
| Zondagavond | 221 | 83 | 301 | 312 | 917 |

Er wordt voorgesteld om maximaal 300 daluurvergunningen te verstrekken aan bewoners. Met deze vergunning kunnen bewoners van de binnenstad en de Spoorbuurt van vrijdag t/m woensdag van 18.00 tot 10.00 uur uitwijken in één van de parkeergarages. Op donderdagavond is dit van 21.00 tot 10.00 uur. Deze uitwijkvergunning kost € 40,80 per jaar (helft van de prijs voor een straatvergunning) en alleen bewoners van Spoorbuurt en Binnenstad komen, vanwege de hoge parkeerdruk aldaar, in aanmerking voor een uitwijkvergunning. De vergunning is een uitwijkmogelijkheid en wordt niet als tweede vergunning gezien. Dus de huidige toeslag van € 255,60 is, in tegenstelling tot de huidige situatie, niet van toepassing.

Duplicaat bij verlies/diefstal

Voorgesteld wordt om het tarief voor het verstrekken van een duplicaat bij verlies of diefstal van een vergunning (met één kenteken) gelijk te houden op € 16,20. Er worden geen duplicaten verstrekt van vergunningen zonder kenteken of vergunningen met meerdere kentekens.

Parkeerontheffing bij verhuizen

Er wordt een parkeerontheffing voor verhuizingen ingevoerd. Bij het overleggen van een huurovereenkomst/koopakte kan de nieuwe bewoner voor 1 maand een vergunning op kenteken kopen. Deze ontheffing kost € 6,80 (gelijk aan maandtarief bewonersvergunning). Bij een verhuizing is het ook mogelijk om een tijdelijke kaart voor bezoekers te krijgen. Ook deze kaart is één maand geldig en kost ook € 6,80. Per adres mag maximaal één maal per jaar een tijdelijke parkeerontheffing en bezoekerskaart verstrekt worden.

Kaart voor mantelzorg

Mantelzorg is niet professionele zorg voor een familielid of bekende. Professionele mantelzorg komt wel in aanmerking voor een parkeervergunning/ontheffing, niet professionele hulp kent echter geen regeling en deze mensen zijn aangewezen op de bezoekerskaart. Deze bezoekerskaart is echter klantvriendelijk. Voorgesteld wordt om hiervoor een regeling te treffen.

Voor mantelzorg kan de verzorgende, onder voorwaarden, in aanmerking komen voor één mantelzorgkaart. Met deze tijdelijke bezoekerkaart kan niet drie, maar zes uur geparkeerd worden op straat. De kaart is ook op alle tijden van toepassing voor bewoners van de binnenstad. De mantelzorgkaart kost € 6,80 per maand (gelijk aan maandelijkse lasten bewonersvergunning). De volgende voorwaarden gelden:

- Bij het schriftelijk verzoek moet een verklaring van de huisarts worden bijgevoegd waarin hij of zij bevestigt dat het om een situatie gaat, waarbij mantelzorg noodzakelijk is.
- De vergunning wordt op tijdelijke basis verstrekt voor in eerste instantie een kwartaal.
- De kosten en de verdere voorwaarden voor de vergunning zijn gelijk aan die van een bewonersvergunning in het betreffende betaald parkeergebied.

De effecten/gevolgen van de wijziging zijn:

- In de binnenstad ontstaat meer ruimte op straat voor eerste vergunningen, omdat er geen tweede vergunningen meer worden verstrekt.
- De ongebreidelde groei van het aantal vergunningen behoort tot het verleden.
- De dalurenvergunning wordt aantrekkelijker in prijs en tijd voor binnenstad- en spoorbuurtbewoners.
- De volledige garagevergunning wordt goedkoper.
- De maximale parkeerduur met bewonerskaarten wordt in de schil opgerekt van 2 tot 3 uur.
- Instellen tijdelijke vergunningen voor verhuizingen/mantelzorg.

MAATREGEL 3: NIEUWE TARIEVEN BEWONERSPARKEREN*huidige situatie in binnenstad*

1^e straatvergunning: € 80,40
 volledige garageverg.: € 369,00

toeslag 2^e vergunning: € 255,20
 bezoekerskaart: € 16,20
 dalurenkaart: € 105,00

huidige situatie in de schil

1^e vergunning: € 80,40
 2^e vergunning: € 80,40
 bezoekerskaart: € 16,20

huidige tarief duplicaat € 16,20

overig
 geen

nieuwe situatie in binnenstad

1^e straatvergunning: € 81,60
 volledige garagevergunning: € 163,20
 volledige garagevergunning (KSE): € 81,60
 volledige gar.verg.(dak brandweer): € 81,60
 toeslag 2^e vergunning: € 258,00
 bezoekerskaart: € 16,20
 dalurenvergunning garage: € 40,80

nieuwe situatie in de schil

1^e vergunning: € 81,60
 2^e vergunning: € 81,60
 bezoekerskaart: € 16,20
 dalurenverg. garage (Spoorbuurt): € 40,80

nieuw tarief duplicaat € 16,20

overig

tijdelijke parkeervergunning/maand: € 6,80
 tijdelijke bezoekerskaart/maand: € 6,80
 mantelzorgkaart/maand: € 6,80

4.4 Tarieven betaald parkeren**Tarieven garages**

De tarieven voor parkeren in de garage zijn in Alkmaar in vergelijking met andere steden aan de lage kant. In bijlage 3 zijn de tarieven op een rijtje gezet en daarbij valt op dat het huidige tarief van € 1,60 lager is dan het landelijke gemiddelde van € 1,86 én het regionale gemiddelde van € 1,65. De tarieven zijn echter net per 1 februari 2009 verhoogd van € 1,30 naar € 1,60 om de Schelphoekgarage te kunnen bouwen. We stellen daarom voor om het uurtarief in de garage niet te verhogen.

Een extra stimulans voor het parkeren in de garages is het goedkoper maken van het avondtarief (van 18.00 uur tot de volgende ochtend 10.00 uur). Momenteel is dit € 3,00 per avond/nacht (18.00 uur tot 9.00 uur). Voorgesteld wordt om het avond- en nachttarief te verlagen naar € 2,00 (het tarief blijft € 1,60 per uur tot een maximum van € 2,00). Het weekendtarief, van zaterdag 18.00 uur tot maandag 10.00 uur, gaat licht omhoog van € 4,80 naar € 5,00.

In de garages ontbreekt een maximum dagtarief, waarvoor een auto de gehele dag in de garage kan parkeren. Om te voorkomen dat bezoekers uit financiële motieven een dagkaart voor parkeren op straat kopen in plaats van in de garages te gaan parkeren, wordt voorgesteld een maximaal dagtarief voor de garages in te voeren van € 15,00.

De effecten/gevolgen van het verhogen van de garagetarieven zijn:

- Parkeerders zijn overdag even veel kwijt.
- 's Avonds en 's nachts parkeren in de garages wordt goedkoper.
- De invoer van een maximaal dagtarief in de garage schept duidelijkheid.

Tarieven straat Binnenstad

De straten in de binnenstad zijn vooral bedoeld voor bewoners en voor bezoekers die korte tijd parkeren; de garages zijn voor de bezoekers die lange tijd parkeren. Voorgesteld wordt een aantal straattarieven eveneens gelijk te houden. De laatste verhoging vond plaats in februari 2009. Uit een onderzoek naar straatparkeertarieven in vergelijkbare steden blijkt dat de binnenstad boven het landelijk gemiddelde ligt (zie bijlage 3).

In de avonden wordt betaald parkeren in binnenstad uitgebreid van 20.00 tot 23.00 uur. Om de bezoekers de garages in te sturen, wordt het avondparkeren in de garages aantrekkelijker gemaakt en op straat onaantrekkelijker gemaakt. Vanaf 18.00 geldt een hoger tarief van € 4,00 per uur, maximaal 1 uur.

Momenteel worden er veel ontheffingen verstrekt voor bedrijven die gedurende één dag in de binnenstad moeten zijn (buiten het autovrije gebied). Voorgesteld wordt om de ontheffing te vervangen door een dagkaart die gekocht kan worden bij de parkeermeter. Het tarief voor een dagkaart voor de binnenstad wordt verhoogd van € 5,00 naar € 20,00. Daarmee liggen de tarieven in Alkmaar op het landelijk gemiddelde. De straat is daarmee wel duurder dan de garage met dagtarief van € 15,00. Tevens wordt het voor bedrijven/particulieren mogelijk om van te voren uitrijkaarten voor parkeergarages aan te schaffen. Met name bij bijeenkomsten die de hele dag duren (congressen, beurzen) werkt dit klantvriendelijk naar de bezoekers toe.

De effecten/gevolgen van de wijziging van de parkeertarieven in de Binnenstad zijn:

- De tarieven overdag veranderen niet.
- Het parkeren op straat in de avonden wordt onaantrekkelijker voor de bezoeker, deze zal eerder uitwijken naar de garage waar een lager tarief geldt. Dus meer ruimte voor de vergunninghouder.
- Minder bezoek aan de balie van het stadskantoor, omdat dagkaarten nu ook bij de meter verkrijgbaar zijn.

Tarieven straat in de schil

De betaald parkeerplaatsen in de schil liggen vanaf 2010 hoofdzakelijk langs de 50 km/uur wegen. De maximale parkeerduur aldaar blijft wel 3 uur. Er wordt verder voorgesteld om de tarieven gelijk te schakelen aan de straattarieven voor de binnenstad (€ 2,30/uur). Dit betekent voor de schilwijken een verhoging van € 1,60 naar € 2,30. Het garagetarief is lager (€ 1,60/uur), waardoor men wordt verleid om in de garage te gaan parkeren in plaats van op straat.

Voorgesteld wordt om, net als in de binnenstad, de ontheffing voor bedrijven te vervangen door een dagkaart. De dagkaart in de schil wordt verhoogd van € 5,60 naar € 20,00.

Bij de begraafplaatsen (Bloemenklok) wordt de maximum parkeerduur opgerekt naar 4 uur. Het tarief blijft € 2,30 per uur tot een maximum van € 3,00 voor die periode van 4 uur. De parkeerplaatsen bij de Algemene begraafplaats krijgen een tarief van € 0,60/uur tot een maximum van 3 uur. Op de Sportlaan wordt voorlopig geen betaald parkeren ingevoerd.

De effecten/gevolgen van de wijziging van parkeertarieven in de Schil zijn:

- Betaald parkeren wordt overal langs 50 km/uur wegen mogelijk, maar parkeerders zijn wel duurder uit dan in de huidige situatie (zelfde tarief als binnenstad straat, duurder dan binnenstad garage).
- Bij de begraafplaatsen wordt een klantvriendelijker tarief ingevoerd.

Tarieven Overstad

In een deel van Overstad (Parcade, Pettemerstraat, Jagerstraat, Koedijkerstraat) geldt momenteel een laag parkeertarief van € 0,60/uur en kost een dagkaart € 3,00. Dit "Park&Walk- tarief" blijft ongewijzigd. Het Parcadeterrein (330 parkeerplaatsen) kan tot medio 2010 gehandhaafd blijven. Na het opdoeken van Parcade zullen de nu vaak lege parkeerplaatsen op de Pettemerstraat, de Jagerstraat en de Koedijkerstraat (255 parkeerplaatsen) een deel van de parkeervakken opvangen.

De effecten/gevolgen van de wijziging van tarieven in Overstad zijn:

- Ook na het verdwijnen van Parcade blijven parkeerplaatsen op Overstad geschikt voor langparkeerders.

Jaarlijkse tariefsverhoging

De tarievenstructuur dient door de gemeenteraad te worden vastgesteld bij de behandeling van deze beleidsnotitie. De gemeenteraad stelt immers de verordeningen vast. Bij de parkeergeldverordening hoort een tarieventabel. Voorgesteld wordt om de tarieventabel jaarlijks door de Raad te laten vaststellen. Het gaat dan alleen om bijstelling van de tarieven vanwege inflatiecorrectie. Op deze wijze blijven de opbrengsten in de pas lopen met de kosten. Het te betalen uurtarief wordt, omdat de meters € 0,10 als kleinste munteenheid accepteren, afgerond op € 0,10. Voor de vergunningen wordt altijd gezocht naar afgeronde maandtarieven.

MAATREGEL 4: TARIEVEN BETAALD PARKEREN**Gemeentelijke parkeergarages***huidige situatie*

| | |
|-----------------------------|--------|
| parkeren per uur: | € 1,60 |
| avond- en nachttarief max.: | € 3,00 |
| weekendtarief maximaal: | € 4,80 |

nieuwe situatie

| | |
|---------------------------------|---------|
| parkeren per uur: | € 1,60 |
| avond- en nachttarief maximaal: | € 2,00 |
| weekendtarief maximaal: | € 5,00 |
| dagtarief maximaal | € 15,00 |

Binnenstad*huidige situatie*

| | |
|-------------------|--------|
| parkeren per uur: | € 2,30 |
|-------------------|--------|

nieuwe situatie

| | |
|-----------------------------|---------|
| parkeren per uur (overdag): | € 2,30 |
| parkeren per uur (na 18 h): | € 4,00 |
| dagkaart: | € 20,00 |

Schil*huidige situatie*

| | |
|-------------------|--------|
| parkeren per uur: | € 1,60 |
|-------------------|--------|

nieuwe situatie

| | |
|-------------------|---------|
| parkeren per uur: | € 2,30 |
| dagkaart: | € 20,00 |

Parcade/Petteker-, Jager- en Koedijkerstraat*huidige situatie*

| | |
|-------------------|--------|
| parkeren per uur: | € 0,60 |
| dagkaart: | € 3,00 |

nieuwe situatie

| | |
|------------------|--------|
| parkeren per uur | € 0,60 |
| dagkaart: | € 3,00 |

Bloemenklok*huidige situatie*

| | |
|-------------------|--------|
| parkeren per uur: | € 2,30 |
|-------------------|--------|

nieuwe situatie

| | |
|------------------|--------|
| parkeren per uur | € 2,30 |
| 4 uurskaart: | € 3,00 |

Algemene Begraafplaats*huidige situatie*

gratis

nieuwe situatie

| | |
|---------------------------------|--------|
| parkeren per uur maximaal 3 uur | € 0,60 |
|---------------------------------|--------|

4.5 Tarieven voor bedrijven**Garagevergunning**

De volledige en de flexibele garagevergunning voor bedrijven worden vervangen door één flexibele chipkaart. Het tegoed op de kaart blijft altijd geldig en de kaarten kunnen tussentijds worden opgewaardeerd. Het af te schrijven bedrag is afhankelijk van het tijdstip waarop de auto in de parkeergarage staat:

Tabel 5: tarieven garagevergunning voor bedrijven

| Moment | Tarief |
|--|-----------------------------|
| Overdag zondag t/m vrijdag: 8.00 - 18.00 uur | € 0,45 per uur ² |
| Avond: zondag t/m zaterdag: 18.00 – 8.00 uur | € 2,00 per nacht |
| Overdag zaterdag: 8.00 - 18.00 uur | € 1,60 per uur |
| Overdag koopzondagen (12-17h) | € 1,60 per uur |

² Een volledige garagevergunning kost nu € 747,00. Een ondernemer parkeert er 250 dagen voor € 3,00 per dag. Een flexibele vergunning kost nu € 0,45 per uur.

Een bedrijf kan in aanmerking komen voor een:

- Af en toe- abonnement (als de huidige flexibele vergunning), 800 uur parkeren: € 360,00
- kantoorabonnement, 1800 uur parkeren: € 810,00
- winkelabonnement, 2800 uur parkeren; € 1.260,00

Als er ruimte is in de garage blijven de bedrijvenvergunninghouders tegen gereduceerd tarief welkom in de garage. Op zaterdag is Overstad met een tarief van € 3,00 per dag een redelijk en goedkoper alternatief. Met deze maatregel komen er op de zaterdagmiddag circa 30-40 plaatsen vrij voor bezoekers.

De effecten/gevolgen van de wijziging van tarieven voor bedrijven zijn:

- De gebruiker wordt zich meer bewust van de kosten van parkeren
- Woon-werk verkeer wordt tegengegaan
- De vergunning wordt flexibel en de gebruiker betaalt naar gebruik
- De tarieven op zaterdag worden hoger voor degenen die nu een volledige vergunning hebben; er ontstaat meer ruimte voor bezoekers aan de binnenstad

Straatvergunning Binnenstad

Niet alle bedrijven komen momenteel in aanmerking voor een straatvergunning binnenstad. In het verleden is daar in overleg met de Kamer van Koophandel een lijst voor gemaakt. Op die lijst is onderscheid gemaakt in drie categorieën: bedrijven die wel in aanmerking komen, bedrijven die soms in aanmerking komen en bedrijven die nooit in aanmerking komen. Er worden maximaal 150 vergunningen verstrekt. Er zijn veel aanvragen voor een straatvergunning, maar er wordt veel afgewezen. Voorgesteld wordt om iets coulanter te zijn op werkdagen en strenger te zijn voor het weekeinde. De bedrijven die nu in de "soms-categorie" vallen komen in aanmerking voor een werkdagvergunning die van maandag tot en met vrijdag geldig is. Alleen bedrijven die een auto onder handbereik moeten hebben, omdat anders de bedrijfsvoering in gevaar komt, komen in aanmerking voor een complete weekvergunning. Het tarief voor een complete weekvergunning kost € 480,00 per jaar (nu ook € 480,00). De werkweekvergunning kost de helft (€ 240,00) per jaar. Het maximaal aantal te verstrekken vergunningen verandert, dit staat beschreven in paragraaf 4.6.

Staatvergunning Schil

In de schilwijken en op Parcade vindt alleen een inflatiecorrectie plaats. De straatvergunning voor de schil gaat van € 375,00 naar € 381,00. De vergunning voor Parcade gaat van € 339,00 naar € 345,00.

MAATREGEL 5: NIEUWE PARKEERTARIEVEN VOOR BEDRIJVEN**Gemeentelijke parkeergarages***huidige situatie*

volledige vergunning: € 759,00

flexibele vergunning: € 378,00

nieuwe situatie

1 abonnement per uur: € 0,45

tariefdifferentiatie: overdag, avond,
zaterdag**Straatvergunning***huidige prijs*

binnenstad: € 480,00

schil: € 375,00

Parcade: € 339,00

nieuwe prijs

binnenstad (werkdagen): € 240,00

binnenstad (volledig) € 480,00

schil: € 381,00

Parcade: € 345,00

4.6 Maximaal aantal vergunningen

Om een ongeremde groei van het aantal vergunningen in een wijk/garage te voorkomen zijn er in het verleden allerlei plafonds (maximaal aantal te verstrekken vergunningen) ingesteld. Vanuit de participatie in de wijken, blijkt dat er veel draagvlak is om niet meer vergunningen af te geven dan er vakken zijn. Omdat nooit iedereen tegelijk thuis is wordt voorgesteld om per wijk 5% meer bewonersvergunningen uit te geven dan er beschikbare zijn. Voor bedrijven blijven de plafonds gelijk aan de oude situatie die veel ruimte geeft voor bedrijven.

Tabel 7: Maximum aantal straatvergunningen (plafond) per wijk

| Buurt | Uitgegeven vergunningen | | Parkeer- plaatsen | Plafond | |
|-------------------------|-------------------------|-----------|----------------------|----------|-----------|
| | bewoners | bedrijven | | bewoners | bedrijven |
| Alkmaarderhout | 37 | 14 | 343 | 360 | 60 |
| Bergerhof | 194 | 0 | 269 | 290 | 20 |
| Binnenstad (2010) | 1361 | 95 | 967* | 1020 | 200** |
| Blaeustraatkwartier | pm | pm | 350 | 360 | 60 |
| Emmakwartier | 409 | 47 | 424 | 450 | 80 |
| Friese Poort | 73 | 0 | 94 | 100 | 20 |
| Lyceumbuurt/Landstraten | 403 | 1 | 465 | 490 | 90 |
| Overstad | 0 | 12 | 602 | 20 | 110 |
| Schelphoek | pm | pm | 60 | 60 | 10 |
| Spoorbuurt | 630 | 70 | 500 | 530 | 80 |
| Westerhoutkwartier | 502 | 47 | 554 | 580 | 100 |
| Zocherbuurt | 221 | 10 | 306 | 320 | 50 |

*) uiteindelijke situatie

**) bestaande uit 150 werkdagvergunningen en 50 volledige vergunningen

Voor de Binnenstad en de Spoorbuurt ontstaat dus per 1 februari 2010 een wachtlijst voor bewonersvergunningen. Feitelijk houdt dit in dat nieuwe aanvragen afgewezen worden en dat deze nieuwe aanvragers op een wachtlijst komen. Bij verstrekking vanaf die wachtlijst, krijgen aanvragen

voor een eerste vergunning voorrang op de aanvragen voor een tweede vergunning op hetzelfde adres (in de binnenstad wordt de tweede straatvergunning helemaal afgeschaft, een tweede vergunning is alleen mogelijk in een parkeergarage). Pas wanneer er geen aanvragen voor een eerste vergunning meer op de wachtlijst staan, kunnen er weer tweede vergunningen op een adres worden afgegeven.

Als gevolg van het instellen van een plafond worden geen (tweede) vergunningen ingetrokken. Er geldt dus een overgangsregeling zodat het aantal verstrekte vergunningen in de binnenstad en Spoorbuurt langzaam naar beneden gaat. Degenen die in 2009 een vergunning hebben, komen daar in 2010 ook voor in aanmerking.

Voor de garages zullen de plafonds worden aangepast op hetgeen in paragraaf 4.3 is beschreven. Het maximum aantal bewonersvergunningen voor Kanaalschiereiland gaat omhoog naar 160. Voor de rest wijzigt het maximum aantal te verstrekken daluurvergunningen naar het totaal van 300 (50 voor Vest en Karperton, 100 voor KSE en Singel). Voor de Schelphoek zijn ook maxima opgenomen. Bewoners van de Schelphoek komen niet in aanmerking voor een garagevergunning, omdat bewoners daar over een eigen parkeerplek beschikken.

Tabel 8: Maximum aantal vergunningen (plafond) per garage

| Garage | Uitgegeven | Huidige plafond | Toekomstig plafond |
|-----------------------------|------------|-----------------|--------------------|
| Karperton, bedrijf | 43 | 45 | 45 |
| Karperton, bewoners daluur | 1 | 50 | 50 |
| Karperton, bewoner volledig | 65 | 104 | 104 |
| Vest, bedrijf | 9 | 10 | 10 |
| Vest, bewoner daluur | 0 | 0 | 50 |
| Vest bewoner volledig | 0 | 0 | 0 |
| KSE, bedrijf | 112 | 150 | 150 |
| KSE, bewoner daluur | 0 | 50 | 100 |
| KSE, bewoner volledig | 20 | 30 | 160 |
| Singel, bedrijf | 60 | 60 | 60 |
| Singel, bewoner daluur | 0 | 20 | 100 |
| Singel, bewoner volledig | 49 | 55 | 55 |
| Schelphoek, bedrijf | - | - | 150 |
| Schelphoek bewoner daluur | - | - | 100 |
| Schelphoek bewoner volledig | - | - | 100 |

4.7 Overige nieuwe maatregelen

Parkeren gehandicapten

Sinds het begin van dit jaar kunnen gehandicapten in Alkmaar gratis parkeren op betaald parkeerplaatsen. Bezoekers met een gehandicaptenkaart kunnen gratis parkeren op de voor hen gereserveerde plaatsen. Dit functioneert goed, daarom stellen we voor om deze situatie te handhaven. Binnen niet al te lange tijd komt er een Kabinetsvoorstel tot uniformering van gehandicaptenparkeren. Alkmaar zal zich dan aansluiten bij de landelijke regeling.

Kennemersingel/Geestersingel

Langs de waterzijde van de Kennemersingel en Geestersingel mogen nu binnenstadbewoners parkeren. Dit is in feite een uitzondering op de uniformiteit die wordt nagestreefd. De regel functioneert echter uitstekend en zal gehandhaafd blijven.

Overstad

Bij de ontwikkeling van Overstad wordt parkeren op eigen terrein gerealiseerd. Op den duur komt er overal op Overstad een parkeerregiem. Alleen bewoners die geen parkeerplaats hebben op eigen erf (o.a. woonbootbewoners) komen in aanmerking voor een straatvergunning.

Uitwijkmogelijkheden in de schil

We passen een uniform parkeerregiem toe in de schil. Daarbij laten we de harde grenzen, zoals eerder beschreven, vervallen. In de schil geldt dat een bewoner en zijn bezoeker alleen in de eigen wijk en de aangrenzende wijk mogen parkeren. Alleen de Bergerhof is een uitzondering, omdat deze wijk vrij geïsoleerd van de rest ligt.

Een bewoner van de Zocherbuurt mag met deze 'uit(de)wijkmogelijkheid' dus uitwijken naar het Westerhoutkwartier en de Spoorbuurt. Een Spoorbuurtbewoner mag op zijn beurt weer uitwijken naar Zocherbuurt en Overstad. Op deze wijze kan de hele schil worden gevolgd.

Tijdelijk Parkeerterrein Schelphoek

Bij de start van de bouw van de parkeergarage Schelphoek, komt het tijdelijk parkeerterrein Schelphoek te vervallen. Op doordeweekse dagen staan er circa 85 voertuigen op de Schelphoek en het betreffende parkeerterrein. Op zaterdag 250. Het enige mogelijke alternatief dat voldoet aan die omvang is het parkeerterrein rondom het DSB stadion. Tijdens de inspraakperiode zullen gesprekken gevoerd worden met het bestuur van AZ, om tijdens de bouw van de Schelphoekgarage tijdelijk een pendelbus te laten rijden tussen Stadionweg en Laat oost.

De effecten/gevolgen van wijziging van regiemmaatregelen zijn:

- Ongewijzigd beleid t.a.v. gehandicapten.
- Op Overstad wordt betaald parkeren uitgebreid als de bouwplannen zijn afgerond.
- De harde grens tussen aangrenzende gebieden verdwijnt en dus uniformering van alle vergunninghoudergebieden rondom het centrum

MAATREGEL 7: OVERIGE REGIEMMAATREGELLEN

Nieuwe situatie

- Harde en zachte grenzen tussen vergunninghoudergebieden verdwijnen. Bewoners met een vergunning mogen in de eigen en aangrenzende buurt staan (uit(de)wijkmogelijkheid)
- Op Overstad wordt in de toekomst geheel betaald parkeren ingevoerd

4.8 Park & Ride terreinen

In het verleden is besloten om aan de oostkant van de stad P&R Kraspolder (eind 2009 gereed, 150 vakken) en aan de westkant P&R Westrand (medio 2009 gereed, 150 vakken) aan te leggen. De Park

& Ride terreinen zijn vooral bedoeld om bezoekers op piekmomenten op te vangen. Door de week is het vooral bedoeld voor woon-werkverkeer. Een succesvol P&R-terrein heeft een goede OV-verbinding met de binnenstad: elke 10 minuten een bus zonder overstap naar het centrum en een korte loopafstand (100 meter) naar de vertrekhalte.

Door de recente aanbesteding is de frequentie vanuit de oost- en westkant voldoende hoog (6-11 maal per uur) om een start te maken. Vanuit de westrand zijn de bussen verdeeld over twee haltes (Hogeschool en Belastingkantoor). De bussen bij het belastingkantoor rijden tot station. De doelgroep voor de P&R-terreinen zijn de langparkeerders. Uit de gegevens van de parkeergarages blijkt dat er gemiddeld iets meer dan twee uur geparkeerd wordt. Om mensen ertoe te bewegen om gebruik te maken van de P&R voorziening moet een aantrekkelijk en duidelijk tarief worden gekozen. Voorgesteld wordt om in 2009 te beginnen met een dagkaart van € 2,00 per voertuig. Het parkeerkaartje is gelijktijdig toegangsbewijs voor de bus. Met Connexion moet nog gesproken worden over dit nieuwe type vervoersbewijs.

4.9 De nieuwe situatie samengevat

In het navolgende overzicht zijn alle maatregelen in het kader van deze nota samengevat.

| | Maatregel | Tarief |
|----|--|--------|
| 1. | <p>Binnenstad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betaald parkeren en vergunninghouders op maandag tot en met zaterdag tot 23.00 uur en op koopzondagen van 12.00 – 17.00 uur • 's Avonds: laag tarief in garage (€ 1,60/uur met maximum van € 2,00 voor de hele avond/nacht van 18.00 tot 10.00 uur), hoog tarief (€ 4,00/uur, van 18.00 tot 23.00 uur, maximaal 1 uur) op straat • Betaald parkeertarieven (straat en garage) tussen 9.00 en 18.00 uur handhaven op huidige niveau • De exclusieve vergunninghoudersgebieden in de binnenstad handhaven • Vergunninghouders mogen tot 10.00 uur op de Laat-oost staan • Tarieven straatvergunningen bewoners handhaven op het huidige niveau: € 81,60 voor straatvergunning, geen 2e straatvergunning meer • Tarieven garagevergunning: € 81,60 voor KSE, € 163,20 voor overige garages. 2^o garagevergunning € 163,20+ 258,00 = € 421,20 • Dalurenvergunning: € 40,80 - (van 18.00 tot 10.00 uur, op koopavond van 21.00 tot 10.00 uur). Voor KSE: ingangsdatum 1-2-2010, overige garages 1-2-2011 • Bezoekerskaart binnenstad ongewijzigd: maandag t/m vrijdag van 10.00 tot 16.00 uur, maximaal 2 uur • Introductie van maximum aantal straatvergunningen voor bewoners (aantal plaatsen + ongeveer 5%) | |

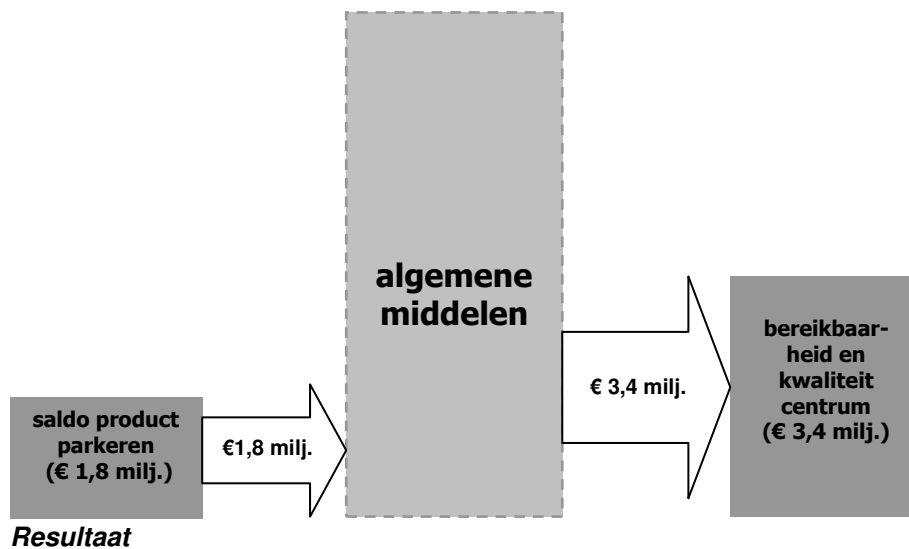
| | Maatregel | Tarief |
|----|--|--------|
| 2. | <p>Buurtparkeren in wijken: De parkeerplaatsen in de woonbuurten behoren toe aan de buurten. Dat betekent dat de volgende parkeerders er mogen staan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vergunninghouders eigen buurt • bezoek aan bewoners (met bezoekerskaart) • vergunninghouders aangrenzende buurt (harde grens Zocheerbuurt-Westerhoutkwartier komt te vervallen, Bergerhof en Blaeustraatkwartier mogen bij elkaar parkeren) • dagkaarten in aantal parkeerautomaten beschikbaar • enkele parkeerplaatsen in Westerhoutkwartier (Lindenlaan), Spoorbuurt, Zocheerbuurt, Westerhoutkwartier): kort parkeerplaatsen (maximaal 1 uur, € 2,30 per uur) voor bedrijven. Vergunninghouders mogen vanaf 18.00 uur bij de meters staan. • Uitzondering: <ul style="list-style-type: none"> ○ ontsluitingswegen (waaronder Harddraverslaan, Metiusgracht) ○ Emmakwartier blijft gecombineerd betaald parkeren en vergunninghoudersgebied | |
| 3. | <p>Combiparkeren op ontsluitingswegen (Kruseman van Eltenweg, Helderseweg, Stationsweg, Bergerweg, Scharlo, Westerweg, Metiusgracht, Geestersingel, Kennemersingel, Kennemerstraatweg, Vondelstraat, Nieuwlandersingel (tussen Ritsevoort en Emmabrug), Vondelstraat): vergunninghouders + betaald parkeren (€2,30/uur, maximaal 3 uur), dus toename van circa 140 plaatsen voor betalende bezoekers.</p> <p>Dat betekent dat de volgende parkeerders hier mogen staan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vergunninghouders eigen buurt • bezoek aan bewoners (met bezoekerskaart) • vergunninghouders aangrenzende buurt • dagkaarten in aantal parkeerautomaten beschikbaar • betaald parkeren (maximaal 3 uur, straattarief conform centrum = €2,30/uur) | |
| 4. | <p>Tijden gereguleerd parkeren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binnenstad en Spoorbuurt: maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 23.00 uur, koopzondag van 12.00 tot 17.00 uur • Overige wijken: maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 20.00 uur, koopzondag van 12.00 tot 17.00 uur • Buiten deze tijden: gratis | |
| 5. | <p>Wat kun je met je bewonersvergunning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnenstad (C): op straat € 81,60 - Dalurenkaart garage(18-10 uur). Alleen voor Spoorbuurt en Binnenstad. € 40,80 - Volledige garage (KSE). € 81,60 - Volledige garage (Karperton, de Vest, Singelgarage, Schelphoek). € 163,20 - 2e Centrum: alleen op afstand in garage: volledig € 421,20 - Spoorbuurt (S): op straat (Zocheerbuurt, Spoorbuurt , Overstad. € 81,60 - Blaeustraatkwartier (U): op straat in Blaeustraat en Bergerhof € 81,60 - Bergerhof (B): op straat in Blaeustraat en Bergerhof € 81,60 - Zocheerbuurt (Z): op straat (Spoorbuurt, Zocheerbuurt, Westerhoutkwartier) € 81,60 - Westerhout (W): op straat (Zocheerbuurt, Westerhoutkwartier, Alkmaarderhout) € 81,60 - Alkmaarderhout (A): op straat (Westerhoutkwartier, Alkm.hout, Emmakwartier) € 81,60 - Emmakwartier (E): op straat (Alkmaarderhout, Emmakwartier, Lyceumbuurt) € 81,60 - Landstraat/Lyceumbuurt (L): op straat (Emmakwartier, Lyceumbuurt, Schelphoek) € 81,60 - Schelphoek (H): op straat (Lyceumbuurt, Schelphoek) € 81,60 - Friesepoort: op straat (Friesepoort en Overstad) € 81,60 | |
| 8 | <p>Instellen plafond per wijk: Maximum = aantal parkeervakken + 5 %. 2e vergunningen, te beginnen bij jongste verstrekking of nieuwkomers</p> | |

| | Maatregel | Tarief |
|----|--|---|
| 9 | Tarieven betaald parkeren: garages: - per uur: - avond- en nachttarief (18.00 - 10.00 uur) maximaal: - weekendtarief (zaterdag 18.00 tot maandag 10.00 uur) maximaal: - dagkaart straat, binnenstad: - per uur: - dagkaart: straat, schil: - per uur: - dagkaart: Parcade: - per uur: - per dag: Bloemenklok: - per uur - per 4 uur Algemene begraafplaats: - per uur | € 1,60 € 2,00 € 5,00 € 15,00 € 2,30 € 20,00 € 2,30 € 20,00 € 0,60 € 3,00 € 2,30 € 3,00 € 0,60 |
| 10 | P&R, per dag (inclusief busvervoer): | € 2,00 |
| 11 | garages:- abonnement per uur (tariefdifferentiatie: overdag, avond, zaterdag): straatvergunning: - binnenstad werkweek: - binnenstad volledig: - schil: - Parcade: | € 0,45 € 240,00 € 480,00 € 379,00 € 345,00 |
| 12 | Bezoekerskaart | € 16,20 |
| 13 | Overig: Instellen tijdelijke verhuisvergunning, 1 maand Instellen tijdelijke verhuisbezoekerskaart, 1 maand Mantelzorg-bezoekerskaart | € 6,80 € 6,80 € 6,80 |

5 FINANCIËN

De lasten en baten van het gemeentelijk parkeerbeleid (onder meer de kosten van beheer, onderhoud en bediening van de parkeergarages, de kosten van handhaving, de kosten van apparatuur, de opbrengsten straat- en garageparkeren en de opbrengsten van de 'fiscale' boetes) vallen onder het 'product parkeren'. Op basis van de begroting 2009 na 1^e wijziging levert het product parkeren een positief saldo op van € 1,8 miljoen. Dit saldo wordt toegevoegd aan de algemene middelen.

Uit de algemene middelen wordt een bedrag van circa € 3,4 miljoen bijgedragen aan de bereikbaarheid en de kwaliteit van het centrum. Met andere woorden: de gemeente betaalt jaarlijks circa € 3,4 miljoen om de binnenstad op peil te houden, waarvan indirect circa € 1,8 miljoen op begrotingsbasis wordt bijgedragen vanuit parkeren. Investerings die de gemeente doet ter verbetering van de binnenstad zijn hierin niet opgenomen. In onderstaand schema is dit grafisch weergegeven.



Voor de komende jaren zijn er veranderingen te verwachten in dit plaatje als gevolg van reeds genomen raadsbesluiten. Zo zullen de exploitatielasten van de Schelphoekgarage (jaarlijks € 2,0 miljoen), de derving aan inkomsten uit het noordwestelijk deel van de binnenstad (jaarlijks € 0,5 miljoen) en de extra inkomsten in de Schelphoekgarage (€ 0,4 miljoen) en de reeds ingevoerde verhoging van de parkeertarieven (€ 1,0 miljoen) ingerekend moeten worden. Als dit gebeurt zal het positieve saldo dalen van € 1,8 miljoen naar € 0,7 miljoen in 2012. Dit betekent dat bij ongewijzigd beleid, mede door eerder genomen besluiten als Schelphoek en noordwest binnenstad, het positieve saldo daalt naar € 0,7 miljoen in 2012. De effecten van de maatregelen uit Parkeren in Balans zijn vergeleken met dit saldo.

De maatregelen uit Parkeren in Balans leveren jaarlijks geraamd ongeveer € 0,6 miljoen extra inkomsten op. De jaarlijkse lasten voor het uitvoeren van de maatregelen bedragen circa € 0,2 miljoen, zodat het gehele plan netto circa € 0,4 miljoen per jaar oplevert. In de extra kosten zijn de extra benodigde handhavingkosten (i.v.m. uitbreiding avonduren), de investeringskosten in extra parkeermeters en de kosten voor bebording en informatie begrepen.

Tabel 9: Effect van Parkeren in Balans op financiën begroting (x 1.000)

| Post | 2009 | | 2012 | | 2012 | |
|--------------------------------------|---------|---------|-------------------|-------------|------------------------|--------------|
| | | | Met huidig beleid | | Met parkeren in balans | |
| Opbrengsten | € 8.029 | | * € 7.900 | | *** € 8.500 | |
| Kosten | | € 5.230 | | ** € 7.200 | | **** € 7.400 |
| Afdracht Reserve Schelphoek tot 2012 | | € 1.000 | | | | |
| Positief Saldo op parkeren | | € 1,799 | | ***** € 700 | | € 1.100 |
| Totale omzet | € 8.029 | € 8.029 | € 7.900 | € 7.900 | € 8.500 | € 8.500 |

*) inclusief € 0,4 miljoen extra aan inkomsten in Schelphoek en € 0,5 miljoen minder opbrengsten binnenstad noordwest

**) inclusief € 2,0 miljoen aan exploitatielasten Schelphoek

***) is € 7,9 miljoen + € 0,6 miljoen aan meeropbrengsten door Parkeren in Balans = € 8,5 miljoen

****) is € 7,2 miljoen + € 0,2 miljoen aan meerkosten door Parkeren aan Balans = € 7,4 miljoen

Of anders gepresenteerd:

| | | |
|-------------------------------------|--|--------------|
| 2009 | Saldo na 1^e wijziging | € 1,8 |
| <i>Reeds genomen raadsbesluiten</i> | <i>Binnenstad noordwest</i> | - € 0,5 |
| | <i>Reeds doorgevoerde tariefsverhoging</i> | € 1,0 |
| | <i>Schelphoek exploitatielasten</i> | - € 2,0 |
| | <i>Schelphoek opbrengsten</i> | € 0,4 |
| 2012 | | € 0,7 |
| | <i>Maatregelen Parkeren in Balans lasten</i> | - € 0,2 |
| | <i>Maatregelen Parkeren in Balans baten</i> | € 0,6 |
| 2012 met Parkeren in Balans | | € 1,1 |

Wij stellen voor de keuze omtrent de bestemming van de extra netto inkomsten mee te nemen bij de behandeling van 'parkeren in een gesloten systeem'. Opties hierin zijn onder meer dekking van reeds bestaande tekorten en in de toekomst te verwachten tekorten, en financiering van de jaarlijkse maatregelen uit het actieplan parkeren (zie volgend hoofdstuk).

Parkeren in Balans levert dus het volgende op:

1. een (breed) gedragen beleid op het gebied van parkeren in de stad gebaseerd op een intensief participatietraject
2. een positief financieel resultaat.

De hier gepresenteerde raming gaat uit van een aantal aannames over het gedrag van parkeerders. Ondanks het feit dat gebruik is gemaakt van beschikbare gegevens (zowel uit de parkeersystemen als de ervaring van de afgelopen jaren) blijft er een onzekerheidsmarge aanwezig in de berekeningen, Met een totaalbedrag aan inkomsten van € 8 miljoen betekent een marge van 5% (raming 95% betrouwbaar) een financiële plus of min van € 0,4 miljoen.

De hier gepresenteerde **raming** gaat uit van een aantal aannames over het gedrag van parkeerders. Ondanks het feit dat gebruik is gemaakt van beschikbare gegevens (zowel uit de parkeersystemen als de ervaring van de afgelopen jaren) blijft er een onzekerheidsmarge aanwezig in de berekeningen. Met een totaalbedrag aan inkomsten van € 8 miljoen betekent een marge van 5% (raming 95% betrouwbaar) een financiële plus of min van € 0,4 miljoen.

6 ACTIEPLAN

Voorliggend plan geeft de hoofdlijnen van het beleid weer. Diverse oplossingen vergen nadere uitwerking of nader onderzoek en/of zijn afhankelijk van medewerking van derden. Deze oplossingen worden nader uitgewerkt in een actieplan. Een nader uitgewerkt kredietvoorstel zal worden gedaan om maatregelen uit het actieplan te kunnen uitvoeren.

Onderstaande onderwerpen krijgen een plaats in het actieplan.

Medegebruik bestaande parkeervoorzieningen

- Particuliere openbare garages op Overstad
- Particuliere garages en terreinen in binnenstad en schilwijken
- Particuliere terreinen op afstand (bijvoorbeeld P&R bij het DSB-stadion)
- Betere bezetting parkeergarages door verhuur parkeerplaatsen / vergunningen in daluren (bijvoorbeeld MCA)

Realisatie nieuwe parkeervoorzieningen

- Kleinschalige oplossingen in de wijken
- Onderzoek mogelijkheden uitbreiding parkeervoorzieningen

Overige nadere uitwerkingen

- Afweging instellen parkeerregiem Sportlaan (bekijken in relatie met parkeren MCA)
- Looproutes parkeergarages veiliger maken, sociale veiligheid garages verbeteren, met name KSE-garage en Karperton
- Samen met ondernemers vroege vogeltarief (maandag tot woensdag van 9.00 tot 13.00 uur) onderzoeken.
- Onderzoek naar digitalisering dagkaart op straat.

Communicatie

- Optimalisatie parkeerverwijssysteem onderzoeken
- Communicatietraject starten om voorlichting te geven over het beleid en de uitwerking en gevolgen daarvan middels een brede publiekscampagne. Hierin is o.a. aandacht voor de gewijzigde tarieven en tijdstippen, en een klantvriendelijke website. Tevens is er speciale aandacht voor de boodschap dat parkeergarages goedkoper zijn dan op straat, ook 's nachts

Evaluatie en monitoring

Tenslotte zal een periodieke evaluatie plaatsvinden van de effecten van de genomen maatregelen. Daarbij kunnen ook bij wijze van proef experimenten plaatsvinden, zoals het instellen van differentiatie van tarieven in dal- en piekuren, met als doel de parkeerdruk beter over de dag en over de week te spreiden.

Parkeren in Balans

BIJLAGEN

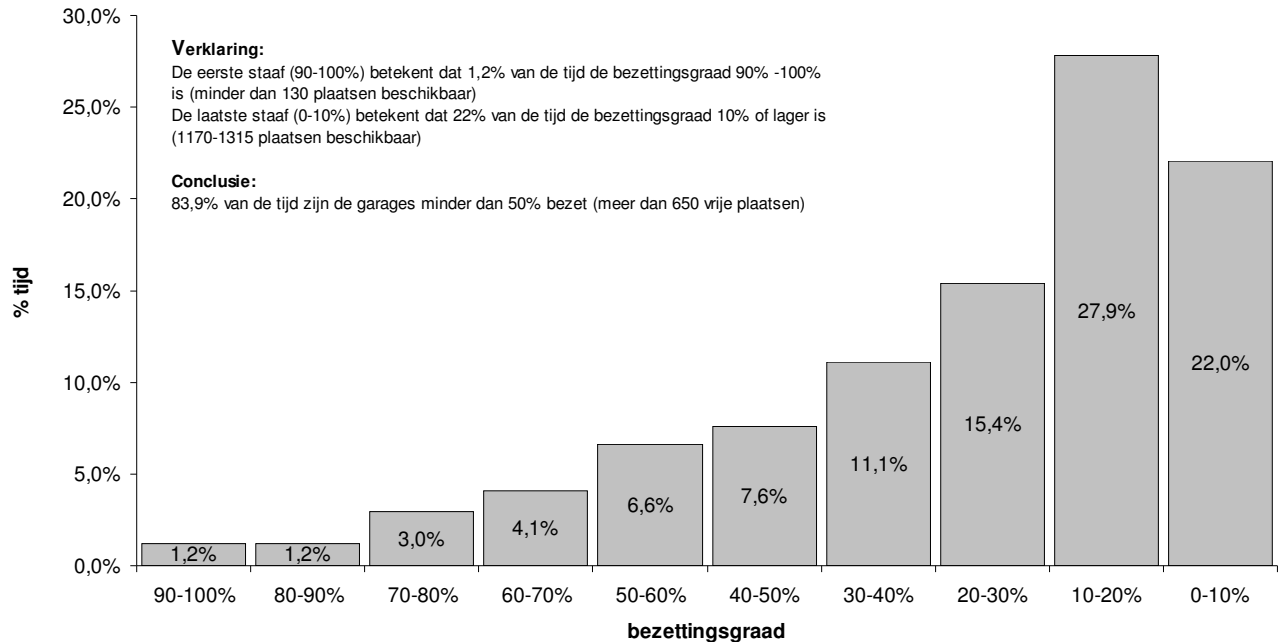
BIJLAGE 1: AANTAL (BETAALD) PARKEERPLAATSEN

Aantal vakken met regiem

| | Betaald | Vergunning | Totaal | |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|
| Karperton | 435 | | 435 | |
| Singel | 400 | | 400 | |
| Vest | 141 | | 141 | |
| KSE | 335 | | 335 | |
| Kwantum | 125 | | 125 | |
| Noorder Arcade | 540 | | 540 | |
| Babyland | 125 | | 125 | |
| Ringers | 175 | | 175 | |
| Foodfactory | 120 | | 120 | |
| MCA | 350 | | 350 | 2746 Subtotaal garages |
| Parcade | 330 | | 330 | |
| Tijdelijk Schelphoek | 81 | | 81 | |
| Klercq | 235 | | 235 | |
| van Til | 140 | | 140 | |
| Metiusgracht | 170 | | 170 | |
| Kwantum/BCC | 60 | | 60 | 1016 Subtotaal terreinen |
| Binnenstad NW | 393 | 0 | 393 | |
| Binnenstad NO | 171 | 73 | 244 | |
| Binnenstad ZO | 75 | 165 | 240 | |
| Binnenstad ZW | 180 | 170 | 350 | 1227 Subtotaal Centrum |
| Spoorbuurt | 112 | 422 | 534 | |
| Overstad | 379 | 0 | 379 | |
| Friesepoort | | 100 | 100 | |
| Lyceumbuurt | | 465 | 465 | |
| Emmakwartier | 424 | 0 | 424 | |
| Wilhelminalaan | 161 | 182 | 343 | |
| Westerhoutkwartier | 60 | 454 | 514 | |
| Zocherbuurt | | 306 | 306 | |
| Blaeustraatkwartier | | 350 | 350 | |
| Bergerhof | 25 | 244 | 269 | 3684 Subtotaal Schil |
| | 5742 | 2931 | 8673 | |
| Waarvan privé | | | 2040 | 23,5% |

BIJLAGE 2: OVERZICHT BEZETTINGSGRADEN

2.1 Bezettingsgraden garages



2.2 Bezettingsgraden straatparkeren buurten³

| Wijk/Buurt | Doordeweeks | | | | Zaterdag | |
|--------------------|-------------|----------|----------|-----------|----------|----------|
| | Ochtend | Middag | Avond | Koopavond | Ochtend | Middag |
| Bergerhof | Onbekend | Onbekend | Onbekend | Onbekend | Onbekend | Onbekend |
| Binnenstad NW | 70 % | 62 % | 75 % | 97 % | 85 % | 86 % |
| Binnenstad NO | 79 % | 83 % | 104 % | 97 % | 85 % | 86 % |
| Binnenstad ZW | 70 % | 75 % | 98 % | 91 % | 87 % | 81 % |
| Binnenstad ZO | 54 % | 48 % | 61 % | 69 % | 59 % | 61 % |
| Emmakwartier | 53 % | 52 % | 73 % | 60 % | 60 % | 58 % |
| Friesepoort | Onbekend | Onbekend | Onbekend | Onbekend | Onbekend | Onbekend |
| Lyceumbuurt | 49 % | 58 % | 59 % | 76 % | 53 % | 58 % |
| Overstad centrum | 37 % | 40 % | 32 % | 56 % | 19 % | 52 % |
| Overstad noord | 23 % | 25 % | 5% | 15 % | 14 % | 11 % |
| Spoorbuurt | 63 % | 66 % | 87 % | 94 % | 72 % | 79 % |
| Westerhoutkwartier | 41 % | 44 % | 62 % | 56 % | 53 % | 55 % |
| Wilhelminalaan | 68 % | 68 % | 35 % | 35 % | 27 % | 22 % |
| Zocherbuurt | 45 % | 45 % | 70 % | 68 % | 58 % | 58 % |

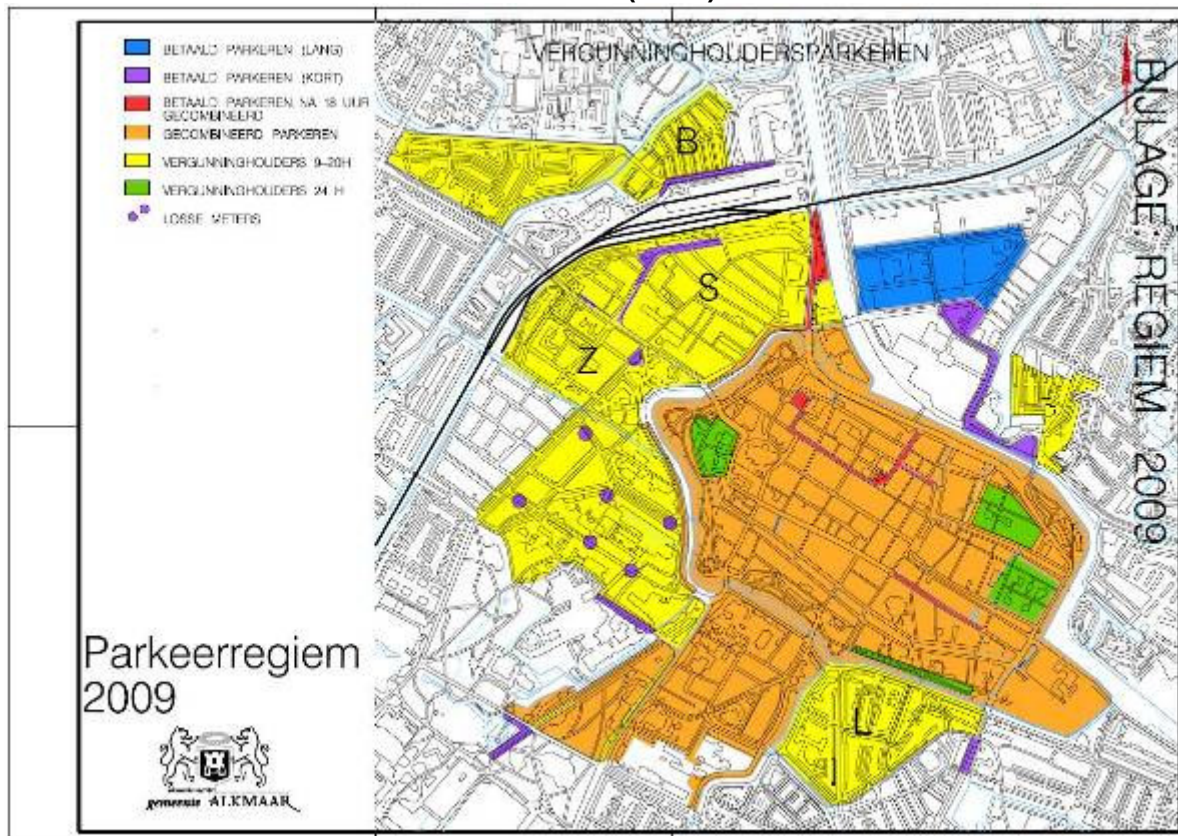
³ Er is geteld op straatniveau, maar de gegevens zijn samengevat op buurtniveau.

BIJLAGE 3: VERGELIJKING HUIDIGE ALKMAARSE TARIEVEN MET ANDERE GEMEENTEN

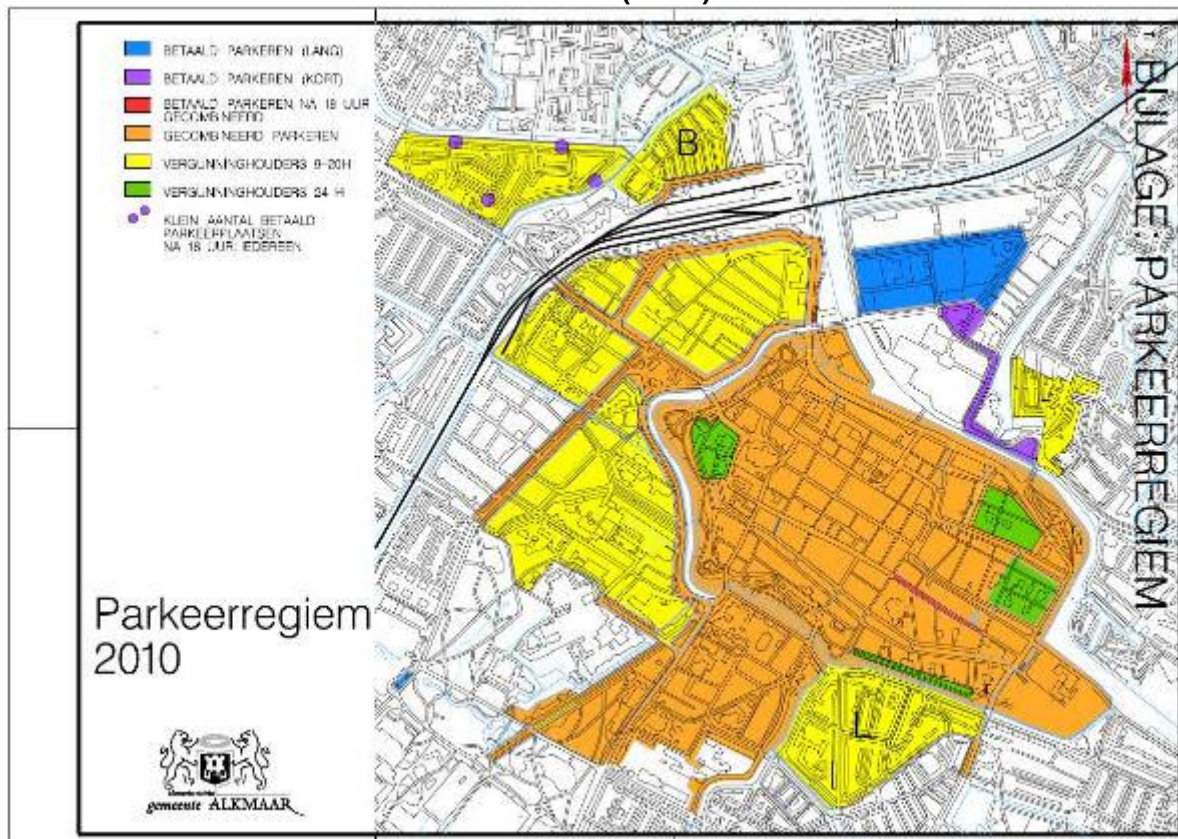
2009

| Plaats | Straattarief | | Garagetarief per uur | Tarief vergunning bewoners per jaar | Tarief straat vergunning bedrijven/ jaar | Dag- ontheffing |
|----------------|-----------------------|---------------|-------------------------|--|---|--------------------|
| | Binnenstad per uur | Tijden | | | | |
| Almere | € 2,10 | 9-22 h* | € 1,60 | € 110,00 | € 543,00 | NB |
| Amersfoort | € 2,35 | 9-22 h | € 2,00 | € 80,40 | € 215,00 | € 50,10 |
| Arnhem | € 1,90 | 9-18 h | € 2,00 | € 115,00 | € 420,00 | € 9,50 |
| Breda* | € 1,90 | 9-22 h | € 1,90 | € 76,20 | € 335,76 | € 25,60 |
| Delft | € 2,30 | 10-22 h | € 1,90 | € 127,80 | € 409,20 | € 10,00 |
| Den Helder | € 1,70 | 9-18h | € 1,70 | € 35,00 | € 350,00 | € 10,00 |
| Groningen | € 1,80 | 9-24 h | € 2,00 | € 160,80 | niet | € 39,90 |
| Haarlem | € 2,50 | 9-23 h | € 2,25 | € 127,00 | € 127,00 | € 24,00 |
| Hoorn | € 1,80 | 8-23 h | € 1,00 | € 36,90 | € 348,55 | € 5,05 |
| Leeuwarden | € 2,00 | 9-22 h | € 2,00 | € 176,00 | € 352,00 | € 17,50 |
| Maastricht | € 2,40 | 8-18 h | € 2,05 | € 235,68 | ? | ? |
| Middelburg | € 1,80 | 9-18 h | € 1,80 | € 56,40 | € 189,60 | € 12,70 |
| Zaanstad | € 1,75 | 8-23 h | € 1,70 | € 132,00 | € 264,00 | €10,50 |
| Zwolle | € 2,40 | 8-23 h | € 2,00 | € 148,80 | € 148,80 | € 9,50 |
| Gemiddeld | € 2,05 | | € 1,86 | € 115,57 | € 308,58 | € 18,70 |
| Regiogem. | € 1,94 | | € 1,66 | € 82,73 | € 272,39 | € 12,39 |
| Alkmaar | € 2,30 | 9-20 h | € 1,60 | € 80,40 | € 480,00 | € 5,60 |

BIJLAGE 4A: HUIDIG PARKEERREGIEM (2009)



BIJLAGE 4B: NIEUW PARKEERREGIEM (2010)



BIJLAGE 5: REACTIES UIT PARTICIPATIETRAJECT

Op 21 maart is in het kader van de participatie in de Vest een inloop geweest over Parkeren in Balans. Bij de bijeenkomst zijn briefkaarten uitgedeeld waarop belangstellenden hun suggesties en opmerkingen konden maken. In totaal hebben 85 belangstellenden een kaart ingevuld, waarbij 129 reacties zijn binnengekomen. Alle reacties zijn genummerd en staan hieronder alfabetisch op achternaam afgedrukt. De reactie van het college staan er bijgeschreven. In de tweede kolom staat met een letter of het een suggestie (s), instemming (i) of vraag (v). De originele briefkaarten liggen tot 3 juli ter inzage in het huis van Zessen.

| | | | |
|-----|---|---------------|--|
| 108 | s | Aakster vd J. | Belanghebbende parkeren van 18.00 - 0900 uur, geen max.parkerverg. Dit 24uursregiem is nu in delen van de binnenstad van toepassing. Handhaving in de nachtelijke uren is mogelijk, maar kostbaar. Dit geld zou moeten worden opgebracht door de parkeerder/bewoners. Qua kosten en baten ziet het college dit voorstel niet zitten. Verder handhaaft het college het voorstel tot een maximum aantal vergunningen per wijk. Een limiet is gewenst, zo komt uit de participatie naar voren. |
| 23 | s | anoniem | Voer bezoekerskaart voor buitenlands bezoek in (1 week/jaar) Buitenlands bezoek is vaak langer op bezoek, vandaar dit verzoek. Met name in de binnenstad is geen ruimte meer om naast bedrijven, bewoners en bezoekers ook nog eens buitenlandse bezoekers toe te staan. Een kwestie van prioriteiten stellen. |
| 42 | s | anoniem | Bezoekerskaart binnenstad moet ook op zaterdag/zondag gelden Op zaterdag en koopzondag is het al overvol in de stad met auto's. Bewoners en bezoekers aan de stad hebben die ruimte nodig. Op deze momenten is geen plaats voor de bezoekers aan bewoners. Dit is een van de mindere kanten aan het wonen in de binnenstad |
| 43 | s | anoniem | Duidelijke bebording Dat is iets dat het college nastreeft. Het verbeteren van het PRIS (Parkeerroute-informatiesysteem) zit in het actieplan (hoofdstuk ??) |
| 45 | s | anoniem | Betrek ook ondernemers spoorbuurt bij overleg Iedere bewoner en ondernemer in de Spoorbuurt heeft een uitnodigingsbrief gehad. |
| 63 | s | anoniem | Laat bewoners Eikelenbergstraat ook parkeren op Westerweg Daarvoor is de invoering van vergunninghoudersparkeren in de Bloemwijk voor nodig. Voor de invoer van vergunninghoudersparkeren bestond op de avond in Bloemwijk geen draagvlak. |
| 64 | s | anoniem | Laat bewoners in grensgebied ook p-vergunning aanschaffen De grens is nadrukkelijk vastgelegd in de verordeningen door de Raad. Met het verstrekken van vergunningen in het buitengelegen gebied, komt het college op een hellend vlak, waaraan zij niet begint. |
| 73 | s | anoniem | Maak tijdelijk parkeerterrein op Baanpad Dit terrein wordt binnenkort bebouwd door de BAM met ééngezinswoningen. |
| 90 | s | anoniem | Ring Overstad geeft (straks) problemen qua capaciteit/herkenbaarheid Bij de ontwikkeling van Overstad komt een nieuwe verkeerstructuur die het verkeer met alle woningen en winkels goed kan verwerken. |
| 113 | s | anoniem | Indien parkeren garage, alle bewoners Spoorbuurt vergunning In het voorstel zit een dalurenvergunning voor de Spoorbuurtbewoners. |
| 57 | s | Bakker | Hou opnieuw enquête Eikelenbergstraat Voor de invoer van vergunninghoudersparkeren bestond op de avond in Bloemwijk geen voldoende draagvlak voor een positieve enquête.. |
| 103 | s | Bakker K. | Er is geen invalidenparkeerplaats in de wijk Bloemwijk Een bewoner die gehandicapt is kan daarvoor een gehandicaptenparkeerplaats aanvragen. Hetzelfde geldt voor instellingen/bedrijven die veel minder valide bezoekers hebben |
| 59 | s | Bakker Karen | Vergunninghoudersparkeren in Eikelenbergstraat |

| | | | |
|-----|---|------------------|---|
| | | | Voor de invoer van vergunninghoudersparkeren in Bloemwijk bestond op de avond in Bloemwijk geen voldoende draagvlak. |
| 86 | s | Bakker N. | Tussen J.v.Stolberglaan-K.Straatweg reguleren. |
| | | | Per 1 mei 2009 is de van Houtenkade (tussen Juliana van Stolberglaan en Costerstraat) toegevoegd aan het Emmakwartier |
| 95 | s | Beele M. | Markt verplaatsen Hofplein/Ged.Nieuwesloot naar Waagplein e.o. |
| | | | Het Waagplein is een evenementenplein met horeca. Het plein dient daarvoor op de zaterdagen vrij te worden gehouden. Wel kan een deel van de markt verplaatst te worden naar de Paardenmarkt. Dat zou extra ruimte kunnen scheppen voor het winkelend publiek. |
| 97 | s | Beele M. | Let op woongenot van bewoner binnenstad |
| | | | Met het opknappen van de binnenstad wordt de kwaliteit van wonen in de binnenstad vergroot. |
| 96 | v | Beele M. | Waarom niet parkeren op Ged. Nieuwesloot voor bewoners Hofplein |
| | | | In parkeren in balans wordt dit ook voorgesteld voor Gedempte Nieuwesloot en Paardenmarkt. Wel verdwijnen er op termijn parkeerplaatsen |
| 98 | v | Beele M. | Hoe is het met het parkeerbeleid voor motoren? |
| | | | Bewoners met een motor kunnen een parkeervergunning kopen. Deze vergunning kan achter de voorruit van de woning geplaatst worden. Indien dit gemeld wordt aan de handhaving is er op deze wijze een oplossing |
| 99 | v | Beele M. | Waar auto parkeren voor bewoners Hofplein? |
| | | | Op straat en verder komt er meer ruimte in de parkeergarages, zowel overdag als 's avonds. Het tarief voor beide garagevergunningen gaat omlaag. |
| 81 | i | Belle le H.M. | Goede aandacht voor zelf oplossen P-probleem NS + Horizon |
| | | | Van het compliment wordt nota genomen. |
| 80 | s | Belle le H.M. | Max vergunningen 1 gegarandeerd, 2e indien plek overblijft |
| | | | Deze suggestie is overgenomen in parkeren in balans. |
| 55 | i | Bender E. | Complimenten voor de manier waarop bewoners mee kunnen denken |
| | | | Van het compliment wordt nota genomen. |
| 117 | s | Bockhoven J. van | Bezoekerskaart naar 4 uur |
| | | | De parkeerduur van de bezoekerskaart wordt uitgebreid van 2 naar 3 uur. Het oprekken naar 4 uur leidt waarschijnlijk tot misbruik door forenzen. |
| 118 | s | Bockhoven J. van | Grote parkeerdruk Friese Poort na 20.00 uur |
| | | | De parkeerdruk wordt volgens de bewoners vooral veroorzaakt door de bewoners zelf. Uitbreiden van het parkeerregiem tot 23.00 uur vond daarom geen draagvlak. De enige oplossing is de aanleg van extra parkeervakken. Dit wordt opgepakt in een actieplan parkeren (zie paragraaf....). |
| 110 | v | Boer de Mw. | Gehandicaptenparkeerplaats max. 3 uur is te kort bij Vesttheater |
| | | | Deze mevrouw heeft een hoge bus en kan niet in de garage parkeren. De voorstellingen in de Vest beginnen om 20.15 of 20.30. Een gehandicapte kan drie uur gratis parkeren op straat. Na drie uur is het 23.00, de toekomstige eindtijd van betaald parkeren. |
| 24 | i | Boots J | Voordelen voor 60-plussers |
| | | | Deze opmerking wordt door het college niet begrepen. |
| 39 | i | Boots J | Straat voor bewoners, bezoekers in garages |
| | | | Parkeren in Balans is deze weg ingeslagen. |
| 25 | s | Boots J | Verstrek alleen bedrijfsvergunningen als ze de auto voor werk benutten |
| | | | In de binnenstad geldt dit beleid ook voor de straatparkeerplaatsen. In de schilwijken waar meer ruimte is en voor garagevergunningen is het beleid coulanter. De garagevergunningen worden afgerekend per uur en daardoor variabel. Het college verwacht hier een bewustwordingsproces bij de ondernemers te bewerkstelligen. Een werknemer die een auto de hele dag in de parkeergarage parkeert is straks fors meer geld kwijt. Een werknemer die vaak weg moet is minder kwijt. |
| 26 | s | Boots J | Geen ontheffingen voor klussers op Laet/Langestraat, alleen Breedstraat |
| | | | Dit is iets voor het ontheffingenbeleid, wat niet thuis hoort in het parkeerbeleid. |
| 72 | s | Boots Janny | Vervroeg eindtijd naar 19 uur |

| | | | |
|-----|---|------------------|---|
| | | | Tijdens de participatie-avonden in maart met de wijken is dit enkele malen geopperd. Hiervoor bestond geen draagvlak voor. |
| 94 | s | Borgman A. | Graag betaald parkeren op Bergerweg (spoortunnel) |
| | | | Dit idee maakt onderdeel uit van Parkeren in Balans. |
| 91 | s | Boschman Erik | Zorg voor veilige K+R plekken bij achterkant NS Station |
| | | | In de plannen voor het stationsgebied zit een veilige Zoen&Zoef lus aan de achterzijde van het station |
| 13 | s | Braamse Marius | Communiqueer beter of Hemelvaart, 8 oktober, Koninginnedag vrij is |
| | | | Dit is inderdaad een punt dat verbetering behoeft. Nu staat het alleen op de meters en de site genoemd. |
| 92 | s | Broers Jan | Voorstander betaald parkeren Rozenstraat + F. Conijnlaan |
| | | | Voor de invoer van vergunninghoudersparkeren in Bloemwijk bestond op de avond in Bloemwijk geen voldoende draagvlak. |
| 50 | v | Broers Jan | Wie ontvangt er van 10-16 h gasten thuis ? |
| | | | Alleen op die momenten is er ruimte voor bezoekers aan bewoners op straat. Voor de overige momenten gaan bewoners en bezoekers aan winkels voor. In de avonduren gaat het garagetarief omlaag. Ook daar kunnen bezoekers aan bewoners van profiteren. |
| 19 | s | Buisman, Marijke | Verplaats meters Akerslaan |
| | | | De Akerslaan is onderdeel van een woonbuurt. Uit de participatie blijkt dat er geen draagvlak is om meters te plaatsen in woonbuurten. |
| 15 | s | Fischer Chantal | Niet eens met uitbreiden tot 23 uur |
| | | | De uitbreiding van 20 naar 23 uur in de binnenstad en spoorbuurt is bedoeld om meer ruimte te scheppen voor bewoners. Tijdens de participatie is hier ook voldoende draagvlak voor. |
| 16 | v | Fischer Chantal | Hoe werkt de verhuisregeling? |
| | | | Indien een bewoner nog niet woonachtig is in op het adres, maar wel een huurcontract of koopovereenkomst heeft kan hij/zij een bewonersvergunning voor één maand. |
| 17 | v | Fischer Chantal | Gaat tarief bewoners omhoog? |
| | | | Het tarief voor bewoners gaat iets omhoog. |
| 70 | s | Gerritsen Harry | Afsluiting Ritsevoort is succes nu ook voor binnenstad oost |
| | | | De afsluiting van de binnenstad is geen onderdeel van Parkeren in Balans. Wel verdwijnen er, indien de Schelphoekgarage gereed is, een aantal plaatsen op de Laat-oostzijde. |
| 109 | s | Gerritsen Petra | Binnenstad afsluiten voor niet-verg.houders |
| | | | Voorlopig is dit een stap te ver. Voor bepaalde winkeliers in de binnenstad zijn kortparkeerplaatsen op korte loopafstand onontbeerlijk. |
| 100 | s | Glorie mw. | Parkeerplaats Geest e.o. niet betaald parkeren |
| | | | Uit de participatie blijkt dat er geen draagvlak is voor parkeermeters in dit gedeelte van de binnenstad. Betaald parkeren zal dus niet plaatsvinden op de Geest e.o.. |
| 22 | s | Groot de A. | Bezoekers niet meer op straat, enkel garages |
| | | | Voorlopig is dit een stap te ver. Voor bepaalde winkeliers in de binnenstad zijn kortparkeerplaatsen op korte loopafstand onontbeerlijk. |
| 125 | s | Hafkamp Bob | Doe eerst uitbreiding parkeren, dan pas weghalen parkeerplaatsen |
| | | | Medio 2010 verdwijnen veel parkeerplaatsen in de binnenstad waar op de maatgevende zaterdag circa 80 bezoekers aan de binnenstad staan. Rond die tijd is de parkeergarage op het dak van de brandweergarage gereed. Die 70 vakken zijn op de zaterdag voor bezoekers aan de binnenstad. Verder komen er nog 60 potentiële parkeerplaatsen bij langs de singels. |
| 126 | s | Hafkamp Bob | Bierkade 2 richtingen |
| | | | Het eenrichtingsregiem op de Bierkade is geen onderdeel van Parkeren in Balans. |
| 127 | s | Hafkamp Bob | Betere PRIS-systeem |
| | | | Dit wordt ondersteund door het college en het PRIS-systeem (parkeerroute informatiesysteem) zal aangepast worden |

| | | | |
|-----|---|--------------|---|
| 101 | s | Hoeben | Graag enquête i.v.m. parkeeroverlast Deze opmerking slaat waarschijnlijk op een bepaalde woonbuurt. Onbekend is welke buurt. |
| 60 | s | Janbroers M. | Extase leidt tot overlast in Molenbuurt op don-zat, daarom electropaal Het afsluiten van de binnenstad is geen onderdeel van parkeren in balans. |
| 61 | s | Janbroers M. | Entreekaart Extase = uitrijkaart KSE Het avondtarief voor de garages wordt € 2,-. Indien Extase een dergelijke regeling wil, kan het bedrijf haar bezoekers (de prijs van een) uitrijkaart cadeau doen. |
| 18 | i | Joosten | Proces is prima verlopen Van het compliment wordt nota genomen. |
| 112 | s | Kant Jan | Meerdagenticket P& R Op de P&R-terreinen geldt een tarief van € 2,- per dag. |
| 104 | s | Karr Ruan | s avonds langs Kanaalkade bij Coffeeshop Herenstraat controleren De handhaving wordt uitgebreid van 20 tot 23 uur. Foutparkeerders worden dus ook in de avonduren intensiever gecontroleerd. |
| 77 | s | Kars R. | Dagkaart parkeergarage voor bezoekers Er komt een maximumtarief voor het parkeren in een garage. (€) |
| 78 | s | Kars R. | Bezoekerskaart tijdsduur verlengen tot 4 uur overdag De parkeerduur van de bezoekerskaart wordt uitgebreid van 2 naar 3 uur. Het oprekken naar 4 uur leidt waarschijnlijk tot misbruik door forenzen. |
| 44 | s | Keunis T. | Maak p-vergunning voor bewoners ook in avond in garages mogelijk Voor ruim € 40,- kunnen bewoners hun straatvergunning opwaarderen tot een straatvergunning met dalurenvergunning |
| 7 | v | Konijn Elly | Waarom verschil in duur bezoekerskaart (2 uur in binnenstad en 3 uur rest) Parkeren in Balans is een zoektocht geweest naar meer parkeerruimte. In de schil is het mogelijk voor een langere parkeerduur voor de bezoekerskaart. In de binnenstad is dat niet mogelijk, zonder dat het ten koste gaat aan parkeerruimte voor bewoners en winkelend publiek |
| 8 | v | Konijn Elly | Waarom is dalurenkaart niet geldig op donderdagavond Op de donderdagavond is het koopavond. Naar de ondernemers valt het niet te verdedigen dat bewoners de nodige plaatsen voor bezoekers innemen. |
| 9 | v | Konijn Elly | Waarom instellen plafond. Gemeente kreeg tijdens de participatie-avonden meerdere malen het verwijt dat zij wel geld ontvangt door de verkoop van vergunningen, maar onvoldoende plaats biedt aan bewoners. Met het instellen van een plafond kan dit verwijt niet meer gemaakt worden en dit komt ten goede aan een geloofwaardige en betrouwbare overheid. |
| 5 | s | Kooij Karina | Stel maximum aantal 1e vergunningen gelijk aan aantal woningen in Spoorbuurt Er zijn meer woningen dan parkeerplaatsen in de Spoorbuurt. Parkeren in Balans gaat daarom uit van het aantal parkeerplaatsen. |
| 6 | i | Kooij Karina | Dikke 10 voor organisatie en uitwerking Van het compliment wordt nota genomen. |
| 1 | s | Kooij Karina | Geen maximale parkeerduur van 3, maar 2 uur op de 50 km/uur wegen De parkeerduur van maximaal 2 uur is tekort voor binnenstadbezoekers en MCA. |
| 2 | s | Kooij Karina | Parkeerregulering: 24/7, 24 uur per dag, 7 dagen per week Dit 24uursregiem nu in delen van de binnenstad van toepassing. Handhaving in de nachtelijke uren is mogelijk, maar kostbaar. Dit geld zou moeten worden opgebracht door de parkeerder/bewoners. Qua kosten en baten ziet het college dit voorstel niet zitten. |
| 3 | s | Kooij Karina | Maak 2e vergunning in Spoorbuurt duurder Tijdens de participatie in maart bestond hier geen draagvlak voor. De 2 ^e vergunning wordt moeilijker verkrijgbaar door het instellen van een plafond. |
| 106 | s | Kops C.M. | Bezoekerskaart laten betalen naar gebruik Met de huidige bezoekerskaart is dit niet mogelijk. Met de digitalisering van de bezoekerskaart in 2011 wordt dit wel mogelijk. |

| | | | |
|-----|---|--------------------|---|
| 105 | i | Kost Chr. | Bezoekerskaart 4 uur |
| | | | De parkeerduur van de bezoekerskaart wordt uitgebreid van 2 naar 3 uur. Het oprekken naar 4 uur leidt waarschijnlijk tot misbruik door forenzen. |
| 68 | s | Koster K.L. | Er is geen compensatie voor wegvallen 263 plekken. |
| | | | Er is wel degelijk compensatie. Het dak op de brandweergarage en de singels voor bezoekers en de KSE garage voor bewoners tegen een lager tarief en de uitgebreide dalurenvergunningen zijn wel degelijk compensaties. |
| 69 | i | Koster K.L. | Parkeerbeleid Alkmaar is hun blik op de lege KSE-garage |
| | | | Parkeren in balans richt zich inderdaad op een betere benutting van deze garage |
| 71 | s | Kramer E. | Verhoog de tarieven voor 2e vergunningen in de schil, 80 is te weinig |
| | | | Dit idee is diverse malen als stelling besproken met de wijken tijdens de participatieronde. Hiervoor bestond echter geen draagvlak. |
| 102 | s | Kramer E. | 3 laad/losplaatsen Varnebroek opheffen |
| | | | De laad- en losplekken voor de voormalige fietsenzaak op het Varnebroek wordt inderdaad nauwelijks meer benut. De vakken zullen worden omgebouwd tot vergunninghoudersvakken |
| 89 | s | Kuilboer-Groot | Bezoekerskaart langer |
| | | | De parkeerduur van de bezoekerskaart wordt uitgebreid van 2 naar 3 uur. |
| 116 | i | Levering-Groenland | Bewoners met eig.terrein geen eerste verg. + Fr.Poort extra pl. Goed idee |
| | | | Van het compliment wordt nota genomen. |
| 111 | s | Lotum van J. | Handhaven eigen terrein Waterlaan/Geestersingel |
| | | | Vermoedelijk wordt bedoeld dat bewoners van het nieuwe wooncomplex aan de Waterlaan/Geestersingel beschikking hebben over een eigen parkeerterrein en derhalve niet in aanmerking mogen komen voor een parkeervergunning. |
| 62 | v | May S. | Beleid Geestersingel kost parkeerplaatsen ipv dat het oplevert |
| | | | Bezoekers kunnen straks ook aan de huizenzijde parkeren en voor bewoners is er minder plek. Op andere 50-km wegen is het weer andersom en is er meer ruimte voor bezoekers. Uit de participatie komt duidelijk naar voren dat er veel mensen een boete krijgen vanwege onduidelijkheid op straat. Door uniformiteit op de 50 km wegen, voorkom je dat en wordt één van de doelstellingen van parkeren in balans (duidelijkheid) bewerkstelligd. |
| 75 | s | Mourik van A. | Gemeente moet kijken naar bijna ongelukken fietsers/auto to Murmellius |
| | | | Verkeersveiligheid is geen onderdeel van het nieuwe parkeerbeleid. |
| 82 | s | Muller H. | Op Verdronkenoord extra 7 parkeerplaatsen |
| | | | Door efficiëntere inrichting van het Verdronkenoord zijn volgens de bewoner 7 extra vakken te verkrijgen. Dit wordt opgenomen in het actieplan. |
| 114 | s | Muller H. | Oplossen parkeerproblemen coffeeshop Herenstraat |
| | | | De handhaving wordt uitgebreid van 20 tot 23 uur. Foutparkeerders worden dus ook in de avonduren intensiever gecontroleerd. |
| 41 | v | Muller H. | Waarom is vermindering p-plaatsen niet afgestemd met Schelphoek |
| | | | Omdat de parkeerplaatsen in de Schelphoek geen reëel alternatief zijn voor bewoners en bezoekers in/aan het noordwestelijk gedeelte van de binnenstad |
| 88 | s | Muller Hanneke | Kijken naar veiligheid Dijk en Wagenweg |
| | | | De Dijk zal worden heringericht en mogelijk worden afgesloten. Een eventuele verplaatsing van de auto-ingang van de Karperton zal leiden tot een grotere verkeersveiligheid. De sociale veiligheid is geen onderdeel van parkeren in balans. |
| 53 | i | Negenman Martin | Uitbreiding tijden van 20-> 23 uur in Spoorbuurt is goed |
| | | | Van het compliment wordt nota genomen. |
| 54 | s | Negenman Martin | Voer ook op zondag vergunninghoudersparkeren in de Spoorbuurt in |
| | | | De stelling "ook op zondag dient er vergunninghoudersparkeren in de Spoorbuurt te zijn" is tijdens de participatie-avond door Spoorbuurtbewoners verworpen. Dit |
| 56 | s | Negenman Martin | Benut oud Kotax-terrein (Scharlo) als p-plaats |
| | | | Kennemerwonen heeft plannen om dit terrein te gaan bebouwen met woningen. Deze suggestie wordt daarom niet nader uitgewerkt. |

| | | | |
|-----|---|-----------------|--|
| 107 | s | Negenman Martin | Bezoekerskaart 0900-1800 uur daarna vergunninghouderskaart |
| | | | Uit de participatie blijkt dat veel bewoners de bezoekerskaart bij thuiskomst voor hun eigen (tweede) auto gebruiken. Tot 20 uur kan er zo geparkeerd worden. De voorgestelde beperking van de bezoekerskaart, gaat dit misbruik tegen. Op zich een goed onderbouwde suggestie. De maatregel is echter behoorlijk drastisch en kent ook nadelen: geen bezoek meer gedurende de avonduren. Een dergelijke zware maatregel zal derhalve niet worden opgenomen in de eindversie van parkeren in balans |
| 119 | s | Nes Manon v/d | parkeren bezoek MCA in Metiusgracht weren |
| | | | De Metiusgracht ligt dicht bij de EHBO-post van het MCA. Het MCA groeit toe naar een situatie waarbij parkeren op eigen terrein moet worden geregeld. De voorgestelde maatregel in Parkeren in Balans is een afspraak uit het overleg tussen bewoners, gemeente en MCA. Het college houdt daarom vast aan gecombineerd parkeren op de Metiusgracht. Bezoekers aan de EHBO-post doen dat meestal met grote spoed en zijn gebaat bij parkeerplaatsen in de nabijheid. |
| 65 | s | Opdam H. | Wees coulant naar foutparkeerders |
| | | | Hier kan het college niet aan beginnen. De Raad stelt de parkeerverordening vast en het bijgaande budget voor handhaving. Het niet bekeuren van foutgeparkeerde auto's kan het college niet verantwoorden. Alleen bij grootschalige werkzaamheden (bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden) is het college bereid een oogje toe te knijpen. |
| 66 | s | Opdam H. | Gezamenlijk gebruik parkeerplaatsen wijken. Forenzende wijkbewoners en benut dit voor winkelende publiek |
| | | | Dit is in feite gemengd parkeren en leidt tot een betere benutting van de parkeerplaatsen. In 2008 is dit voorgesteld in Binnenstad Beter en dat leidde tot ruim 900 protesten. Ook in de recentere participatieronde was hier al weerstand tegen. Het college begint hier niet aan. |
| 85 | s | Oyen v. Pauline | Gebruik P+R terreinen |
| | | | Begin juli worden twee P&R terreinen in gebruik genomen. |
| 93 | i | Parmantier A. | Goed Plan, m.n. parkeren Overstad+Kanaalschiereiland |
| | | | Van het compliment wordt nota genomen. |
| 51 | v | Pisuisse S. | Waarom is de 2e vergunning binnenstad duurder dan in de schil |
| | | | Omdat er relatief minder parkeerplaatsen per woning zijn wordt een tweede vergunning ontmoedigd. |
| 52 | v | Pisuisse S. | Waarom een maximum aantal vergunningen ? |
| | | | Gemeente kreeg tijdens de participatie-avonden meerdere malen het verwijt dat zij wel geld ontvangt door de verkoop van vergunningen, maar onvoldoende plaats biedt aan bewoners. Met het instellen van een plafond kan dit verwijt niet meer gemaakt worden en dit komt ten goede aan een geloofwaardige en betrouwbare overheid. |
| 38 | s | Praat N. | Ontmoedig bezoekersparkeren na 20h door parkeerduur van 1 uur |
| | | | Dit is voor de binnenstad één van de voorgestelde maatregelen. |
| 12 | s | Remeling Michel | Stel de gehandicaptenplaatsen na 19 h vrij voor iedereen |
| | | | Een gehandicapte is gebaat bij een parkeerplaats op korte loopafstand van de bestemming. In de avonduren zijn dat theater, horeca en bioscoop. Ook op die momenten moeten plekken vrijgehouden worden en dus dienen de gehandicaptenplaatsen wel beschikbaar te blijven. Met de invoer van gratis parkeren voor gehandicapten worden de gereserveerde parkeerplaatsen wel minder goed benut. Bij het verdwijnen van 260 plaatsen in de binnenstad is een herziening van de locatie van gehandicaptenparkeerplaatsen wel noodzakelijk. Dit zal worden opgenomen in het actieplan. |
| 35 | i | Roest v.d. Mike | Prijs € 80,- is acceptabel |
| | | | Van deze instemming wordt nota genomen. |
| 33 | s | Roest v.d. Mike | Meer handhaving noodzakelijk als parkeerplaatsen Kanaalkade verdwijnen |
| | | | Met de uitbreiding van 20 tot 23 uur zal er meer handhaving komen in de avonduren. Overdag is er voldoende handhaving. |
| 34 | s | Roest v.d. Mike | Maak de garagevergunning ook geldig voor ander garages |

| | | | |
|-----|---|--------------------|---|
| | | | Een garagevergunning is slechts geldig voor één garage. Het loslaten van dit principe leidt tot een run op de populairdere garages en gaat ten koste van bezoekersparkeren. Dit kan het college niet maken naar de ondernemers toe. Deze suggestie wordt daarom afgewezen. |
| 36 | s | Roest v.d. Mike | Maak tweede vergunning duurder dan eerste |
| | | | Voor de binnenstad gebeurt dit ook. In de Schilwijken is hier geen draagvlak voor, zo bleek uit de participatie-ronde |
| 37 | s | Roest v.d. Mike | Stel Klercq-terrein open voor bewoners met parkeervergunning |
| | | | Het Klercq-terrein is geen gemeentelijk terrein. 's Avonds staan daar de slagbomen open. |
| 32 | s | Rolie M. | Maak de Vest toegankelijker voor vergunningen |
| | | | Dalurenvergunning wordt ook geldig voor de Vest. Overdag is de garage voor bezoekers aan de binnenstad. |
| 83 | s | Schaap mw. | Parkeerplaatsen bij Drukkerij Van Soest op za/zo voor verg.houders |
| | | | Deze suggestie zal worden besproken met de drukkerij aan de Lindenlaan |
| 20 | s | Schaap W. | Laat bewoners na 18.00 uur ook op betaald parkeerplaat. Lindenlaan staan |
| | | | Dit wordt overgenomen en op pagina 20 voorgesteld in Parkeren in balans. |
| 87 | v | Schaik van Rene | s avonds geen parkeermogelijkheid in Herenstraat, met bus niet in garage |
| | | | Grote voertuigen passen niet in een garage. De kans op een parkeerplaats voor bewoners met grote auto's is nu eenmaal een feit. |
| 46 | s | Smit-Doelenveld L. | Houd Paardenmarkt open als parkeerplaats |
| | | | Het college voert een Raadsbesluit uit en zal niet voorstellen om parkeren te herintroduceren op de Paardenmarkt. |
| 47 | s | Smit-Doelenveld L. | Geen stijging voor garagevergunning svp |
| | | | Een garagevergunning voor bewoners stijgt niet. Alleen bedrijven die de auto hele dagen gaan parkeren in een garage zijn meer kwijt. |
| 48 | s | Smit-Doelenveld L. | Karperton alleen voor bewoners |
| | | | Dit gaat het college te ver. Een vitale stad is gebaat bij winkels en uitgaansgelegenheid. Daar hoort een parkeerplaats op afstand bij. Het sluiten van de Karperton voor bezoekers aan de stad draagt absoluut niet bij aan het streven om een centrumgemeente voor de regio te blijven. |
| 49 | s | Smit-Doelenveld L. | Schelphoek onaanvaardbaar voor bewoners binnenstad |
| | | | In de participatieronde kwam juist naar voren dat de Schelphoek wel een alternatief is voor bewoners uit het oostelijk gedeelte van de binnenstad. |
| 58 | s | Sneek S.N | Ik wil verg. parkeren in Bruijnisstraat |
| | | | Voor de invoer van vergunninghoudersparkeren bestond op de avond in Bloemwijk geen voldoende draagvlak |
| 31 | s | Spanjaard M. | Handhaaf parkeerplaatsen Kanaalkade |
| | | | Op de Kanaalkade zijn 45 parkeerplaatsen. Recent heeft het college besloten om de Kanaalkade in twee fases uit te voeren. De eerste fase is de aanleg van een busbaan, waardoor circa 25 vakken aan de Kanaalzijde eind 2009 zullen vervallen. De parkeervakken aan de huizenzijde (20 stuks) blijven voorlopig gehandhaafd totdat de Kanaalkade definitief wordt ingericht (2011-2012) |
| 123 | i | Tasseron A. | Prima presentatie |
| | | | Van het compliment wordt nota genomen |
| 29 | s | Tasseron A. | Eerste vergunning voor 80,40 in garage |
| | | | Het nieuwe tarief voor een vergunning voor de KSE-garage gaat omlaag van ruim € 360,- naar € 81,60. De tarieven voor Karperton, Singelgarage en Schelphoek gaan omlaag van ruim € 360,- naar € 163,20. |
| 124 | s | Tasseron A. | Benut dak Brandweergarage (avond, weekend) ook voor bewoners binnenstad |
| | | | Het college kiest er voor om het dak van de brandweergarage te benutten voor bezoekers en bewoners van de Spoorbuurt. Dit vanwege de kortere loopafstand van de Spoorbuurt naar dit dak. Bewoners van de binnenstad worden verwezen naar de overige vier (vanaf 2012 vijf) garages. |
| 30 | v | Tasseron A. | Binnenstad alleen voor vergunninghouders zie ik niet terug in oplossingen |
| | | | Parkeren in balans leidt wel tot meer ruimte voor bewoners in de binnenstad, maar niet tot het exclusieve alleenrecht. Bepaalde winkeliers zijn nog altijd gebaat bij kortparkeerplaatsen op korte loopafstand. |

| | | | |
|-----|---|---------------------|---|
| 10 | s | Toorenburg G.A. | Handhaaf huidige tijden (9-20 h) |
| | | | Voor zowel de binnenstad als de spoorbuurt was daar bij de participatie geen meerderheid voor te vinden. |
| 11 | s | Toorenburg G.A. | Gelijkstellen bezoekerskaart, overal 10-16 h |
| | | | Dat betekent dat bezoekers aan bewoners op de overige tijden zijn aangewezen op de garages of omliggende wijken. Voor sommige delen van de stad wordt de loopafstand voor het bezoek enorm. Voor een dergelijk plan bestaat absoluut geen draagvlak in de schilwijken, zo bleek uit de participatie. Deze suggestie wordt daarom ook niet opgenomen in parkeren in balans. |
| 14 | s | Venneker Victoria | Bezoekerskaart moet langer dan 3 uur geldig zijn |
| | | | De parkeerduur van de bezoekerskaart wordt uitgebreid van 2 naar 3 uur. Het oprekken naar 4 uur leidt waarschijnlijk tot misbruik door forenzen. |
| 27 | s | Verhoeff, Marianne | Bewoners met vergunning ook 's avonds in garage, ook don en zat. |
| | | | Voor binnenstadbewoners wordt dit voorgesteld, met uitzondering van de donderdagavond. Op deze avond zijn de winkels geopend en dienen de plekken vrij te worden gehouden voor bezoekers aan de binnenstad. |
| 28 | s | Verhoeff, Marianne | Benut P&R-terreinen |
| | | | Begin juli worden twee P&R terreinen in gebruik genomen. |
| 84 | s | Verhoeff, Marianne | Bezoekers avond+weekend tegen lager tarief parkeren in omg.stad |
| | | | Na 20.00 uur is parkeren in de omgeving van de stad (met uitzondering van de Spoorbuurt) gratis. Dit blijft ook zo, omdat er vanuit de participatie bleek dat er geen behoefte aan uitbreiding van de eindtijd was. |
| 4 | s | Vorderhake Dieter | Beleid 50 km wegen rondom Spoorbuurt = Beleid binnenstad |
| | | | Overdag is dit het geval. In de binnenstad geldt in de avonduren een maximale parkeerduur van 1 uur en een tarief van € 4,- per uur. Aangezien de parkeerdruk in de Spoorbuurt hoog is wordt daar het avondparkeren ook uitgebreid tot 23 uur. Vanuit die gedachte en vanuit het oogpunt van uniformiteit is deze suggestie een hele goede. Het college denkt echter dat het huidige voorstel (uitbreiden tot 23 uur, € 2,30/uur, goedkopere garages) ook efficiënt werkt. Bij de evaluatie van het beleid in 2010 wordt dit nauwlettend in de gaten gehouden en wellicht zijn nog verdergaande maatregelen noodzakelijk. |
| 128 | i | Vorderhake Frederik | Ik ben blij dat de gemeente is afgestapt van het idee om het parkeerbeleid in alle buurten gelijk te trekken |
| | | | Van deze instemming wordt kennis genomen |
| 129 | s | Vorderhake Frederik | Geestersingel, Stationsweg, Stationsweg, Scharlo en Helderseweg zoals binnenstad qua tijden en tarieven |
| | | | Overdag is dit het geval. In de binnenstad geldt in de avonduren een maximale parkeerduur van 1 uur en een tarief van € 4,- per uur. Aangezien de parkeerdruk in de Spoorbuurt hoog is wordt daar het avondparkeren ook uitgebreid tot 23 uur. Vanuit die gedachte en vanuit het oogpunt van uniformiteit is deze suggestie een hele goede. Het college denkt echter dat het huidige voorstel (uitbreiden tot 23 uur, € 2,30/uur, goedkopere garages) ook efficiënt werkt. Bij de evaluatie van het beleid in 2010 wordt dit nauwlettend in de gaten gehouden en wellicht zijn nog verdergaande maatregelen noodzakelijk. |
| 21 | s | Vries de, Jacco | Benut privéplaats Raad v. Kinderbescherming voor bewoners |
| | | | Dit is een eigen parkeerterrein en dus een zaak van de eigenaar van de grond. Grondeigenaren vrezen dat de plekken 's ochtends nog steeds bezet zijn door vergunninghouders en willen daarom niet meewerken aan het openstellen van privéterreinen. |
| 74 | s | W. Kuilboer | Partyschip neemt 4 parkeerplaatsen NH Kanaal, 1 bij woningen |
| | | | De Schelphoek is momenteel een bouwterrein, waar handhaving moeilijk is. Bij de gereconstrueerde Voormeer wordt de kanaalzijde een wandelstrook en geldt er een parkeerregiem. Vanaf dat moment krijgt handhaving prioriteit. |
| 40 | s | Wijngaarden | Maak van Baansingel (Oud Overdie) vergunninghoudersparkeren |
| | | | In april is een bewonersavond en een enquête gehouden in woonvelden 1 en 2 van Oud Overdie. In woonveld 2 (Baanpad en verder oostwaarts) bestaat te weinig draagvlak (19%). In het eerste woonveld (tussen Vondelstraat en Baanpad) bestaat wel draagvlak (62%) maar is de respons te laag. Gezien de bijzondere situatie van de wijk (net als Schelphoek in ontwikkeling, straks weinig |

| | | | |
|-----|---|-----------------|--|
| | | | straatparkeerplaatsen en veel plaatsen op eigen terrein) stelt het college voor om toch vergunninghoudersparkeren in te voeren. Financiële consequenties en verordeningen volgen later in het najaar. |
| 67 | s | Wormbechers A. | Alleen parkeren huizenkant Emanuel de Wittestraat |
| | | | De Emanuel de Wittestraat ligt in het Blaeustraatkwartier. Sinds de invoering van vergunninghoudersparkeren in de wijk is de parkeerdruk enorm afgenomen. Er is een stilzwijgende afspraak in de straat ontstaan om de auto's aan de noordzijde van de straat te parkeren. Dit gaat goed. Het college zal de situatie volgen, maar voorlopig niet over te gaan tot het instellen van een parkeerverbod aan de zuidzijde van de straat. |
| 115 | s | Wubbels C. | Kleine parkeerterreinen voor bewoners Binnenstad |
| | | | De huidige situatie voor deze straten (Geest, Spanjaardsstraat, Kwerenpad, etc.) zal blijven bestaan. |
| 76 | v | Zaman J.M.A. | Kan er geparkeerd worden in Singelgarage met jaarkaart |
| | | | Ja dat is mogelijk. Een bewonersvergunning kost € 163,20 en een bedrijvenvergunning kost € 0,45 per uur. Zolang de voorraad strekt |
| 79 | i | Zeeman Marianne | s avonds parkeren in garages met straatvergunning |
| | | | Voor binnenstadbewoners wordt dit voorgesteld met behulp van een dalurenvergunning, met uitzondering van de donderdagavond. Op deze avond zijn de winkels geopend en dienen de plekken vrij te worden gehouden voor bezoekers aan de binnenstad. |
| 120 | s | Zijlmans D. | maak parkeerterrein kop Westerweg ook geschikt voor bewoners |
| | | | Deze suggestie is opgenomen in parkeren in balans. |
| 121 | s | Zijlmans D. | kortparkeren met blauwe schijf en vergunning ook in andere wijken |
| | | | Met een blauwe schijf komen de kosten van de handhaving op de schouders van alle bewoners van Alkmaar. Het college gaat ook uit van het feit dat de gebruiker dit (deels) betaalt. Om die reden wijst het college het gebruik van de blauwe zone dan ook af. Een extra nadeel van de blauwe schijf is de onnauwkeurigheid van de wijzer. Dit leidt altijd weer tot discussies omdat de grens vaag is. |
| 122 | s | Zijlmans D. | Hou proef verg. parkeren in Bloemwijk: dit overtuigt mensen meer |
| | | | Voor de invoer van vergunninghoudersparkeren bestond op de avond in Bloemwijk geen voldoende draagvlak. Een proef daarentegen leidt echter tot een beter beeld van bewoners wat vergunninghoudersparkeren nu inhoudt. Dit idee zal opgenomen worden in het actieplan |

BIJLAGE 6: INSPRAAKREACTIES

Tijdens de inspraakperiode van medio april tot eind mei zijn een viertal reacties binnengekomen. Het betreft een reactie van FOCA i.o. (26 mei 2009), MCA (26 mei 2009), Bewoners Belangen Vereniging Grote Kerk en omgeving (28 mei 2009) en mevrouw M. van der Nes-Buiter (4 juni 2009). De inspraakperiode liep formeel af op 27 mei 2009.

De inspraakreacties hebben niet geleid tot wijzigingen van Parkeren in Balans. Wel zullen er in het actieplan dat volgt punten worden aangepast. De reacties van het college zijn toegevoegd.

FOCA i.o.

De Federatie Ondernemers Centrum Alkmaar(FOCA) is een samenwerkingsverband van:
Bedrijven/Vereniging Huiswaard-Overstad, Horeca Alkmaar, Vereniging van Eigenaren Centrum Alkmaar,
Ondernemersvereniging D'Oude Stad en de WBA (ondernemersvereniging Centrum-Alkmaar).
e-mail: horecaneveldt@konolanet.nl (vz)
info@sjcoppens.nl (secr)

Doelstelling van de federatie is het handhaven en versterken van het aantrekkelijke en veelzijdige economische centrum van Alkmaar, opdat bezoekers er graag komen en terugkomen voor hun aankopen en recreatie.

FOCA-reactie inzake de nota Parkeren in Balans.

Geacht college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,

Met dank voor de geboden mogelijkheid om vooraf aan de beleidsvorming te kunnen inspreken blijven er een aantal punten waartegen wij bezwaar maken:

1. Er moeten **ruim voldoende parkeerplaatsen** zijn om de functie van Centrum-Alkmaar als hoogwaardig koop- en recreatie/cultuurcentrum te blijven waarborgen. In onze optiek lijken (er blijven nu veel bezoekers weg) er voldoende plaatsen te zijn, maar gelet op de functies van verwachte en nagestreefde trekkracht van Binnenstad + Overstad zal er naar onze verwachting op korte termijn een aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen ontstaan. Naar aanleiding van het, door vele partijen betaalde, Consumentenparkeersonderzoek van 2005, is in 2006 een beleidsnota verschenen waarin een tweejaarlijkse evaluatie werd aangekondigd. Daarin zou telkens de feitelijke parkeerbehoefte getoetst worden aan de theoretische behoefte. Immers dat onderzoek leidde tot een negatieve kalibratie van 40% ofwel de meting gaf aan dat er op dat moment 40% minder parkeerplaatsen nodig waren dan er op grond van objectieve behoeftcijfers zouden moeten zijn. Centrum-Alkmaar heeft dus in het verleden al veel bezoekers, uit de regio en vooral van verder, verloren en dat moet goed gemaakt worden door Overstad en Binnenstad met elkaar te integreren en daar hoort dan ook een extra aantal parkeerplaatsen bij. De laatste toegezegde halfjaarlijkse evaluatie dateert van mei 2008, dit kan niet en moet worden hervat en snel geactualiseerd.
2. Er moet een **goeie spreiding van parkeerplaatsen rond het gehele Centrum-Alkmaar** plaatsvinden. Daarin past de Schelphoekgarage en de gedachte uitbreiding van de Singelgarage met 400 plaatsen, maar conform de DTB-visie hoort daar ook een nieuwe parkeerconcentratie daartussen bij, zeg maar een Emmagarage. De extra parkeercapaciteit is noodzakelijk omdat bij een verstoord evenwicht met een overdosis parkeerplaatsen op Overstad, 50% van de daar parkerende bezoekers stopt bij de Langestraat/Nieuwesloot omdat de loopafstand te groot wordt. De Binnenring zou alle parkeergarages snel en effectief met elkaar moeten verbinden en voorzien worden van een signaleringssysteem, waarop het aantal vrije plekken per garage staat aangegeven. Wij zien hiervan weinig terug in de onderhavige nota Parkeren in Balans.
3. Er moet een **redelijke tarifiering** zijn van parkeerplaatsen voor bezoekers. De concurrentie met andere steden en koopcentra is hevig en wil Alkmaar zijn positie handhaven en versterken, en dat willen gemeente en ondernemers toch, dan zal er sprake moeten zijn van een aantrekkelijk parkeertarief. In dat kader missen wij minimaal het "vroeg vogel tarief", waarbij op dinsdag t/m donderdag in de ochtend van 9-13 uur een goedkoop parkeertarief geldt, zodat vele vooral oudere consumenten rustig Alkmaar kunnen bezoeken in stillere tijden. Dat is goed voor de handel, voor de spreiding van bezoekers en voor de rust en veiligheid van deze doelgroep. Het tarief tot 13 uur vaststellen dient ook het belang van de horeca, want men blijft allicht ook eten in de stad en dus een langer verblijf dat leidt tot meer omzet in horeca en winkels. Ook een bijeffect op vroegere openstelling van winkels en horeca en daarmee samenhangende vroegere bevoorrading kan een positief bijverschijnsel zijn.
4. De gedachte van bezoekers in de garages en bewoners op straat parkeren komt ons niet verkeerd voor. Echter indien bewoners ook faciliteiten krijgen om in parkeergarages te parkeren met hun

parkeervergunning, leidt dit al heel snel tot een relatief hoog percentage bewonersauto's in de garages en dat betekent **een extra tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers**. Dat kan niet de bedoeling zijn. Bovendien kan dit principe pas vormgegeven worden wanneer er voldoende parkeergarages en een goede spreiding rond Centrum-Alkmaar bereikt is; dat is op dit moment bepaald niet het geval.

5. Wij missen de eerder toegezegde **uitbreiding van de Singelgarage** met 400 plaatsen. Deze stond in het eerder vastgestelde Consumentenvraagonderzoek en ook in de voorganger van de nota Parkeren in balans; zelfs inclusief de bijbehorende financiering van Schelphoek- en Singelgarage. Dit kan zo niet en is in strijd met de noodzakelijke spreiding van parkeercapaciteit conform DTB (zie ook 2).

6. Het sinds jaren vastgestelde bestuurlijke adagium: **"Geen oude parkeerplaatsen weg voordat er nieuwe gerealiseerd zijn"** wordt met voeten getreden. In 2008 is dit principe meermalen bevestigd door uw bestuur en toch zien wij 261 parkeerplaatsen verdwijnen in Binnenstad-Noordwest zonder compensatie. Wij verwijzen in hierbij ook naar onze eerdere reactie op de plannen voor de Gedempte Nieuwesloot. Het gemis van een Paardenmarktgarage en/of het voornemen van een ondergrondse garage onder het water van het Afgesneden Kanaalvak doet zich hier gelden. Verwijzing naar 250 plaatsen op P+R-terreinen in Oudorp en nabij Robonsbosweg kan geen vervanger zijn.

7. Centrum-Alkmaar moet aantrekkelijk zijn en veel extra kwaliteiten hebben om steeds meer bezoekers vanuit de regio maar vooral ook van heinde en ver aan te trekken voor een bezoek aan en verblijf in de stad. Via het Ondernemersfonds Centrum-Alkmaar willen de in de FOCA samenwerkende ondernemersorganisaties promotie, voorzieningen en activiteiten realiseren om dat doel te bereiken. Alkmaar blijvend in de top-5 van de winkelcentra in Nederland. Het allerbelangrijkste naast de geboden kwaliteitswinkels met een breed branchespectrum, is echter de bereikbaarheid. Het Localusonderzoek dat recent werd gepubliceerd (zie bijlage WBA-nieuwsbrief), leert dat Alkmaar eigenlijk meer bezoekers had moeten trekken, terwijl Locatus in 2007 juist 17% minder bezoekers heeft geconstateerd. Naar onze mening vindt deze achteruitgang zijn oorzaak in **de slechte bereikbaarheid** van Centrum-Alkmaar gedurende de laatste 3-4 jaar. Het imago van de bereikbaarheid is mogelijk nog slechter dan de bereikbaarheid zelf, maar heeft een funeste uitwerking op bezoekersaantallen en omzetcijfers van veel horeca- en winkelvestigingen. De kredietcrisis heeft dit alleen maar versterkt en is een van buiten komend onheil; Alkmaar moet echter zijn bereikbaarheid sterk verbeteren.

8. Overigens vinden wij dat het **bereikbaarheidsplan van Ondernemend Alkmaar en de Kamer van Koophandel** in de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid moet worden opgenomen als afzonderlijk verkeersmodel. Voort blijven wij van mening dat de **Bierkade weer tweerichtingsverkeer** moet krijgen. Ook versnelling van het Zeswielentracé is een must indien u en wij de ontwikkeling van Overstad en daarmee de integratie van Overstad en Binnenstad tot Centrum-Alkmaar conform DTB gestalte gegeven kan worden.

9. Wij wijzen er, wellicht ten overvloede, op het bestaan van **de in 2007 getekende conventant** tussen ondernemersorganisaties en gemeentebestuur, waarin afspraken over o.a. bereikbaarheid, handhaving en parkeervoorzieningen vastgelegd zijn.

Wij verwachten een **welwillend oor** en een **daadkrachtig bestuur** en dus een **positieve reactie** van u te ontvangen.

Alkmaar, 25 mei 2009

Federatie Ondernemersorganisaties Centrum Alkmaar
Horeca Alkmaar,
WBA,
Oude Stad,
Huiswaard Overstad
V V E-Centrum Alkmaar

Reactie op FOCA i.o.

Geachte heer Groeneveld,

In uw brief van 26 mei 2009 reageert u op de plannen van Parkeren in Balans. U gaat daarbij puntsgewijs in op een negental onderwerpen. Wij melden u daarover het volgende.

1. Voldoende parkeerplaatsen

In uw brief pleit u voor voldoende parkeerplaatsen in en rond de binnenstad en grijpt u terug op het consumentenparkeeronderzoek uit 2006. Uit het betreffende onderzoek blijkt inderdaad dat de gemeten parkeervraag circa 40% achterblijft op de theoretische parkeernormen van het CROW. De parkeernormen zijn voor solitaire kleinere winkelcentra een goede indicatie voor de parkeervraag. Bij een grootschalige clustering van winkels zoals de binnenstad/Overstad vindt er kennelijk een efficiëntere benutting plaats van parkeerplaatsen en zijn er minder plaatsen nodig. Ook in andere steden (o.a. Beverwijk) vindt dit effect plaats. Daarom is besloten om halfjaarlijks de bezettingsgraden van de parkeerplaatsen te meten. Vanaf 2006 doet de gemeente dat halfjaarlijks en worden de cijfers van mei 2009 thans verwerkt. De gegevens van november 2008 zijn gebruikt bij het opstellen van de nota parkeren in balans.

Van gemeentezijde worden de parkeergegevens dus stelselmatig bijgewerkt. Dit geldt niet voor de private garages en terreinen (van Til, Babyland, Klercq, Ringers, Kwantum, Noorderarcade, etc.). De gegevens van die garages zijn bij u en het college de afgelopen drie jaar nooit verstrekt. Als ondernemers en gemeente de bereikbaarheid van de stad willen bevorderen, zijn op zijn minst toch die parkeergegevens noodzakelijk. Hierbij verzoekt het college het FOCA om nu ook de bezettingsgraden van de private garages te overleggen. Het college stelt verder voor om in augustus uw gegevens en die van de gemeente naast elkaar te leggen.

2. Goede spreiding garages

In de stad constateert u een scheefgroei in de spreiding aan parkeerplaatsen. U pleit daarom tot een uitbreiding van de Singelgarage met 400 plaatsen en de aanleg van een Emmagarage onder de gracht bij de Nieuwlandersingel. Het college constateert die scheefgroei ook. In het oostelijk gedeelte van de binnenstad en Overstad is de parkeerdruk lager dan in het westelijk gedeelte van de binnenstad. Met de komst van garages op Overstad en de Schelphoekgarage wordt de scheefgroei alleen maar groter. Een uitbreiding van de Singelgarage is geen onderdeel van Parkeren in Balans, simpelweg omdat de benodigde financiële dekking (investering minstens € 20.000.000) ontbreekt. Er zijn voldoende plaatsen in en rond de stad. Een dergelijke investering voor het corrigeren van een scheefgroei in de parkeerdruk op piekmomenten gaat het college te ver. Tot slot melden wij u dat de Raad op 11 juni zal beslissen over een pendelbus tussen de binnenstad en mogelijk AZ.

3. Vroege Vogeltarief

Het college ziet veel in het voorstel om van dinsdag tot en met donderdag in de ochtend een vroege vogeltarief in te stellen. De doelstelling om de bezoekers lang in de stad te houden door een gratis tweede of derde parkeuur spreekt het college aan. Hiermee maakt de stad ook een statement naar omliggende winkelcentra, waar dikwijls het eerste uur gratis is: In Alkmaar is de bezoeker langer welkom.

Het college is bereid om daarover mee te denken en wellicht mee te betalen, afhankelijk van het precieze voorstel. Een voorwaarde voor het college is dat de kosten samen met het bedrijfsleven worden gedeeld. Wellicht kan het FOCA bij bijvoorbeeld de Horeca bemiddelen dat de korting bij het uitrijden voor een deel wordt betaald door de Horeca zelf. Wij zien uw voorstel gaarne tegemoet en het Vroege Vogeltarief zal op de agenda komen van het actieplan.

4. Bewonersvergunningen

In uw brief spreekt u de angst uit voor te weinig parkeervakken vanwege een verruiming van de parkeermogelijkheden van bewoners in garages. In Parkeren in Balans is gezocht naar meer plekken voor bewoners die concreet zijn uitgewerkt in paragraaf 4.6. In die paragraaf staat een tabel 8 met de maximaal uit te geven vergunningen voor garages. U kunt daarin zien dat de verhoging vooral plaatsvindt bij de dalurenvergunningen (18 uur – 10 uur) voor bewoners. Aangezien deze vergunning niet geldig is op de donderdagavond, zaterdag en koopzondag vormen zij geen bedreiging voor de bezoekers aan de binnenstad. Op de andere avonden staan 800 tot 1000 plaatsen immers leeg. De volledige vergunning wordt alleen uitgebreid in Kanaalschiereiland. Deze garage heeft voor 98% van de tijd ruimte, alleen op zaterdagmiddag tussen 14 en 16 uur komen bezoekers mogelijk in de knel.

Dit tekort en het wegvallen van de 260 parkeerplaatsen, waar op zaterdag circa 80 bezoekers staan worden opgevangen op de singels (60 parkeerplaatsen) en de brandweergarage (70 pp). Bovendien staan er ook nog eens minstens 200 parkeervakken leeg op Overstad en worden er begin juli twee P&R-terreinen geopend

5. Singelgarage

Eind 2007 is geraamd dat een Singelgarage van 400 plekken tussen de € 20 en € 24 miljoen zou gaan kosten. In dit haalbaarheidsonderzoek (afpraak consumentenvraagonderzoek) kwam naar voren dat de huidige entree van de Singelgarage maximaal nog 400 auto's extra kan verwerken. De garage zou lopen tot de Kneppelbrug met daar een extra voetgangersuitgang naar de Vrouwenstraat. Feitelijk is de uitbreiding alleen nodig om de zaterdagmiddagpiek op te vangen en de scheefgroei aan parkeerplaatsen recht te trekken. Het college voelt er niets voor om hiervoor de benodigde miljoenen ter beschikking te stellen. Dit ook in het licht van een forse investering voor de grote Schelphoekgarage.

Wel worden mogelijkheden onderzocht om samen te werken aan de gezamenlijke uitbreiding van parkeercapaciteit met het MCA. Het MCA zoekt immers plaatsen op doordeweekse dagen en de gemeente voor de zaterdag. Deze "dubbelgebruik-variant" is onderwerp van onderzoek in het najaar.

6. Geen oude parkeerplaatsen weg voordat er nieuwe gerealiseerd zijn.

Op zaterdag ontstaat in 2012 een tekort van ongeveer 75 bezoekersplekken in de binnenstad. Op het dak van de brandweerkazerne zijn medio 2010 weer 70 vakken beschikbaar voor het bezoek aan de binnenstad. Dat loopt dus vrijwel gelijk op met het verdwijnen van vakken. Deze planning van het college komt overeen met uw adagium. Tevens worden er begin juli twee P&R-terreinen geopend.

7. Slechte bereikbaarheid binnenstad

Bij punt zeven pleit u voor een betere bereikbaarheid van Alkmaar. Ook geeft u aan dat het imago van de bereikbaarheid nog slechter is als de bereikbaarheid zelf. Als dat inderdaad het geval is, dan is de bereikbaarheid vooral een imago-probleem. In dat licht begrijpt het college niet dat u als reactie op het parkeerplan benadrukt dat de bereikbaarheid slecht is. Dat werkt niet mee om het kennelijk slechte imago te verbeteren.

Het college zet zich in voor een betere bereikbaarheid. Zo zijn de afgelopen jaren zijn N242 en Friesebrug uitgevoerd en liggen er plannen op stapel voor een ongelijkvloerse westelijke ring.

8. Bierkade en Zeswielen

Deze punten horen niet thuis in Parkeren in Balans.

Tot slot melden wij u dat tal van afspraken uit het consumentenvraagonderzoek zijn nagekomen. Parkeren is een onderwerp dat midden in de maatschappij staat. Vele belangen zijn daarbij vertegenwoordigd. Het college kan niet alle verzoeken van ondernemers, werknemers, bewoners en bezoekers honoreren. Het nieuwe parkeerplan is op zoek naar een balans die af en toe ten gunste en af en toe ten nadele is voor ondernemers. Al met al is het college van mening dat het een evenwichtig plan is, die zal leiden tot een kwalitatief betere binnenstad en dus een prima basis vormt voor een sterke centrumgemeente.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien u graag na de zomer terug voor het uitwerken van het vroege vogeltarief en de nadere bestudering van de getallen van de private garages.



College Burgemeester en Wethouders Alkmaar
postbus 53
1800 BC ALKMAAR

datum 18 mei 2009
uw kenmerk
ons kenmerk FvB/RS/09.043
betreft Inspraak nota Parkeren in Balans
contact ir. R.M. Stuurman MRE, Bureau Vastgoed, tel. 072 548 4483

| | | | |
|-----------------|-------------|--------------|--|
| Nummer | 0477 | o.b. | |
| Ingekomen | 20 MEI 2009 | | |
| Samenleving | | Realisatie | |
| PUZA | | Concerinstaf | |
| SB | | Griffie | |
| SO | | CO | |
| Bedrijven: | | | |
| Weth/Burg/Secr. | | | |

| |
|----------------------------------|
| AFDELING: <i>CH / RA / thuis</i> |
| KOPIE: <i>A v Kende</i> |
| TERMIJN: 4 WEKEN |

Geacht College,

Hierbij maken we graag gebruik van de mogelijkheid een schriftelijke reactie te geven op de door u per 15 april 2009 voor inspraak vrijgegeven nota Parkeren in Balans.

Ons commentaar richt zich op:

1. Opmerkingen van algemene aard,
2. Opmerkingen met betrekking tot het participatieproces,
3. Opmerkingen specifiek inhoudelijk.

Ad 1: Opmerkingen van algemene aard

De leesbaarheid van de nota zou ons inziens verbeteren indien er een overzichtskaart is bijgevoegd met de wijkindeling en locatie van diverse parkeergarages en parkeerterreinen. Daarnaast is het bijvoegen van een begrippenkader eveneens een verbetering van de leesbaarheid.

Ad 2: Opmerkingen met betrekking tot het participatieproces

In uw communicatie naar de pers en bewoners en in de nota zelf wordt gesproken van een intensief gevolg participatieproces. Het MCA wil hierbij opmerken dat zij eerst na eigen initiatief pas in een heel laat stadium is betrokken bij het proces. Graag was het MCA nadrukkelijk uitgenodigd voor de verschillende participatiebijeenkomsten met buurten en omdenemers.

Ad 3: Opmerkingen specifiek inhoudelijk

Voor wat betreft de inhoudelijke reactie zal zoveel mogelijk de indeling van de nota worden gevolgd.

1. Hoofdstuk 3 Verbeterpunten

- o Daar waar vanuit de wijk Alkmaarderhout het voorstel wordt gedaan om samen met het MCA te kijken naar parkeerplaatsen / uitbreiding Singelgarage kan het MCA aangeven hier positief tegenover te staan.
- o Het MCA wijst er overigens op dat er in overleg met gemeente en buurt reeds diverse afspraken zijn gemaakt inzake parkeerbeleid. (zie hiervoor de bijlagen)



II. Hoofdstuk 4 Beleidsvoorstellen Parkeren in Balans

- o Daar waar bij paragraaf 4.1 gesproken wordt over handhaven huidige beleid ziet het MCA graag in een voetnoot opgenomen dat er met het MCA, de gemeente en de buurt reeds afspraken zijn gemaakt in de afgelopen jaren met betrekking tot parkeerregiem, parkeeronthefingen etc (zie hiervoor de bijlagen)
- o De term combiparkeren wordt hier ingevoerd zonder enige toelichting; graag een toelichting over wat combiparkeren precies inhoudt.
- o Wat betreft de tarieven in de schil (paragraaf 4.4) wijst het MCA erop dat verhoging van het tarief van € 1.60 naar € 2.30 ook voor het MCA consequenties heeft voor de parkeertarieven van haar bezoekers op eigen terrein. Om te voorkomen dat men "goedkoop" gaat parkeren op MCA terrein zullen de tarieven ook bij het MCA fors verhoogd moeten worden hetgeen niet door alle bezoekers zal worden gewaardeerd.
- o In de samenvattende tabel op pagina 33 wordt gesproken over buurtparkeren waarbij expliciet een uitzondering wordt genoemd voor o.a. Harddraverlaan en Metiusgracht. Het is onduidelijk wat deze uitzondering exact inhoudt temeer daar er in voorgaande tekst niet over wordt gesproken.

III. Hoofdstuk 6 Actieplan

- o Het MCA is inmiddels met de gemeente in gesprek om de parkeerproblematiek te bezien en te bekijken waar de gemeente en het MCA gezamenlijke activiteiten zouden kunnen ontwikkelen.

Wij hopen hiermee een constructieve bijdrage geleverd te hebben inzake de verdere besluitvorming rondom de nota Parkeren in Balans.

Met vriendelijke groet,

dr. G.P.L.A. van den Broek
Voorzitter raad van bestuur a.i.

kopie : Dhr. V.G.Th. van Rijswijk, directeur Beheer, Facilitair Bedrijf MGG

bijlage : - bewonersbrief d.d. 7 juli 2007
- e-mail MCA d.d. 9 december 2008

Geachte heer van den Broek,

In uw brief van 18 mei reageert u op Parkeren in Balans. Samenvattend komt het neer op de volgende belangrijke punten:

- Het MCA was graag eerder betrokken geraakt bij het participatie-traject.
- Het MCA staat in principe positief tegenover een gezamenlijke uitbreiding van parkeerplaatsen.
- Het MCA mist de expliciete afspraken die eerder tussen gemeente, MCA en bewoners zijn gemaakt.
- De term combiparkeren is onduidelijk.
- Het MCA volgt altijd de gemeente in de tarieven. Een verhoging van € 1,60 naar € 2,30 wordt door bezoekers mogelijk als te fors ervaren.
- Waarom wordt een uitzondering gemaakt voor Harddraverslaan en Metiusgracht wat betreft buurtparkeren.

In deze brief wordt puntsgewijs ingegaan op deze punten.

De uitnodigingen voor de participatiebijeenkomsten van bewoners en bedrijven zijn huis aan huis bezorgd. Ook het MCA is daarbij meegenomen. We hadden het MCA als grote belanghebbenden in het parkeervraagstuk in de Hout directer moeten uitnodigen. Wij betreuren het dat dit niet op die wijze is verricht. De draad is echter eind maart gelijk opgepakt en heeft inmiddels al geleid tot een drietal gesprekken over een eventuele samenwerking bij het uitbreiden van het parkeerareaal in deze hoek van de stad. De positieve houding die u uitspreekt over dit onderwerp wordt ook door ons ervaren bij uw medewerkers.

De afspraken met de buurt dateren uit de winter van 2006-2007. Het college heeft die afspraken wel betrokken bij het beleid, maar niet als zodanig benoemd omdat het gros van de afspraken door MCA en gemeente al zijn uitgevoerd. Alleen punt vijf (aanpak onduidelijkheid Metiusgracht) is nog niet uitgevoerd. In Parkeren in Balans wordt voorgesteld om dit te doen in de vorm van combi-parkeren. Hierbij kunnen zowel vergunninghouders (bewoners) als bezoekers aan het MCA op alle parkeerplaatsen op de Metiusgracht parkeren. Samen met de Harddraverslaan is de Metiusgracht de enige 30km/uur weg waar dit plaatsvindt. Derhalve is dat een uitzondering van beleid op de andere woonstraten in de Alkmaarder- en Westerhout (pagina 33).

Tot slot nog de verhoging van de straattarieven. Wij willen graag een betere benutting van de parkeergarages en zolang die tarieven gelijk zijn aan het straatparkeren buiten de binnenstad, kiezen veel automobilisten er toch voor om op straat te parkeren. Vandaar dat het college voorstelt om het straattarief in de Alkmaarderhout tot hetzelfde niveau te verhogen als de binnenstad. Dat het MCA ons weer volgt om dezelfde reden is niet meer dan logisch. Wellicht kunt u kijken of de uitrijkaarten of kortingskaarten die momenteel ook aan patiënten worden uitgedeeld, uit te breiden. U voorkomt daarbij dat uw cliënten met een forse verhoging te maken krijgen en dat binnenstadbezoekers op bijvoorbeeld de Ropjeskuil gaan parkeren. U kunt eventueel gebruik maken van de bij ons aanwezige expertise op dat vlak.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Bewoners Belangen Vereniging Grote Kerk en omgeving Alkmaar

Aan het College van B&W
Leden van de Raad
en fracties politieke partijen
van Alkmaar

Betreft: Reactie op nota 'Parkeren in Balans'
Geachte mevrouw, heer Alkmaar, 28 mei 2009

Wij hebben genoemde nota met belangstelling gelezen en wij plaatsen hierbij de volgende kanttekeningen:

Er verdwijnen erg veel plaatsen in het noordwest gebied van de binnenstad.

Er worden door de gemeente wel maatregelen hiertegen genomen, maar naar onze mening te weinig.

Wij stellen derhalve voor het exclusief parkeren in dit deel van de stad uit te breiden in de volgende straten en voorzieningen:

- Koningsweg. Hier is sprake van een kleinschalige woonbuurt. De Koningsweg is nu gedeeltelijk exclusief voor vergunninghouders. De Koningsweg kan geheel exclusief voor vergunninghouders worden, waarmee rondrijdend bezoekersverkeer wordt vermeden. De juiste aftrap voor dit toekomstig voetgangersgebied;
- Molenbuurt. Exclusief voor vergunninghouders. Bezoekers in de parkeergarage Kanaaleiland en veel minder rondrijdend bezoekersverkeer;
- Kanaalkade. Deze kan aan de bewoonde kant worden ingericht voor vergunninghouders. De Kanaalkade is breed genoeg hiervoor en op termijn verhuist de kermis naar de Paardenmarkt;
- Uitwijk naar de parkeergarage Kanaalschiereiland en plaatsen op Overstad voor straatvergunninghouders uit de binnenstad.

Op de Gedempte Niewesloot is men voornemens een pierebadje aan te leggen met een fors verlies aan parkeerplaatsen en doorstroomcapaciteit. De combinatie rondrijdend zoekverkeer en fietsers/voetgangers zien wij beangstigend tegemoet, temeer door het inleveren van straatbreedte. Dit inleveren van straatbreedte vindt onmiddellijk de weerslag op het bezorgend verkeer ter plekke en voor supermarkt De Boer. In plaats van dotteren creëert men hiermee het volgende infarct in de binnenstad. Nog even en supermarkt De Boer vertrekt met alle gevolgen van dien voor de bewoners, bezoekers en werkers in de binnenstad!

Bevriezing van het aantal parkeervergunningen voor de bewoners van de binnenstad lijkt ons geen goede optie. Wij sturen aan op creatief scheppen van parkeergelegenheid voor bewoners en een volle parkeergarage op het Kanaalschiereiland.

Wij vertrouwen erop met deze inbreng de parkeercapaciteit voor de binnenstadbewoners een goede impuls te hebben gegeven en wij zien uw reactie en bijsturing met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet namens de Bewonersbelangenvereniging Grote Kerk en omgeving.

Riet Polderman
Voorzitter

Reactie op Grote kerk e.o.

Bewoners Belangenvereniging Grote Kerk e.o.
T.a.v. mw. R. Polderman
Zevenhuizen 20
1811 KB ALKMAAR

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Toestelnummer

9355

072-5488743

Uw brief d.d.

Behandeld door

Bijlagen

28.05.2009

A. van Heerde

Onderwerp

Datum

Parkeren in Balans

08.06.2009

Geachte mevrouw Polderman,

In uw brief van 28 mei 2009 plaatst u een aantal kanttekeningen bij 'Parkeren in Balans'. U stelt dat de maatregelen die wij nemen onvoldoende zijn om de 260 nog te verdwijnen parkeerplaatsen te compenseren. U stelt daarom een aantal maatregelen voor om meer parkeerplaatsen voor vergunninghouders te reserveren. Het gaat daarbij om Koningsweg, Kanaalkade, Molenbuurt, Kanaalschiereiland en de straatparkeerplaatsen op Overstad. Ten tweede geeft u aan dat de bewonersbelangenvereniging geen voorstander is van het terugbrengen van water op de Gedempte Nieuwesloot. Tot slot bent u geen voorstander van een maximaal aantal parkeervergunningen. In deze brief gaan wij puntsgewijs in op de door u aangehaalde punten.

1. Extra maatregelen voor bewoners

De gemeenteraad van Alkmaar staat achter de plannen om ruim 260 parkeerplaatsen in het noordwestelijk gedeelte van de binnenstad weg te halen. Dit tot doel om de leefbaarheid en de kwaliteit van de buitenruimte te verbeteren. Uw plan om de parkeerplaatsen op Koningsweg, Kanaalkade en Molenbuurt exclusief te maken voor de vergunninghouders past uitstekend in het beeld om de binnenstad leefbaarder te houden. Vergunninghoudersparkeren leidt immers tot minder verkeersbewegingen dan bezoekersparkeerplaatsen. Het andere belang zijn echter de ondernemers. In het gebied zitten tal van ondernemers die gebaat zijn bij parkeerplaatsen op korte loopafstand. Videotheken, toko's, kappers en afhaalrestaurants zijn voor een aanzienlijk deel afhankelijk van bezoekers die met de auto komen. Om die reden achten wij het niet raadzaam om de genoemde straten exclusief te maken voor vergunninghouders. De voorgestelde maatregelen hebben echter wel tot doel om de parkeerplaatsen in de binnenstad in de avonden meer

geschikt te maken voor bewoners. Wij zullen het door u genoemde punt een belangrijk aspect laten vormen bij de evaluatie.

2. Gracht in de Gedempte Nieuwsloot

Het wel of niet terugbrengen van water in de Gedempte Nieuwsloot is geen onderdeel van Parkeren in balans. De herinrichting van de Gedempte Nieuwsloot volgt een ander traject. Medio april is dat herinrichtingsplan besproken met ondernemers en de bewonersorganisatie Koningsweg e.o. Deze partijen stonden niet onwelwillend tegenover een onderzoek naar de haalbaarheid van dit waterplan. Uw mening over het water zal worden doorgegeven aan de betreffende projectleider, de heer Sjaak Dekkers.

3. Bevriezing van het aantal parkeervergunningen.

Het instellen van een maximaal aantal parkeervergunningen is nodig omdat er momenteel een grote groei is van het aantal (tweede) vergunningen. Uit de participatie van Parkeren in balans blijkt dat de ongebreidelde groei, leidt tot groot onbegrip bij de inwoners van de binnenstad: “de gemeente verkoopt maar vergunningen, verdient daar flink aan en levert geen parkeerplaatsen op”. Om dat onbegrip een halt toe te brengen en om de betrouwbaarheid van de overheid te ondersteunen, wordt voorgesteld om een maximum in te voeren voor het aantal straatvergunningen. Tegelijkertijd gaat het maximum voor daluren- en volledige vergunningen voor bewoners flink omhoog.

Wij danken u voor uw inbreng en vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,
namens deze,
hoofd afdeling Verkeer en Vervoer,

ing. G. Heida.

Reactie mevr. M. van der Nes-Buiter

Gemeente Alkmaar
College Burgermeester en Wethouders
Postbus 53
1800 BC ALKMAAR

| | | | |
|----------------|-------------|------------|---|
| Nummer | 9057 | p.b. | X |
| Ingekomen | 4 JUNI 2009 | | |
| Samenleving | | Relatie | |
| PUZA | | Woonstatus | |
| SB | | Omzet | |
| SO | 70 | TO | |
| Bedrijven | | | |
| Weth/Burg/Secr | | | |

Betreft: bezwaar voorgenomen besluit tot verandering parkeren Metiusgracht

Alkmaar, 2 juni 2009

Geachte dames en heren,

Naar aanleiding van het voorgenomen wijzigen van de parkeersituatie op de Metiusgracht, zenden wij u hierbij ons bezwaar.

Ons bezwaar is dat het voorstel van betaald parkeren en vergunning houders voor ons als bewoners grote nadelige gevolgen zal gaan hebben.

Het is nu reeds onmogelijk om overdag (gedurende de uren van de poli klinieken van het MCA) een parkeerplaats te bemachtigen, ook daar er veel "fout" parkeerders zijn. Deze bezoekers van het MCA parkeren nl aan de vergunninghouders zijde, aangezien er aan de betaald parkeren zijde regelmatig geen plaats meer is.

Hierdoor ontstaan tevens vaak problemen voor bezoekers van de EHBO.

Onze argumenten zijn reeds bekend bij de heer Van der Heerde.

Graag zouden wij een ander voorstel aan u willen doen, of als bewoners met u samen een oplossing vinden. Te denken is bijvoorbeeld aan een situatie als op de Kennemersingel (betaald parkeerplaatsen toegestaan voor vergunninghouders) of het gehele gedeelte uitsluitend beschikbaar maken voor gebruikers van de EHBO en vergunninghouders.

In de Gemeente gids hebben wij als bewoners gelezen, dat het College het parkeren voor bewoners prioriteit heft op bezoekers. Wij hopen dat u ons daarin niet vergeet!

Wij hopen spoedig van u te mogen horen.

Met vriendelijke groet,

M. van de Nes-Buiter
Metiusgracht 9

Namens bewoners Metiusgracht 1 t/m 14

| |
|-----------------------|
| AFDELING: V&V/Arbeids |
| KOPIE: |
| TERMIJN: 4 WEKEN |

Reactie Gemeente

Geachte mevrouw van de Nes-Buiter,

In uw brief van 2 juni 2009 maakt u namens u een aantal buurtbewoners bezwaar tegen de voorgenomen verandering van de parkeersituatie op de Metiusgracht. U vreest dat het in de toekomst onmogelijk wordt om uw voertuig op de Metiusgracht kwijt te kunnen. U geeft aan dat dit nu al het geval is omdat vergunninghoudersplaatsen momenteel al bezet zijn door bewoners en bezoekers. U stelt tevens voor om een andere oplossing te vinden. U denkt daarbij aan:

- Of parkeersituatie zoals wordt voorgesteld op de Kennemersingel, waarbij vergunninghouders op betaald parkeerplaatsen kunnen staan.
- Of parkeersituatie waarbij alleen gebruikers van de EHBO en vergunninghouders kunnen parkeren op de Metiusgracht.

Wij melden u daarover het volgende.

Het opstellen van een parkeerbeleidsplan vergt een belangenafweging. Op de Metiusgracht is die belangenafweging zeer sterk door de aanwezigheid van een EHBO-post van het MCA enerzijds en bewoners anderzijds. Wij vinden dat in het parkeerbeleid naast bewoners rekening moet worden gehouden met de bezoekers aan de EHBO-post. Zolang de EHBO-post daar zit en er onvoldoende plaats is op eigen terrein, hebben wij te maken met deze situatie. U onderkent ook deze situatie, want in uw beide oplossingen zit een oplossing voor het MCA.

Het probleem dat u beschrijft beamen we: het is momenteel erg moeilijk voor bewoners om een parkeerplaats te vinden op de vergunninghoudersplaatsen aan de huizenzijde en er zijn veel "foutparkeerders" die een boete krijgen voor het parkeren van hun voertuig op die plaatsen. Wij zijn daarom van mening dat het huidige beleid geen adequate oplossing is en verandering noodzakelijk is. Daarom stellen wij voor om uw eerste oplossing ("Kennemersingel-regiem": vergunninghouders kunnen op alle betaaldparkeerplaatsen parkeren) ook van toepassing te laten zijn voor de Metiusgracht. De praktijk zal moeten uitwijzen of dit regiem soelaas biedt. Na verloop van tijd zal een evaluatie nodig zijn om dit te beoordelen. Na de evaluatie kan wellicht bijstelling nodig zijn, waarbij uw tweede oplossing eventueel een mogelijkheid is.

Wij danken u voor het indienen van uw reactie. Voor informatie over het tijdstip van evaluatie, nulmeting en wellicht samenwerking in het opstellen van vervolgacties kunt u zich wenden tot de heer van Heerde van de afdeling verkeer. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,
namens deze,
hoofd afdeling Verkeer en Vervoer,

ing. G. Heida.