Kaders parkeren binnenstad Medemblik

1. Aanleiding

Op 6 december 2018 heeft de gemeente twee moties aangenomen over het parkeren in Medemblik. Samengevat hebt u ons het volgende opgedragen:

- Het uitwerken van een raadsvoorstel voor een buitendijks parkeerterrein (drie varianten) met verschillende ontsluitingsmogelijkheden (drie) en een uitnodigende wandelontsluiting richting Nieuwstraat.
- In overleg (via een bespreeknotitie, gevolgd door een raadsvoorstel) met de raad t.z.t. een vorm van parkeren voor vergunninghouders in te voeren in de Oosthoek (ten oosten van de Nieuwstraat) zodra de buitendijkse parkeervoorziening is gerealiseerd.
- Een quick scan te houden naar de globale kosten van een binnendijkse parkeervoorziening op de volgende locaties en onder de volgende voorwaarden:
  - Een ondergrondse garage onder het Kerkplein (Bonifaciuskerk), wat wellicht gecombineerd wordt met de funderingswerkzaamheden voor de kerktoren.
  - Een ondergrondse garage bij het busstation.
  - Een ondergrondse garage bij de Hoogesteeg/Pekelharinghaven.

  In de moties bood de gemeenteraad ruimte voor aanvullingen van andere opties.

De twee moties maken onderscheid tussen buitendijkse parkeervoorzieningen en binnendijkse parkeergarages/parkeervoorzieningen in de binnenstad. Het maken van keuzes moet in samenhang plaatsvinden. Daarvoor kunnen de kaders worden gehanteerd die in deze notitie zijn opgenomen.

Deze kaderstellende notitie is als volgt opgebouwd.

1. Kaders voor het parkeerbeleid in de binnenstad van Medemblik. Daarin zijn ook kaders opgenomen voor het eventueel invoeren van parkeerregulering.
2. Een toelichting op de voorgestelde kaders.
3. Een beoordeling van de verschillende uitbreidingsopties op de voorgestelde kaders. Het gaat om de uitbreidingsopties die opgenomen zijn in de moties en aangevuld met enkele extra varianten. In deze notitie zijn de verschillende uitbreidingsopties geclusterd in buitendijks en binnendijks.

2. Kaders voor parkeerbeleid in de binnenstad van Medemblik

1. Er zijn verschillende doelgroepen: bewoners, bezoekers van bewoners, bezoekers binnenstad kort parkeren (boodschappen), bezoekers binnenstad lang parkeren (toeristen, evenementen, horeca), werknemers en werkgevers. Deze doelgroepen vragen om een verschillende voorzieningen wat betreft loopafstand en locatie.

2. Bewoners, bezoekers van bewoners en bezoekers (kort parkeren) parkeren binnendijks. Daarmee wordt de loopafstand tot de bestemming en is de sociale veiligheid (voertuig en mens) in de avond en nacht beter gegarandeerd.

3. Langparkeerders parkeren zo veel mogelijk buitendijks. Hiervoor is wel kwaliteit van de parkeer- en loopverbindingen noodzakelijk.

4. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit moeten bijdragen aan:
   - Het verhogen van de parkeermogelijkheden voor de bewoners van de Oosthoek.
   - Het verminderen van de parkeeroverlast en parkeerdruk in de woonomgeving.
   - Het verbeteren van de leefbaarheid (kwaliteit woonomgeving).
   - Het verbeteren van de toegankelijkheid voor de hulpdiensten.
   - Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, zodat de aantrekkelijkheid van (delen van) de binnenstad toeneemt.

5. De keuze voor een uitbreiding van de parkeercapaciteit wordt mede bepaald op basis van kostenefficiëntie en (economische) toekomstwaarde.

6. Om de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen is een vorm van parkeerregulering in (een deel van) de binnenstad niet uitgesloten en mogelijk noodzakelijk. Zonder parkeerregulering is de kans groot dat ondanks een uitbreiding van het parkeeraanbod buitendijks de langparkeerders toch gebruik blijven maken van de parkeervoorzieningen (in de woonomgeving) binnendijks.

7. Het invoeren van parkeerregulering in de vorm van parkeervergunningen voor bewoners en/of ontheffingen voor een parkeerschijfzone heeft twee doelen:
   - Het verminderen van de parkeerdruk door werknemers en bezoekers van de binnenstad in de woonomgeving gedurende de openingstijden van de winkels.
   - Het eerlijk verdelen van de parkeerplaatsen in de avond- en nachturen in het geval er minder parkeerplaatsen zijn dan woningen. Dit geldt nu voor de Oosthoek (uitgaande van de legale parkeercapaciteit).

8. Voor het invoeren van de parkeerregulering in de woonomgeving zijn vier opties mogelijk:
   - Parkeren voor vergunninghouders: één vergunning per woning, ongeacht het type voertuig.
   - Parkeren voor vergunninghouders: één vergunning per woning, uitsluitend voor personenauto's. Bedrijfsvoertuigen parkeren buiten het vergunningengebied.
   - Een parkeerschijfzone met één ontheffing per woning, ongeacht het type voertuig.
   - Een parkeerschijfzone met één ontheffing per woning, uitsluitend voor personenauto's. Bedrijfsvoertuigen parkeren buiten de parkeerschijfzone.

   In één reguleringsgebied is het toepassen van de combinatie parkeren voor vergunninghouders en parkeerschijfzone mogelijk.

9. De omvang van reguleringsgebied wordt bepaald op basis van de type regulering en de gewenste verdeling van de (legale) parkeerplaatsen.

10. De reguleringstijden hangen af van het gewenste effect. Voor het weren van werknemers en bezoekers van de binnenstad (inclusief evenementen) is een regulering nodig gedurende volgende uren: maandag – zondag 13.00 – 17.00 uur. Voor het verdelen van de parkeerdruk in de avond- en nachturen is regulering nodig gedurende volgende uren: maandag – zondag 20..00 – 22.00 uur. Voor een combinatie van beide doelen is regulering nodig op maandag – zondag 13.00 – 22.00 uur.

11. Voor parkeervergunningen en parkeerontheffingen worden geen kosten in rekening gebracht.

12. Voor het bereiken en in stand houden van de gewenste effecten van parkeerregulering is een voldoende niveau van handhaving noodzakelijk. Tegenover de kosten voor het uitvoeren van de handhaving staan geen opbrengsten.

13. Het invoeren van parkeerregulering in een gebied kan leiden tot ongewenste verdrijvingseffecten. Dat kan aanleiding zijn om het reguleringsgebied te vergroten. We hanteren daarvoor toetsingscriteria (wanneer is er sprake van een probleem) en spelregels voor de invoering.

14. Het uitbreiden van parkeervoorzieningen op maaiveld binnendijks vergt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing in de openbare ruimte op een zodanige wijze dat de kwaliteit van het straatbeeld niet afneemt en bij voorkeur verbetert.

3. Toelichting bij de kaders

Het maken van keuzes voor investeringen in extra parkeercapaciteit gaat verder dan het verminderen van de parkeerdruk. Extra parkeervoorzieningen, ook in een eenvoudige vorm, vragen ruimte en (forse) investeringen en zijn mede bepalend voor de toekomstige bereikbaarheid, leefbaarheid, het economisch functioneren en de aantrekkelijkheid van de binnenstad van Medemblik. Bij het maken van keuzes zijn dan ook niet alleen het aantal parkeerplaatsen en de kosten bepalend maar ook de volgende punten:

- **Voor welke doelgroepen moet er een parkeerprobleem worden opgelost?**
  Voor het beantwoorden van deze vraag is het nuttig om onderscheid te maken tussen bewoners, bezoekers van de binnenstad (boodschappen, kort parkeren), toeristen (lang parkeren), werknemers en werkgevers (lang parkeren), bezoekers van evenementen (lang parkeren). Bewoners en winkelbezoekers (boodschappen, kort parkeren) parkeren bij voorkeur binnendijks op beperkte loopafstand. Voor langparkeerders is het buitendijks parkeren een goede optie op een wat grotere loopafstand. Het is niet uit te sluiten dat hiervoor sturing (informatie en/of een vorm van parkeerregulering) nodig is.

- Draagt een investering bij aan het **verminderen van de parkeerdruk (vooral avond en nacht voor de bewoners) in en rondom de Oosthoek en onder welke voorwaarden** is dat succesvol? De Oosthoek heeft een hoge parkeerdruk. Het aantal parkeerplaatsen bedraagt minder dan 1,0 per woning. In de avond en de nacht wordt de parkeerdruk veroorzaakt door de bewoners zelf.

- Draagt een investering bij aan het **verminderen van de parkeerdruk in de binnenstad tijdens evenementen en andere piekmomenten?** Iedere bezoeker probeert dichtbij in de binnenstad te parkeren. Bij een grote toeloop gaat dat echter niet. Dat veroorzaakt dan een hoge parkeerdruk en zoekverkeer.

- **Draagt een investering bij aan het economisch functioneren van de binnenstad door een betere bereikbaarheid en/of een aantrekkelijkere binnenstad** (kwaliteit en aantrekkelijkheid openbare ruimte)? Parkeren en verblijven kunnen elkaar in de weg zitten. Als het aantal parkeerplaatsen (en de bezetting) in de openbare ruimte toeneemt, kan dat een kwaliteitsvermindering opleveren voor het beleven en verblijven in onze historische binnenstad. Voor het economisch functioneren is een én-én benadering gewenst: goede bereikbaarheid in combinatie met een goede waardering van de winkelomgeving, horecavoorzieningen en verblijfsruimten.

- **Past een investering in een ontwikkeling voor de lange termijn?** Daarbij is het van belang of er sprake is van de mogelijkheid van een gefaseerde groei naar een kwaliteitsverbetering op het gebied van parkeren, leefbaarheid, verblijven en beleven.

- Uiteraard spelen de kosten ook een belangrijke rol. **De investeringen moeten een toekomstwaarde hebben en houden. Investeringen die zowel bijdragen aan het economisch functioneren als de leefbaarheid hebben de voorkeur.** Het autobezit in Nederland stijgt nog steeds. Dat is voor de bewoners niet anders. In een historische omgeving is het parkeren dan ook vooral een verdelingsvraagstuk waarbij steeds afgewogen moet worden welke collectieve investeringen gerechtvaardigd zijn om het stijgende privé-autobezit onder bewoners te faciliteren. In de historische kleinschalige binnenstad is het uitgangspunt (minimaal) 1 parkeerplaats per woning per buurt. Als het aantal woningen in een buurt groter is dan het aantal parkeerplaatsen, moeten de extra parkeerplaatsen voor deze buurt (tot 1 pp/woning) in de aangrenzende omgeving worden gezocht. Voor de bewoners is het uitgangspunt binnendijks parkeren. De kans is namelijk groot dat buitendijkse parkeervoorzieningen niet door bewoners zullen worden gebruikt. De geïsoleerde ligging (sociale veiligheid, kans op inbraak en diefstal) en loopafstand spelen daarin een belangrijke rol. Bewoners parkeren bij voorkeur in een omgeving met een sociale controle. Voor het parkeren van een

tweede of derde auto zijn grotere loopafstanden in onze historische en kleinschalige binnenstad onvermijdelijk. In de Oosthoek is het aantal parkeerplaatsen kleiner dan het aantal woningen. Om tot een parkeeraanbod van (minimaal) 1 pp/woning voor de Oosthoek te komen, zijn extra parkeerplaatsen nodig (zie bijlage 4 van het Uitvoeringsplan Parkeren, tabellen 3 en 4).

- Voor het **buitendijks parkeren hebben de gemeente Hollands Kroon, het Hoogheemraadschap en de Provincie Noord-Holland** de volgende punten benoemd:
  - Uitgaan van een hoogwaardig parkeerterrein: goed en veilig bereikbaar, herkenbaar, netjes aangekleed (architectuur), goed onderhouden en beveiligd en informatieborden.
  - Bij de verdere inrichting van de parkeerlocatie het contrast met de Wieringermeerpolder vergroten.
  - De beplantingsstructuur dient de biodiversiteit van de huidige polder te vergroten c.q. daar een bijdrage aan te leveren.
  - Bij de verdere uitwerking dient rekening gehouden te worden met de waterkering.
  - Omdat het hier gaat om buitendijks gebied, is het goed om aandacht te besteden aan art 8a van de Provinciaal Ruimtelijke Verordening (PRV). De provincie erkent geen aansprakelijkheid voor materiële schade in het geval van hoog water c.q. een overstroming.
  - Hoogheemraadschap: de beoogde parkeervoorziening ligt binnen de beschermingszone van de waterkering (kernzone en Beschermingszone A). Hiervoor gelden gebiedsafhankelijke voorschriften. Een toename van het verhard oppervlak leidt mogelijk tot peilstijgingen met wateroverlast. Dat kan aanleiding zijn voor compenserende maatregelen in de vorm van het graven van extra oppervlaktewater. Voor werkzaamheden in, onder, langs, op, bij of aan oppervlaktewater, waterkeringen en wegen in beheer bij het Hoogheemraadschap en het realiseren van verhardingstoenames groter dan 800 m^2 is een watervergunning (Waterwet 22 december 2009) en/of keurontheffing van het Hoogheemraadschap nodig. Het plan voor het buitendijks parkeren is op dit moment nog niet specifiek genoeg uitgewerkt voor een definitieve toetsing.

- Van de **Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed** is de volgende reactie over het Kerkplein ontvangen:
  Het rijksbeleid ten aanzien van archeologische monumenten is er op gericht archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem te behouden. Ook gemeenten zijn sinds 2007 op grond van de Monumentenwet 1988 verplicht rekening te houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. Voor het wijzigen van een archeologisch rijksmonument is een monumentenvergunning nodig. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) treedt namens de minister van OCW op als vergunningverlenende overheid. De RCE beoordeelt vergunningplichtige ingrepen op archeologische rijksmonumenten aan de hand van een vastgesteld beoordelingskader. Gelet op het archeologiebeleid en het beoordelingskader is de RCE geen voorstander van een parkeerkelder op het monument (Kerkplein), aangezien de aanleg daarvan het beschermde bodemarchief naar alle waarschijnlijkheid zal verstoren. De RCE gaat ervan uit dat er mogelijkheden zijn om een parkeerkelder op een alternatieve locatie in de stad aan te leggen.

- **Nieuwe parkeervoorzieningen zo duurzaam mogelijk aanleggen**. Bij iedere uitbreiding kunnen de mogelijkheden worden beoordeeld voor het opnemen van laadmogelijkheden (elektrisch rijden), zonnepanelen, open of halfopen verharding (wateropname) en circulair bouwen.

- Met **parkeerregulering** kunnen we bereiken dat er minder parkeeroverlast in de woonomgeving ontstaat en dat bij een tekort aan parkeerplaatsen voor de bewoners de parkeerplaatsen in de avond- en nachturen eerlijk worden verdeeld. Daarvoor is een goede handhaving nodig, waarmee tevens wordt bereikt dat fout parkeren wordt verminderd waardoor de toegankelijkheid voor de hulpdiensten ook verbetert. De kosten voor een goede handhaving bedragen voor bijvoorbeeld de Oosthoek ongeveer € 30.000,- per jaar. Tevens zijn er kosten gemoeid met het vergunningen- en/of het ontheffingenbeheer. Bij invoering van

parkeerregulering in een gebied, is er wel een kans dat bezoekers van de binnenstad en werknemers uitwijken naar andere woonbuurten en toch geen gebruik maken van nieuwe voorzieningen (zoals buitendijks). Zij hebben namelijk de mogelijkheid en de vrijheid om te gaan parkeren in andere buurten. Dat is dan mogelijk aanleiding om de parkeerregulering verder uit te breiden. Dit is zinvol en nodig als diverse straten in een buurt overdag een bezetting hebben die hoger is dan 85% en waar minimaal 15% van de parkeercapaciteit wordt gebruikt door werknemers en/of binnenstadbezoekers. Voor een uitbreiding van de parkeerregulering kunnen we tevens toetsen op het draagvlak bij de betrokken bewoners in het potentiële uitbreidingsgebied.

4. De uitbreidingsopties binnen- en buitendijks

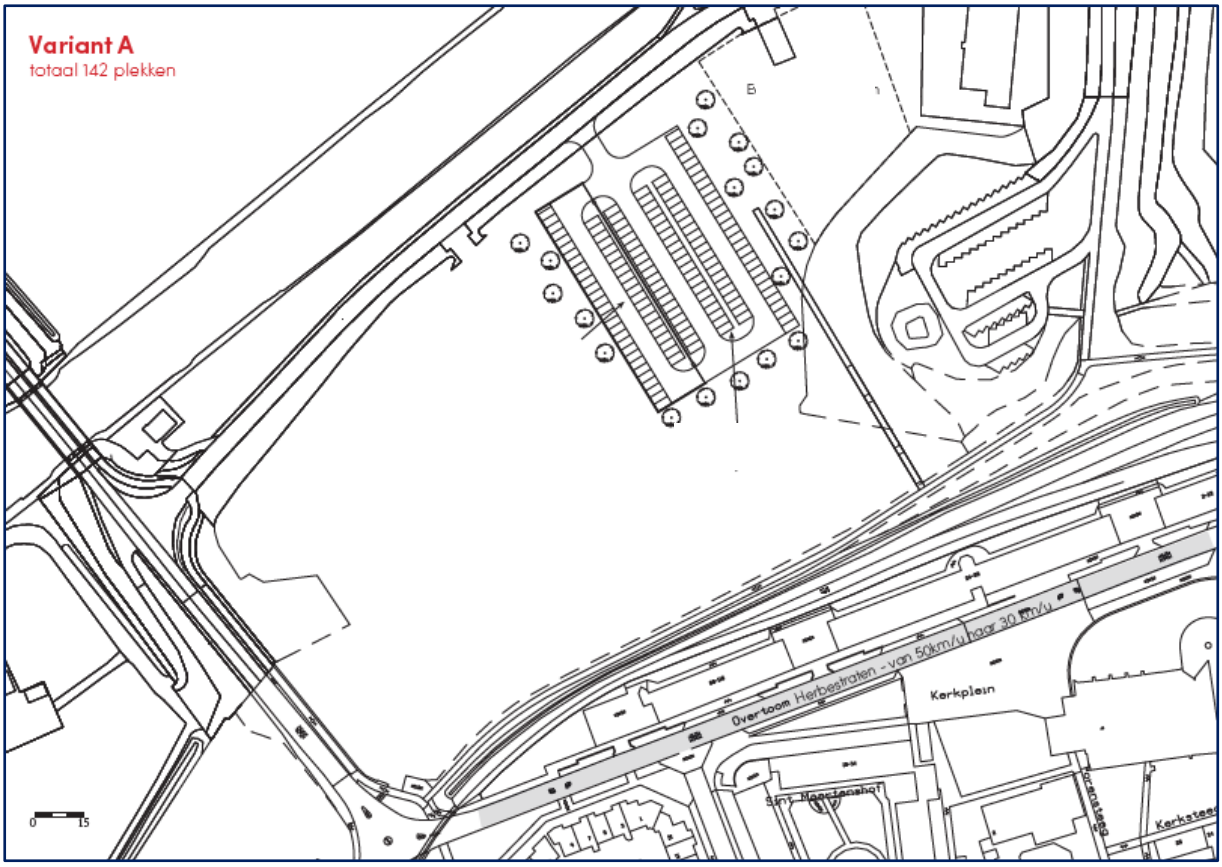
In dit deel van de notitie is informatie opgenomen over de verschillende uitbreidingsopties binnen- en buitendijks. Het gaat om de opties die opgenomen zijn in de moties aangevuld met de volgende opties:

- Een half verdiepte parkeergarage bij het busstation.
- Een open parkeergarage in de Pekelharinghaven.
- Extra parkeerplaatsen bij de Pekelharinghaven op maaiveld door kadeverbreding.
- Uitbreiden parkeervoorzieningen op maaiveld ter plaatse van het busstation en het Kerkplein (Bonifaciuskerk) conform het MAZ-plan of op andere locaties.

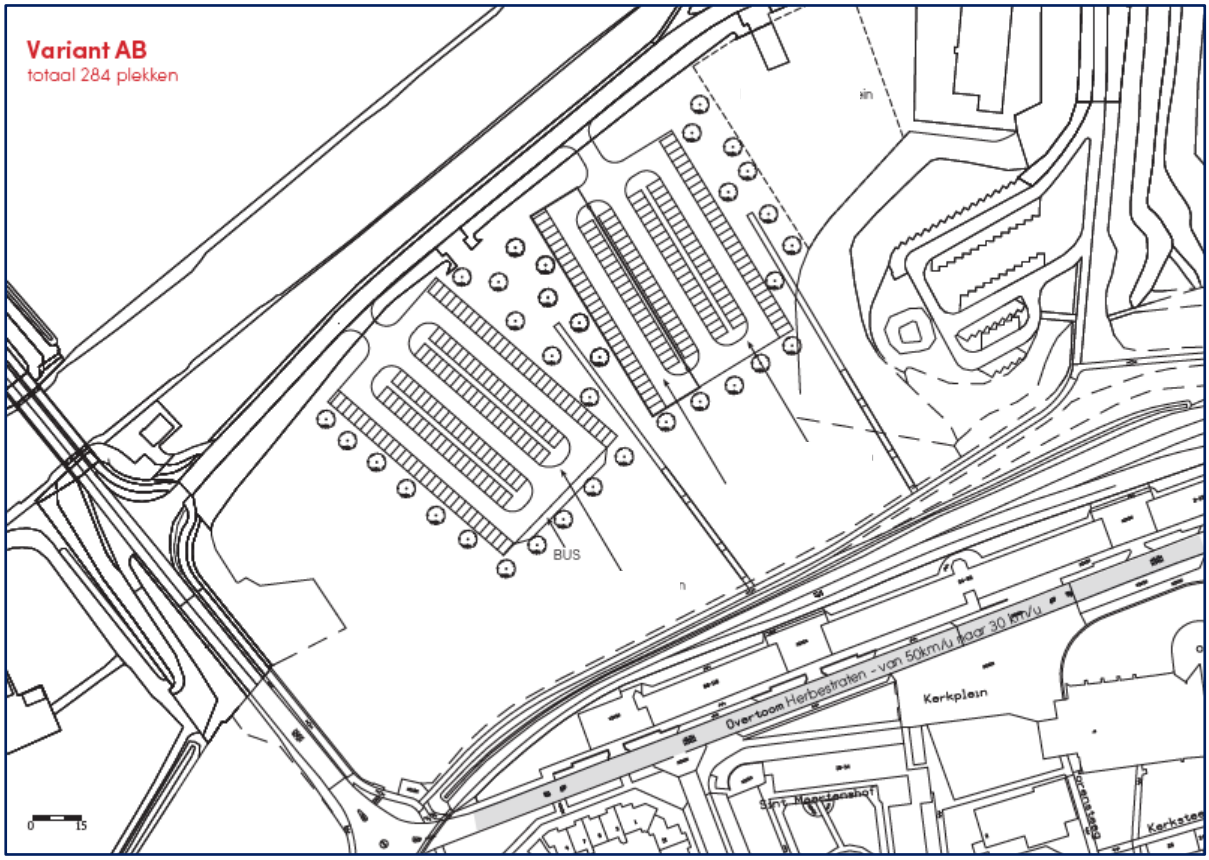
De kostenraming voor de buitendijkse opties (conform de motie) is opgesteld met de gestandaardiseerde SSK-methodiek. De bouwkosten zijn exclusief de volgende posten: grondverwerving of huur, loopverbinding vanaf de dijk naar de binnenstad, ontwikkelen en vaststellen bestemmingsplan, eventueel archeologisch onderzoek, de jaarlijkse beheerkosten (energie, onderhoud, monitoring veiligheid) en btw. De kostenraming is inclusief risicoreservering, onzekerheidsmarges en voorbereidingskosten (engineeringskosten). Tussen de eerder opgestelde ramingen van 2018 en 2019 zijn verschillen ontstaan die verklaard worden uit onder andere de volgende elementen: meer verharding, meer m^2 voetverbinding naar de dijk, afwatering met een drainagesysteem, lichtmasten, dynamische informatieborden, taludtrap en indexering (3%). In iedere variant van de buitendijkse voorzieningen zijn de volgende basisvoorzieningen in de kostenraming opgenomen:

- Extra kwaliteit (vormgeving) en verlichtingsarmaturen.
- Groenvoorzieningen rondom het parkeerterrein.
- Toegangsapparatuur voor het parkeren door bewoners en/of busjes.
- Aankleding loopverbindingen vanaf de parkeervoorzieningen naar de dijk: sfeer, elementen (bijvoorbeeld banken) en groenvoorzieningen.
- Twee digitale informatieschermen die vóór de rotonde kunnen worden ingezet voor specifieke (variabele) informatie over bijvoorbeeld evenementen en het parkeren.

In deze notitie is het parkeerterrein B als uitbreiding van A opgenomen. De kosten van parkeerterrein B als los parkeerterrein zijn het verschil tussen de kosten voor de parkeerterreinen AB en A (ongeveer € 800.000,- exclusief btw).

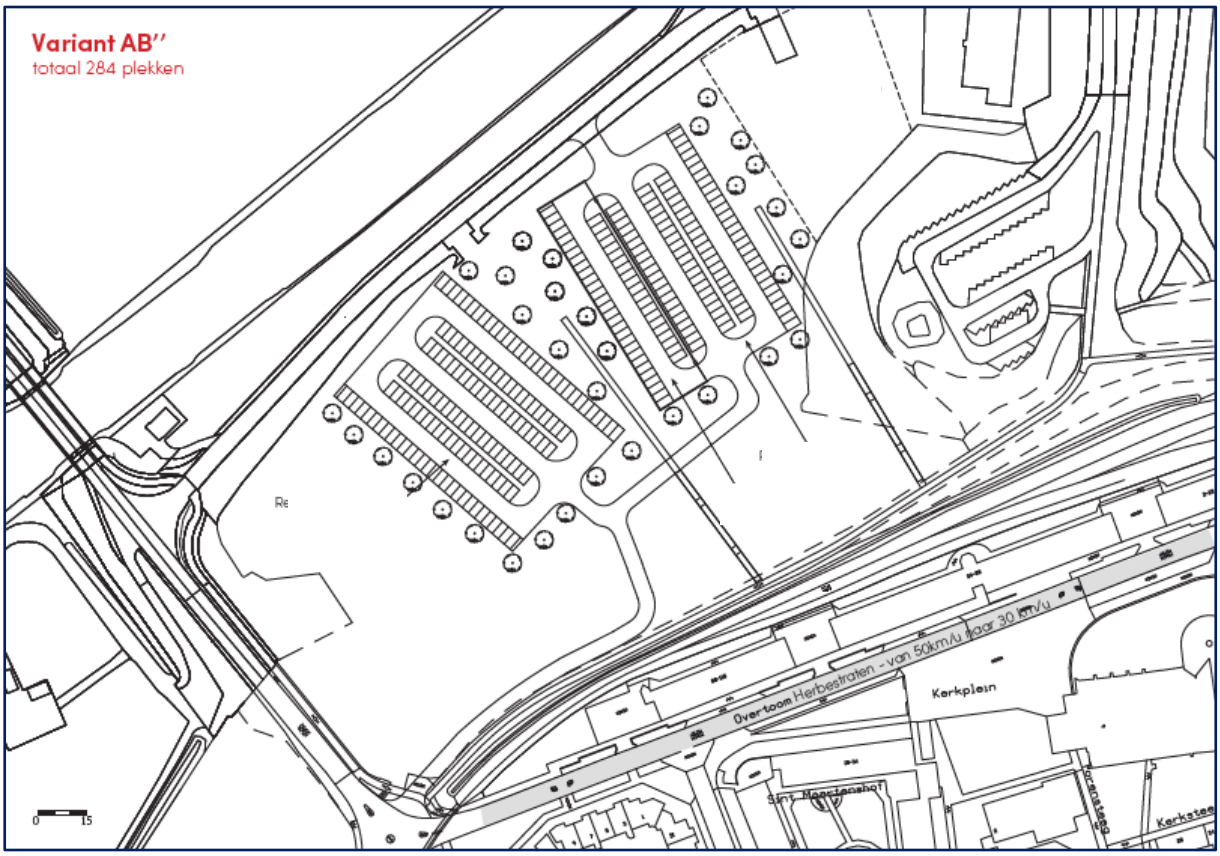


Variant A	
Beschrijving	Een parkeerterrein aan de Zuiderdijkweg. Het parkeerterrein wordt voorzien van bijvoorbeeld groenstenen waardoor de groene uitstraling kan worden behouden. De keuze voor het type verharding heeft invloed op de onderhoudskosten en de wateropname.
Aantal parkeerplaatsen	142
Ontsluiting	Voor het parkeerterrein is een nieuwe (eenvoudige) toegang nodig vanaf de Zuiderdijkweg.
Aanlegkosten parkeren inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarges	€ 940.000,-
Kosten per parkeerplaats	€ 6.625,-
Optie: herinrichting Overtoom en/of rotonde	Andere bestrating omzetten naar 30 km/uur (inclusief plateaus en drempels). Een dergelijke beeldwijziging benadrukt de route naar de buitendijkse parkeervoorzieningen (stadsentree). De doorgaande wegverbinding leidt dan immers naar de buitendijkse parkeervoorziening. De Overtoom is een 'ondergeschikte' aantakking aan de wegverbinding naar de parkeervoorzieningen. Kosten PM.
Doelgroepen	Het parkeerterrein is geschikt voor werknemers, bezoekers (lang parkeren: winkelen, toeristen en evenementen). Deze zullen er uitsluitend gebruik van maken als er in de Oosthoek een vorm van parkeerregulering wordt ingevoerd en deze werknemers niet uitwijken naar andere buurten. Daarvoor zijn structurele afspraken noodzakelijk met werkgevers en werknemers. Het aantal werknemers en bezoekers die nu op werkdagen in de Oosthoek parkeren, bedraagt ongeveer 80 à 90.
Parkeerdruk Oosthoek	Het parkeerterrein is niet geschikt voor bewoners. De loopafstanden is te groot en de sociale veiligheid zal (vooral in de donkere uren) als een barrière worden ervaren, Deze voorziening draagt niet bij aan het verminderen van de parkeerdruk in de Oosthoek
Parkeerdruk binnenstad	Deze voorziening draagt bij aan een vermindering van de parkeerdruk in de binnenstad tijdens evenementen en piekuren en door werknemers mits in delen van de binnenstad parkeerregulering wordt ingevoerd en niet wordt uitgeweken naar andere delen van de binnenstad.
Aantrekkelijkheid binnenstad	Het parkeeraanbod neemt toe. De parkeerdruk in de binnenstad kan afnemen. Dit biedt mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Deze parkeervoorziening kan dan ook passen in een langere termijnontwikkeling.

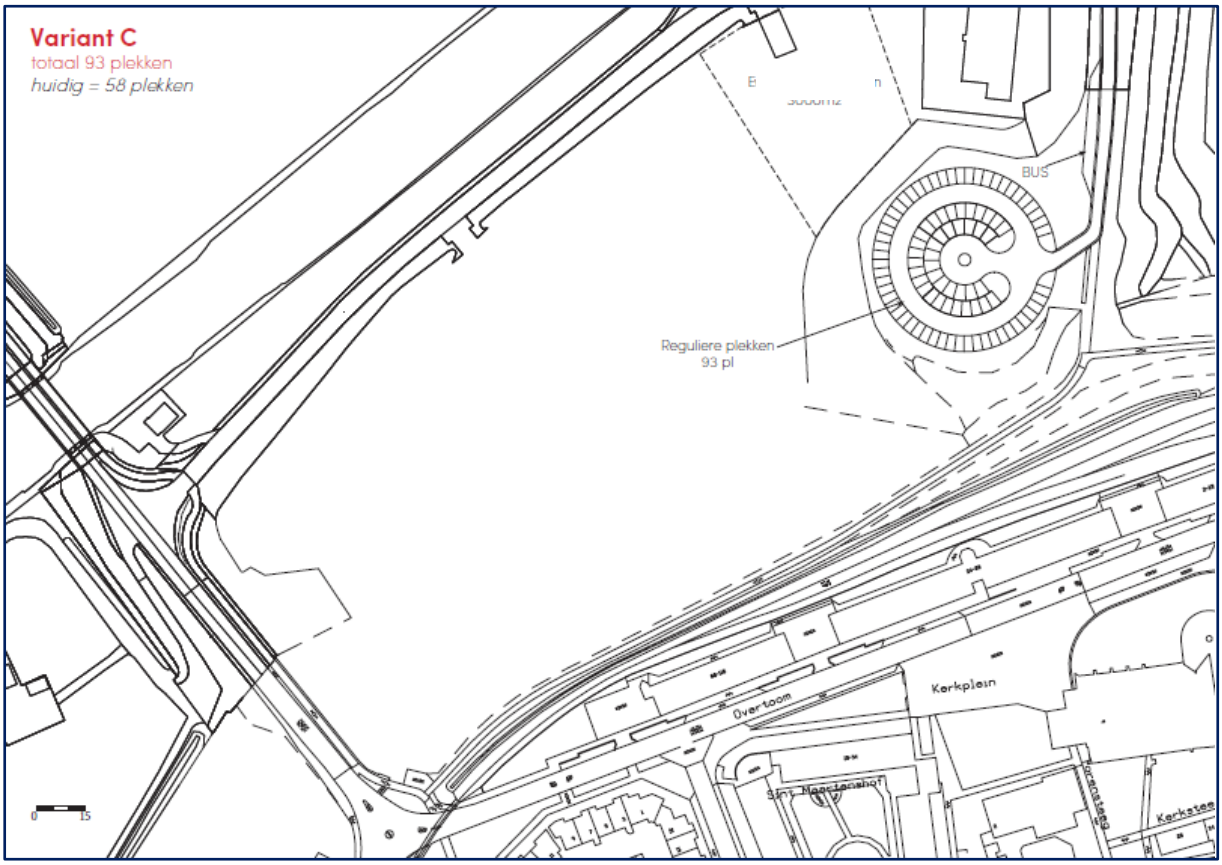


Variant AB, ontsluiting Zuiderdijkweg	
Beschrijving	Het parkeerterrein A wordt uitgebreid met een tweede parkeerterrein B
Aantal parkeerplaatsen	284
Ontsluiting	Voor het tweede parkeerterrein is extra nieuwe (eenvoudige) toegang nodig vanaf de Zuiderdijkweg.
Aanlegkosten parkeren inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarges	€ 1.815.250,-
Kosten per parkeerplaats	€ 6.400,-
Optie: herinrichting Overtoom en/of rotonde	Zie variant A, kosten PM.
Doelgroepen	Conform variant A. Doordat de capaciteit groter is, kunnen in het geval van piekmomenten er meer parkeerders geconcentreerd worden op deze locatie. Daarmee neemt de herinrichting van de Overtoom en de rotonde in belang toe. Het moet uit het wegbeeld blijken dat de parkeervoorzieningen voor de binnenstad vooral buitendijks te vinden zijn. Een flexibele bewegwijzering (tekstborden) vóór de rotonde is daarin essentieel. Het tweede parkeerterrein is ook geschikt voor touringcars (in- en uitstappen).
Parkeerdruk Oosthoek	Het parkeerterrein is niet geschikt voor bewoners. De loopafstanden zijn te groot en de sociale veiligheid zal (vooral in de donkere uren) als een barrière worden ervaren, Deze voorziening draagt niet bij aan het verminderen van de parkeerdruk in de Oosthoek
Parkeerdruk binnenstad	Deze voorziening draagt bij aan een vermindering van de parkeerdruk in de binnenstad tijdens evenementen en piekuren en door werknemers mits in delen van de binnenstad parkeerregulering wordt ingevoerd en niet wordt uitgeweken naar andere delen van de binnenstad.
Aantrekkelijkheid binnenstad	Het parkeeraanbod neemt toe. De parkeerdruk in de binnenstad kan afnemen. Dit biedt mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Deze parkeervoorziening kan dan ook passen in een langere termijnontwikkeling.

Variant AB', nieuwe ontsluiting vanaf de Medemblikkerweg	
Beschrijving	Als AB met een nieuwe ontsluiting vanaf de Medemblikkerweg.
Aantal parkeerplaatsen	274, het aantal parkeerplaatsen is lager dan in de variant AB omdat de ontsluitingsweg door de polder buiten de teen van de dijk wordt aangelegd. Dit is een eis die de provincie stelt in verband met de status van de dijk als provinciaal monument. Behoud van het profiel en talud zijn uitgangspunt.
Ontsluiting	Vanaf de Medemblikkerweg (ten noorden van de rotonde Overtoom) een nieuwe ontsluitingsweg door de polder buiten de teen van de dijk. De aansluiting komt ongeveer 60 m vanaf de bestaande aansluiting (Zuiderdijkweg). Doordat de nieuwe ontsluitingsweg dichtbij de aansluiting Zuiderdijkweg komt te liggen is de toegevoegde waarde van de nieuwe ontsluiting gering temeer daar het nieuwe parkeerterrein goed zichtbaar is direct na de rotonde en de oriëntatie van de automobilist al gericht zal zijn op het parkeerterrein. Een nieuwe ontsluitingsweg zou overigens alleen aansluiting bieden op de parkeerterreinen A en B niet op het hoger gelegen (bestaande of aangepaste) parkeerterrein C.
Aanlegkosten parkeren inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarges	€ 2.041.500,-
Waarvan voorbereidingskosten	€ 367.000,-
Kosten per parkeerplaats	€ 7.450,-
Optie: herinrichting Overtoom en/of rotonde	Zie variant A, kosten PM.
Doelgroepen	Zie AB
Parkeerdruk Oosthoek	Zie AB
Parkeerdruk binnenstad	Zie AB
Aantrekkelijkheid binnenstad	Zie AB



Variant AB'', nieuwe ontsluiting vanaf de rotonde	
Beschrijving	Als AB met een nieuwe ontsluiting vanaf de rotonde.
Aantal parkeerplaatsen	284
Ontsluiting	Nieuwe ontsluitingsweg direct vanaf de rotonde. Deze variant wordt **ontraden** omdat er geen veilige verkeersoplossing mogelijk is bij de rotonde. Het toevoegen van een extra tak op een relatief kleine rotonde leidt tot een onoverzichtelijke en verkeersonveilige situatie. Tevens is er sprake van een kwalitatieve aantasting van de monumentale dijk en komt het autoverkeer dichter bij de appartementen aan de Overtoom. De dijk inclusief het talud heeft een provinciale monumentale status. De verwachting is dat de provincie geen toestemming zal verlenen voor aantasting van het profiel en het beeld.
Aanlegkosten parkeren inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarges	€ 2.005.000
Kosten per parkeerplaats	€ 7.050,-
Optie: herinrichting Overtoom en/of rotonde	Zie variant A, kosten PM.
Doelgroepen	Zie AB
Parkeerdruk Oosthoek	Zie AB
Parkeerdruk binnenstad	Zie AB
Aantrekkelijkheid binnenstad	Zie AB



Variant C, bestaande parkeerterrein buitendijks uitbreiden	
Beschrijving	Het bestaande (hoger gelegen) parkeerterrein buitendijks wordt efficiënter ingedeeld en uitgebreid.
Aantal parkeerplaatsen	Uitbreiding van 58 naar 93 parkeerplaatsen: +35 parkeerplaatsen
Ontsluiting	Via bestaande smalle weg. Voor het verkeer in twee richtingen is bermverharding nodig.
Aanlegkosten parkeren inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarges	€ 394.250,- (exclusief bochtverruiming toegangsweg, exclusief eventuele afsluitmogelijkheden en camerabewaking).
Waarvan voorbereidingskosten	€ 95.000,-
Kosten per parkeerplaats	€ 14.000,-
Optie: extra kwaliteit	€ 31.250,-
Optie: herinrichting Overtoom en/of rotonde	Zie variant A, kosten PM.
Doelgroepen	Het parkeerterrein is geschikt voor werknemers, bezoekers (lang parkeren: winkelen, toeristen en evenementen). Voor bezoekers blijft het parkeerterrein min of meer 'verscholen' in vergelijking met parkeerterrein A. Variant C zal voor (incidentele) bezoekers uitsluitend een rol kunnen spelen indien vóór de rotonde dynamische informatie wordt geplaatst en de weg een natuurlijkere beweging maakt naar de Medemblikkerweg. Daarvoor is een reconstructie van de rotonde nodig . Werknemers zullen uitsluitend van deze parkeervoorzieningen gebruik maken als er in de Oosthoek een vorm van parkeerregulering wordt ingevoerd en deze werknemers niet uitwijken naar andere buurten. Daarvoor zijn structurele afspraken noodzakelijk met werkgevers en werknemers. De loopafstand van locatie C is kleiner dan vanaf locatie A. Deze locatie kan niet door touringcars worden bereikt tenzij de aansluiting op de Zuiderdijkweg wordt verruimd (grote boogstraal).
Parkeerdruk Oosthoek	Zie AB
Parkeerdruk binnenstad	Zie AB
Aantrekkelijkheid binnenstad	Zie AB

5. De uitbreidingsopties binnendijks

Binnendijks zijn de locaties beoordeeld die opgenomen zijn in de moties aangevuld met: een parkeergarage op de locatie van de gymzaal bij het Kerkplein, een half verdiepte parkeergarage op het busstation en een uitbreiding op maaiveld aan de kop van de Pekelharinghaven.

De kostenramingen zijn gemaakt op basis van een volumeraming, kengetallen en referentiesituaties. De kostenramingen zijn vooral bedoeld om een beeld te krijgen van de orde van grootte van de kosten en voor het vergelijken en afwegen van varianten onderling. De beheerkosten voor parkeergarages zijn bepaald op basis van kencijfers voor operationele beheerkosten (elektra, apparatuur), onderhoudskosten voor vastgoed en kosten voor archeologisch onderzoek (bandbreedte). Voor de Pekelharinghaven (variant 'open bak') zijn extra beheerkosten opgenomen voor schoonmaken, waterafvoer (bijvoorbeeld een pomp voor het afvoeren van regenwater).

Parkeervoorziening (garage) Kerkplein (Bonifaciuskerk)

In de quick scan van 2017 was er vanuit gegaan dat het raadzaam is om voor een eventuele parkeergarage voldoende afstand tot de toren aan te houden in verband met het risico van verzakking. Als de stabilisatie van de kerktoren daadwerkelijk wordt uitgevoerd, kan dichter bij de toren worden gebouwd. Wel wordt aangeraden om dan bij de uitvoering van het Jetgrouten rekening te houden met de eventuele aanleg van een parkeergarage en de groutkolommen dieper te steken. Ook wordt aangeraden om door horizontale verankering de grond extra te stabiliseren zodat ook in een situatie met (bouwput voor de) parkeergarage de grond voldoende stevig is. Het Kerkplein heeft de status van Archeologisch Rijksmonument. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden voor een parkeergarage op deze locatie moet een monumentenvergunning worden aangevraagd bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De Rijksdienst heeft aangegeven dat de kans dat een dergelijke vergunning wordt verleend, (vrijwel) nihil is. Om deze reden is deze variant nu niet verder onderzocht. Daarbij moet ook worden opgemerkt dat op deze locaties slechts een kleine parkeergarage mogelijk is. In onderstaande tabel zijn nog wel de gegevens van een parkeergarage in één laag onder het plein opgenomen op basis van de quick scan van 2017.

Naast de locatie onder het plein is beoordeeld of er een parkeervoorziening mogelijk is ter plaatse van de gymzaal. Het grondoppervlak van deze locatie is te klein voor een ondergrondse parkeergarage. Wel is een mechanische parkeergarage (met autolift in plaats van hellingen voor in- en uitritten) voor bewoners mogelijk. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de gymzaal intensief wordt gebruikt en dat er extra sloop- en nieuwbouwkosten ontstaan.

Ondergrondse parkeergarage Bonifaciuskerk					
Ondergrondse lagen	**Locatie**	**Aantal pp**	**Aanlegkosten**	**Investering/pp**	**Jaarlijkse beheerkosten**
1 laag	Onder plein	60	€ 2,7-3,3 miljoen	€ 45.000-55.000	€ 36.000
1 laag	Gymzaal	50	€ 3,5 miljoen	€ 70.000	€ 25.000
2 lagen	Gymzaal	100	€ 6,5 miljoen	€ 65.000	€ 50.000

De kostenraming is inclusief kosten voor archeologie (lage en hoge raming), exclusief de sloop- en vervangingskosten van de gymzaal, exclusief btw. De jaarlijkse beheerskosten worden mede bepaald door de benodigde parkeerapparatuur.

Parkeervoorziening (garage) busstation

Voor een ondergrondse parkeergarage ter plaatse van het busstation is uitgegaan van een oppervlak onder het busstation en de Overtoom conform de quick scan van 2017. Naast een ondergrondse parkeergarage zijn de kosten geraamd van een half verdiepte parkeergarage in 1 of 2 lagen. In een dergelijke variant worden er kosten bespaard ten opzichte van een volledig ondergrondse variant. Tevens levert deze variant relatief meer parkeerplaatsen op doordat de hellingbaan korter wordt. In de half verdiepte variant met 1 laag ligt het dak van de parkeergarage ongeveer 1,5 m boven het maaiveld. Dit dak kan als een groen dak worden uitgevoerd. In de variant met twee lagen is de bovenste laag een (open) parkeerdek waarvan de vloer ongeveer 1,5 m boven maaiveld ligt. Het dak van geparkeerde voertuigen ligt dan op 3,00 tot 3,25 m boven maaiveld. Een half verdiepte parkeergarage vergt uiteraard een zorgvuldige inpassing in de monumentale omgeving. Gevels en materiaalgebruik moeten goed op elkaar worden afgestemd bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een 'groene' garage.

Parkeervoorziening busstation						
Ondergrond-se lagen	**Aantal pp**	**Verval-len pp**	**Netto toename**	**Aanlegkosten**	**Investering per toegevoegde pp**	**Jaarlijkse beheerkosten**
1	120	10	110	€ 5.2-5,5 miljoen	€ 47.250-50.000	€ 60.000
2	200	10	190	€ 8.4-8,7 miljoen	€ 44.250-45.750	€ 92.000
2 lagen, half verdiept	84	18	66	€ 2,3 miljoen	€ 34.850	€ 55.000

De kostenraming van de variant half verdiept twee lagen is opgesteld op basis van een uitgewerkt ontwerp en is daarmee iets nauwkeuriger dan van de quick scan ramingen.
De kostenraming is inclusief kosten voor archeologie (lage en hoge raming) en voor de half verdiepte variant exclusief de kosten voor de eventuele verplaatsing van het busstation. De kosten voor het verplaatsen van het busstation zijn mede afhankelijk van de nadere uitwerking van een ontwerp.

Doelgroepen	Een parkeervoorziening ter plaatse van het busstation is in ieder geval geschikt voor bewoners. Een specifieke gebruikersgroep kan worden gevormd door bewoners met een bedrijfsbusje. Een parkeergarage biedt de mogelijkheid om een bedrijfsbusje veilig te stallen. Tevens is de parkeervoorziening geschikt voor alle bezoekers van de binnenstad (winkelen). Voor toeristen en evenementen heeft de half verdiepte garage maar een beperkte toegevoegde waarde. Om te voorkomen dat deze garages door werknemers worden gebruikt is een regulerings- en en/of toegangssysteem noodzakelijk.
Parkeerdruk Oosthoek	Een veilige stalling voor personenauto's en/of bedrijfsbusjes biedt mogelijkheden om de parkeerdruk in de Oosthoek te verminderen. Daarvoor is wel een regulering en/of toegangssysteem noodzakelijk.
Parkeerdruk binnenstad	Een grote ondergrondse parkeergarage (2 lagen) biedt mogelijkheden om de parkeerdruk in de binnenstad structureel te verminderen. Voor de kleinere garages geldt dat uiteraard in mindere mate.
Aantrekkelijkheid binnenstad	Het parkeeraanbod neemt toe. De parkeerdruk in de binnenstad kan afnemen. Dit biedt mogelijkheden om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Deze parkeervoorzieningen kunnen dan ook passen in een langere termijnontwikkeling.

Parkeervoorziening (garage of parkeerdek) Pekelharinghaven

Voor de kop van de Pekelharinghaven zijn 3 principes onderzocht:

1. Een parkeervoorziening tussen de kop van de Pekelharinghaven en de eerste steigers voorzien van een dek ("stadsplein").
2. Een verdiept gelegen open parkeervoorziening tussen de kop van de Pekelharinghaven en de eerste steigers.
3. Kadeverbreding aan de kop van de Pekelharinghaven en parkeren op maaiveld.

Parkeervoorziening Pekelharinghaven						
Aantal ondergrondse lagen	**Aan-tal pp**	**Verval-len pp**	**Netto toename**	**Aanlegkosten**	**Investering per toegevoegde pp**	**Jaarlijkse beheerkosten**
1 laag, gesloten	160	11	149	€ 5,9 miljoen	€ 39.550	€ 76.000
1 laag, open	160	11	149	€ 4,5 miljoen	€ 30.250	€ 65.000
0, kadeverbreding, 1 rij	25	11	14	€ 0,32 miljoen	€ 23.500	
0, kadeverbreding, 2 rijen	50	11	39	€ 0,39 miljoen	€ 10.250	

Doelgroepen	De grote parkeervoorziening (160 pp) heeft een functie voor bezoekers van de binnenstad en voor bewoners. Dat geldt ook voor de kadeverbreding maar slechts in beperkte mate.
Parkeerdruk Oosthoek	Een veilige stalling voor personenauto's en/of bedrijfsbusjes biedt mogelijkheden om de parkeerdruk in de Oosthoek te verminderen. Dit geldt vooral voor het zuidelijk deel van de Oosthoek en het Gedempt Achterom. Daarvoor is wel een regulering en/of toegangssysteem noodzakelijk.
Parkeerdruk binnenstad	Een grote parkeervoorzieningen (160 pp)biedt mogelijkheden om de parkeerdruk in de binnenstad structureel te verminderen.
Aantrekkelijkheid binnenstad	De uitbreiding op maaiveld leidt tot een afname van de verblijfs- en beeldkwaliteit. Deze geldt ook voor een verdiept liggende open parkeerbak. De gesloten parkeerbak biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een stadsplein en het herinrichten van het Gedempt Achterom tot een hoogwaardigere stadsruimte. Deze optie heeft thans geen prioriteit omdat eerst het parkeren aan de noordzijde van de binnenstad verbeterd moet worden. De optie voor de Pekelharinghaven kan voor de langere termijn in beeld gehouden worden, maar dan in combinatie met een kwaliteitsslag voor het Gedempt Achterom en de winkel- en verblijfsfunctie (waaronder terrassen) in de Nieuwstraat en een aantrekkelijke omgeving van de kop van de Pekelharinghaven. Dat vindt t.z.t. bij voorkeur plaats op basis van één samenhangende stedenbouwkundige visie voor dit gebied. Samenhang en kwaliteit zijn daarin de basis voor een versterking van de aantrekkelijkheid en de economische positie.