

Bijlage: Zienswijzennota integraal parkeerbeleid (CONCEPT TOT AAN RAADSBSLUIT)		Reactienota ingediende zienswijzen integraal parkeerbeleid		
Nr	Categorie	Inhoudelijke toelichting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Aanpassingen integraal parkeerbeleid
1	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als [bewoner van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
2	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar/bewoner van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Ik woon sinds augustus 2022 op Lapis Lazuli 42 en heb GEEN inpandige parkeerplaats. Ik krijg van de Gemeente Dijk en Waard GEEN parkeervergunning en van Interparking GEEN abonnement in de parkeergarages. Dat betekent dus dat ik, met het nieuwe tarief, op jaarbasis €4380 (365x€12) kwijt ben aan parkeren. Ter vergelijking, in Amsterdam, waar ik voorheen woonde betaalde ik voor een bewoners-parkeervergunning €355 per jaar. Met de €730,- (365x€2) die ik hier met het huidige parkeertarief kwijt ben op jaarbasis kan ik leven, maar €4380 is toch echt te gek voor woorden. Lapis Lazuli heeft 207 woningen en maar 80 inpandige parkeerplaatsen, het zou dus niet meer dan redelijk zijn dat bewoners zonder inpandige parkeerplaats een parkeervergunning krijgen of een abonnement in parkeergarage P4. Daar wil ik natuurlijk best voor betalen, ik ben niet anders gewend, maar 4380 euro is echt niet normaal. Toen ik naar Heerhugowaard verhuisde had ik niet kunnen dromen dat het parkeren hier financieel zo een probleem zou worden. Ik ben ook van mening dat uw Integraal Parkeerbeleid een waardevermindering van mijn appartement met zich meebrengt, misschien wel onverkooptbaar wordt. Ik hoop ook echt dat er voor de bewoners van Lapis Lazuli en het Stadscentrum een regeling wordt getroffen. Voor mij persoonlijk wordt dit in ieder geval onbetaalbaar. Ik vertrouw er op dat mijn zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
3	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar en bewoner van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Het complex is voorzien van 80 eigen parkeerplaatsen en 207 appartementen. In de huidige situatie kunnen de bewoners die geen parkeerplaats hebben kunnen kopen geen aanspraak maken op een vergunning om in omliggende wijken te parkeren. Deze situatie is bekend bij de eigenaars en huurders. Voor het parkeren dient gebruik te worden gemaakt van de aanwezige parkeervoorzieningen (P1 t/m P4). In mijn geval heb ik een bewonersabonnement sinds 2017 (ik woonde hiervoor aan het Coolplein) voor 162,01 per kwartaal, of circa 54,- per maand. Echter worden deze abonnementen doorgaans niet toegewezen aan bewoners van Lapis Lazuli. Hierdoor betalen veel bewoners het dagtarief van 2,- per dag (circa 60,- per maand). Indien het dagtarief voor parkeren verhoogd wordt heeft dit voor veel bewoners dus een catastrofale impact op de maandelijkse kosten, met een worst-case scenario tarief van 360,- per maand. Het is daarnaast niet duidelijk of de abonnements tarieven evenredig verhoogd zullen worden. Deze onbetaalbare tarieven zullen de mobiliteit ontnemen van ons als inwoners, veelal starters, lagere- en middeninkomers, wat op zijn beurt kan leiden tot het verlies van baan en daarmee de bestaanszekerheid. Ik dring dus aan op het opnemen van een oplossing voor ons als bewoners in het definitieve beleid. Mijn inziens zijn de volgende mogelijkheden haalbaar en redelijk: - Geef de bewoners van Lapis Lazuli de mogelijkheden een betaald abonnement in de parkeergelegenheden P1 t/m P4 af te nemen, en verzekert dat deze tarieven op een redelijk niveau blijven, indexatie daargelaten. Ik parkeer zelf sinds 2017 in P2 en hier is meer dan genoeg parkeergelegenheid. Ik heb in 6 jaar slechts twee keer meegemaakt dat de garage vol was. - Neem Lapis Lazuli op in het vergunningsgebied, waarbij een vergunning gegeven wordt voor het parkeren in P1 t/m P4. De gemaakte afspraak tussen de gemeente en projectontwikkelaar, waarbij een vergunningsaanvraag voor de bewoners van het complex op voorhand wordt afgewezen, is mijn inziens niet meer redelijk als de toentertijd aanwezige alternatieven worden weggenomen. Ik vertrouw er op dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
4	Parkeertarief Middenwaard	Als belanghebbende en betrokken burger van de gemeente wil ik u door middel van deze zienswijze laten weten dat ik het niet eens ben met de voorgenomen wijzigingen van het parkeerbeleid en de daaraan gekoppelde verhoging van de parkeergelden. Wij zijn in 1979 in Heerhugowaard komen wonen en sinds 1 februari 2016 woon ik met mijn echtgenote aan de Barnsteen. Als belanghebbende maak ik bezwaar om de volgende redenen: Ik stel mijn auto als bewoner van appartementencomplex De Barnsteen in P2 van winkelcentrum Middenwaard. Voor bewoners van de Barnsteen is er een parkeerabonnement met een aangepast tarief voor de parkeergarage, want wij kunnen geen parkeervergunning krijgen en in ons appartementencomplex is geen parkeergarage. Ik hoop, dat u het tarief van dit abonnement ongemeind laat. Als onze kinderen en kleinkinderen of onze vrienden op bezoek komen betalen ze nu twee Euro parkeergeld, maar vanaf volgend jaar zou dat fors hoger worden. Dat wordt een belemmering om ons te bezoeken. Als betrokken burger maak ik eveneens bezwaar op uw voornemen de parkeertarieven te verhogen. In mijn werkzame leven heb ik beroepshalve heel veel winkelcentra in Nederland en daarbuiten bezocht. Mijn conclusie is dat de gemeente Dijk en Waard met recht trots mag zijn op winkelcentrum Middenwaard en alle voorzieningen daaromheen. Helaas zien wij met lede ogen de leegstand toenemen. De voorgenomen drastische verhoging van de parkeertarieven zal die leegstand alleen maar versterken, waardoor het winkelcentrum, de horeca en de overige voorzieningen voor bezoekers minder of wellicht helemaal niet meer interessant worden. Vanuit ons appartement hebben wij goed zicht op de parkeergarages en de verkeersdrukte rond Middenwaard. Daarnaast wandelen wij als gepensioneerden vrijwel dagelijks door en rond het winkelcentrum. Wij hebben nog nooit geconstateerd dat P2 en de parkeergarage onder P1 vol stonden. Alleen P3 (Coolplein) staat wel eens vol, maar dan voornamelijk in de avonden als er een voorstelling in het theater plaatsvindt. Verkeersopstoppen zien wij uitstekend als er op het kruispunt Middenweg/Zuidtangend door verkeersregelaars geoefend wordt. Wij kijken rechtstreeks uit op het zebrapad tussen het Huguens college en het winkelcentrum. Auto's stoppen keurig als er groepen leerlingen in de pauze naar de winkels lopen. Onveilige situaties hebben wij nog nooit gezien. Met het verhogen van de parkeergelden en daarmee het doelbewust afremmen van de bezoekersaantallen wordt er een oplossing gezocht voor een niet bestaand probleem. Mocht voor uw college het financiële aspect de drijfveer zijn om de parkeertarieven te verhogen, dan is het zuur om dit af te wentelen op burgers en hardwerkende ondernemers. Waar de landelijke politiek zich druk maakt om bestaanszekerheid, armoedebestrijding en meer financiële ruimte voor (jonge) gezinnen en tweeverdieners, worden door deze maatregelen de financiële problemen voor de inwoners alleen maar versterkt. Het is voor mij als burger onbegrijpelijk als een college, dat gedemoneerd wordt door partijen met "Dijk en Waard" in hun naam en dus in goed vertrouwen door de burgers zijn gekozen om hun belangen te behartigen, akkoord gaat met dit uiterst risicovolle voornemen. Welke bestuurder wil erop afgerekend worden dat hij of zij doelbewust het bruisende hart uit het Stadshart heeft gesneden? Tenslotte: Dijk en Waard is een fijne gemeente om te wonen, waar mensen elkaar op straat gewoon nog groeten en dat ondanks de vele nieuwbouwwijken het dorps karakter is blijven bestaan. Het zou prettig zijn als dit zo blijft. Ik hoop, dat u dit voornemen herroep en wens u veel wijsheid bij de besluitvorming.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelen publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

5	Parkeertarief reizigers NS	Via deze weg wil ik graag een zienswijze indienen betreffende het concept integraal parkeerbeleid Dijk en Waard 2023-2030: Mijn naam is Lida Hale, ik woon in Oudkarspel. Ik werk in Amsterdam Sloterdijk en neem hiervoor de trein van 06:01 uur 's ochtends vanaf station Heerhugowaard. Ik ga met de auto naar het station, het parkeren bij het station is tot nu toe altijd gratis geweest. Op woensdagen is het altijd zeer rustig op het parkeerterrein, ook als ik terugkom om 16:30. Voor Corona was dit inderdaad wel anders, toen was het stationsparkeerterrein elke dag vroeg al geheel vol. MUN VRAAG: zijn er actuele cijfers bekend over hoe de situatie nu is qua parkeerdrukke per dag? Hier lees ik in uw concept niets over? In uw concept zet ik mijn vraagtekens bij de volgende pagina's: Pagina 9: "dit parkeerbeleid faciliteert ontwikkelingen in het stationsgebied en stimuleert het gebruik van de trein"; ik parkeer nu gratis (!) en straks voor 4 euro per dag, dat is tegenstrijdig met wat u vermeldt "stimuleert het gebruik van de trein"! Pagina 10: "werknemers in het gebied: voor hen is belangrijk dat ze iedere dag gemakkelijk hun werkplek kunnen bereiken. Vaak zijn dit inwoners van Dijk en Waard, maar ook werknemers die verder weg wonen!"; vanuit Oudkarspel ben ik echt afhankelijk van de auto om op tijd mijn trein te halen van 06:01 uur 's ochtends. Ik ga er dan financieel op achteruit volgens uw concept: 4 euro per werkdag! Pagina 11: "OV-reizigers die parkeren bij het station en met het OV verder reizen. Zij willen gemakkelijk parkeren en op tijd een parkeerplaats vinden om de trein te halen!"; zijn er actuele cijfers bekend over hoe de situatie nu is qua parkeerdrukke per dag? Hier lees ik in uw concept niets over? Ik zie nl. momenteel geen probleem: het parkeren is gemakkelijk omdat het rustig is. Dus is er wel een probleem? U wilt toch geen parkeertarief gaan berekenen als er geen parkeerdrukke per dag? Dat zou betekenen: enkel geld vragen aan de burger terwijl er geen probleem is momenteel. Pagina 13: "een stationskwartier dat functioneert als volwaardig centrumgebied van de gemeente, een goed ontsloten en multifunctionele OV-knoop met trein, bus"; vanuit Oudkarspel rijdt er geen bus naar station Heerhugowaard! Pagina 21: "de P+R-terreinen bij het station staan vol, waardoor er veel zoekverkeer is"; ik merk dat absoluut niet op woensdagen, dan is het ZEER rustig op het parkeerterrein bij het NS Station. Mijns inziens is er dan geen parkeerprobleem! Ik was bang toen ik las van het nieuwe parkeerbeleid dat dit mij als treinfarens ook 2,20/uur zou kosten, maar ik lees in Bijlage 1, pagina 41 dat er een maximum komt van € 4 per dag voor NS-farens? Van 0 naar 4 euro vind ik een erg grote verandering. Waarom kom ik nog met de auto? Er is geen busverbinding vanuit mijn woonplaats Oudkarspel naar station Heerhugowaard. De 1e bus 's ochtends naar station Alkmaar vertrekt om 5:52 vanaf Haagwinde, Oudkarspel. Dan ben ik (theoretisch) 6:20 op Alkmaar Station. Dan haal ik de trein van 6:27 niet... Mijn werk in Amsterdam Sloterdijk start om 7:00 maar dat ga ik dan niet redden. Op de fiets van Oudkarspel naar HHW station is 6,6 km / 21 minuten, kortste route langs de N242 – Westerveg. Dit is een onverlichte route is langs het kanaal Alkmaar-Kolhorn! Dit geeft mij een onveilig gevoel en is totaal niet aantrekkelijk om hier om 05:30 's ochtends in het donker te fietsen, zou dit meegenomen kunnen worden als verbeterpunt? Enkel zo wordt het aantrekkelijker voor mij als treinfarens om voor de fiets te kiezen in plaats van de auto! Fietsenstalling: zijn er cijfers bekend over de veiligheid van de fietsenstalling op station Heerhugowaard? Ik begrijp dat het nu een "Bewaakte zelfservice stalling met beveiligde toegang" is? Eerste 24 uur gratis. Is de bewaking met een camera? Er zit geen persoon meer? Is het aantal fietsdiefstallen hiermee gedaald, wat eerst erg hoog was zoals ook benoemd in uw concept pagina 21: er komt veel fietsdiefstal voor op het Stationsplein (78 gevallen in 2022). Ook hier heb ik geen goed gevoel bij dat zij mijn fiets veilig kan stallen op het station Heerhugowaard. Graag informeer ik u nog over: - parkeertarief bij NS-Station Hoorn: € 2,80/dag zie https://www.hoorn.nl/parkeren-bezoekers (waarom vindt Heerhugowaard dat zij € 4/dag mag gaan rekenen?) - parkeertarief bij NS-Station Alkmaar Noord: gratis zie https://stations.nl/stations/alkmaar-noord/ (waarom vindt Heerhugowaard dat zij € 4/dag mag gaan rekenen?) Ik hoop dat u mijn punten als treinfarens vanaf mijn huis in Oudkarspel naar station HHW en dan met de trein naar Amsterdam meeneemt in uw plan zodat het betaalbaar en plezierig blijft voor mij en vele anderen om vanaf station HHW te reizen!	Het integraal parkeerbeleid houdt rekening met de voorziene toekomst. In en rond ons Stationskwartier staan vele ontwikkelingen op stapel. Indien wij geen parkeermaatregelen treffen verwachten wij parkeerproblemen in dit gebied. Door toename van het aantal automobilisten die hier parkeren en hier (verder) reizen met de trein. Hiernaast verwachten wij een grotere parkeervraag van treinsreizigers om te parkeren bij het station. Om die reden gaan wij ons inzetten voor een nieuwe en grotere P+R in dit gebied, die als parkeergarage gerealiseerd zal worden. Het parkeergedrag in het Stationskwartier trachten wij met parkeerregulering te beïnvloeden, waarbij wij in overleg met spoorpartijen willen komen tot een parkeertarief voor treinsreizigers van € 2,00 per dag vanaf 2025 en na de bouw van de parkeergarage € 4,00 per dag. Voor niet-treinsreizigers geldt een parkeertarief van € 4,00 per dag vanaf 2025 en na de bouw van de parkeergarage € 9,00 per dag.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56).
6	Ongelijkheid abonnement versus 1e vergunning & invalidekaart	Reeds weken geleden heb ik over bovenstaand onderwerp een mail gestuurd via het algemene mailadres van Dijk en Waard en waarop ik tot heden geen reactie heb ontvangen. Om die reden stuur ik deze mail naar de wethouder. Mijn vrouw en ik wonen aan de Parelhof 92, te Heerhugowaard en hebben een parkeerabonnement bij parkeergarage P4, waarvoor wij elk kwartaal ongeveer euro 95 betalen. Als ik het voorgenomen parkeerbeleid lees ingaande 1 januari 2025 waarbij de parkeervergunning voor de eerste auto gratis is. Gezien de plannen om de parkeertarieven fors te verhogen vraag ik mij af of het abonnement ook fors omhoog gaat. Afgezien daarvan ontstaat er een rechtsongelijkheid als in andere delen van het centrum gratis een parkeervergunning voor de eerste auto wordt verstrekt en ik reeds nu moet betalen om te kunnen parkeren. Teneinde deze rechtsongelijkheid op te heffen, verzoek ik u om de bewoners die thans verplicht zijn een parkeerabonnement in parkeergarage P4 te nemen, ook een gratis parkeervergunning te verstrekken voor de eerste auto. Voorts heb ik vorig jaar een invalideparkeerkaart aangevraagd, die werd afgewezen, omdat ik door mijn echtgenote bijvoorbeeld bij de voordeur kan worden afgezet met de rollator en als er geen wegloep gevaar is, zou ik geen recht hebben op een invalideparkeerkaart. Ik zal nog even mijn situatie beschrijven: begin dit jaar heb ik een zware hartoperatie gehad, ik ben zeer slechtziend en ik heb last van polyneuropathie in mijn voeten. Mijn echtgenote heeft inmiddels in beide benen haar achillespees gebroken waardoor zij ook loopproblemen heeft. Door al deze beperkingen ben ik niet in staat om langer dan 100 meter te lopen. In verband met mijn beperkingen moet mijn echtgenote mij in alles begeleiden. Ik blijf het onbestaanbaar vinden dat ik geen recht zou hebben op een invalide parkeerkaart. Graag ook uw aandacht hiervoor. Graag zie ik uw reactie tegemoet.	Een vergunning wordt afgegeven voor auto's die parkeren in de openbare ruimte in een gebied met vergunningenbeleid. Uw woning staat niet in een dergelijk gebied met parkeervergunningen, maar er buiten. Een abonnement wordt afgegeven voor een parkeerplek in een parkeergarage. Voor bewoners boven winkelcentrum Middenwaard is daarom bepaald dat die, afhankelijk van de locatie van de woning, een bewonersabonnement voor één van de parkeerlocaties P1 t/m P4 aan kunnen schaffen. In uw situatie is dat de parkeergarage P4 Stadsplein. Het toewijzen van invalideparkeerkaarten gebeurt op basis van een aantal voorwaarden. Indien u van mening bent dat u door uw veranderde situatie op dit moment in aanmerking dient te komen voor een invalideparkeerkaart, raden wij u aan deze opnieuw aan te vragen.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
7	Parkeertarief Middenwaard	Ik las in de krant over jullie plannen om de parkeer gelden te verhogen naar zelfs €12,- per dag bij winkelcentrum Middenwaard. Ik wil hierbij aangeven dat dat heel erg vind en daardoor zeker nooit meer ga winkelen in het mooie winkelcentrum. Ik hoor vele mensen om mij heen zeggen dat ze dan niet meer naar Middenwaard gaan. Jammer want winkeliers zullen daardoor weggaan, nog meer leegstand en verpaupering tot gevolg. Het moet maken van dit Winkelcentrum zal dan voor niets zijn geweest. Ik persoonlijk begrijp werkelijk waar niet waarom een gemeente dit de bewoners aan doet. Heerhugowaard heeft al heel echt centrum zoals een stad en dan deze maatregel waardoor dit ook ook ontnomen gaat worden.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhаве is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhаве zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhаве is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		1)Om parkeren van personeel tegen te gaan, is er over nagedacht om bv op het bovenste dek van de parkeergarage bij de lidl te reserveren voor personeel? Dat dek wordt nooit gebruikt, daar moet voor personeel toch iets op te verzinnen zijn. 2) veel mensen blijven langer hangen dan 1 à 1,5 uur en combineren boodschappen doen met winkelen lunchen. Door de parkeer kosten zó te verhogen kan ik je vertellen dat de mensen naar omliggende gemeenten gaan om te shoppen. Voor 4 uur zal ik dus €4,60 meer betalen, een verhoging van meer dan 200%! Binnenkort opent het winkelcentrum in Schagen weer, maar er zijn meer winkelcentra waar parkeren gratis is. 3) bewoners stimuleren om met de fiets te gaan. Zelf woon ik in De Noord en kan helaas door lichamelijke problemen niet met de fiets. Er zullen er vele met mij zijn en zo zijn "wij" weer de pineut en moeten we wéér meer betalen. 4) last but not least: ik heb nooit begrepen dat er parkeertarief betaald moet worden. Als ik Middenwaard vergelijk met de megagrote winkelcentra in het buitenland maar ook vele in Nederland, bv Westfield, Mall of the Netherlands, daar is het parkeren gewoon gratis. Of ook de Mare. Betaald parkeren in een plaats als Heerhugowaard vind ik persoonlijk helemaal niet passen maar dat is mijn mening.	Zie reactie hiervoor. Er worden in het aangepast beleid andere tarieven voorgesteld.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden.
8	Parkeren Lapis Lazuli	Samen met mijn vrouw heb ik een appartement in uw gemeente gekocht. Onze vorige woonplaats was Bemmell en omdat we een chalet in Petten hadden wisten van de nieuwbouw van het gebouw Lapis Lazuli. We hadden ons ingeschreven en zijn ingeloot voor een appartement. De bouw nam twee jaar in beslag en uiteraard volgden we dit. Op 3 maart 2022 kregen we de sleutel. Ruim voor de oplevering hebben we ons gemeld bij Interparking omdat we graag een parkeerplaats wilden huren in P4 Stadsplein. In eerste instantie konden we niet geholpen worden omdat Lapis Lazuli nog niet in het systeem stond. Een tweede poging leverde als reactie dat bewoners van Lapis Lazuli een plek konden huren vanwege afspraak met de gemeente. Via de bouwver van het complex hadden we een parkeerplaats kunnen kopen maar dat was budgettair voor ons niet mogelijk. Ook kon via de bouwver aan aanvraag gedaan worden voor een abonnement op P1 (per kwartaal 149 euro). P1 ligt ten opzichte van ons appartement een heel eind weg en er is geen toezicht en daarom willen daar niet staan. Tenslotte hebben we een parkeervergunning voor de Edelensteinenwijk aangevraagd, hoewel ik het niet kon geloven, is ook deze vergunning afgewezen omdat wij bewoners zijn van Lapis Lazuli. Ik heb toe een gesprek aangevraagd met de wethouder. Daar werd de boot afgehouden omdat hij niet alle ins en outs van het parkeerbeleid zou kennen. Uiteindelijk een gesprek gevoerd met een ambtenaar. Resultaat: "Wat vervelend voor u maar er is niets aan te doen". Een warmer welkom in onze nieuwe gemeente zou op zijn plaats zijn geweest! Geachte raadsleden aan u het verzoek dit epistel in uw vergadering te agenderen en mij, zo mogelijk, een parkeervergunning te bezorgen waardoor het "welkom" in een ander daglicht komt te staan. Wij zien uw reactie met veel belangstelling tegemoet.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

9	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar en bewoner van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Het complex is voorzien van 80 eigen parkeerplaatsen en 207 appartementen. In de huidige situatie kunnen de bewoners die geen parkeerplaats hebben kunnen kopen geen aanspraak maken op een vergunning om in omliggende wijken te parkeren. Deze situatie is bekend bij de eigenaars en huurders. Voor het parkeren dient gebruik te worden gemaakt van de aanwezige parkeervoorzieningen (P1 t/m P4). In mijn geval heb ik een bewonersabonnement sinds 2017 (ik woonde hiervoor aan het Coolplein) voor 162,01 per kwartaal, of circa 54,- per maand. Echter worden deze abonnementen doorgaans niet toegewezen aan bewoners van Lapis Lazuli. Hierdoor betalen veel bewoners het dagtarief van 2,- per dag (circa 60,- per maand). Indien het dagtarief voor parkeren verhoogd wordt heeft dit voor veel bewoners dus een catastrofale impact op de maandelijks kosten, met een worst-case scenario tarief van 360,- per maand. Het is daarnaast niet duidelijk of de abonnementsstarieven evenredig verhoogd zullen worden. Deze onbetaalbare tarieven zullen de mobiliteit ontnemen van ons als inwoners, veelal starters, lagere- en middeninkomens, wat op zijn beurt kan leiden tot het verlies van baan en daarmee de bestaanszekerheid. Ik dring dus aan op het opnemen van een oplossing voor ons als bewoners in het definitieve beleid. Mijn inziens zijn de volgende mogelijkheden haalbaar en redelijk: - Geef de bewoners van Lapis Lazuli de mogelijkheden een betaald abonnement in de parkeergelegenheden P1 t/m P4 af te nemen, en verzeker dat deze tarieven op een redelijk niveau blijven, indexatie daargelaten. Ik parkeer zelf sinds 2017 in P2 en hier is meer dan genoeg parkeergelegenheid. Ik heb in 6 jaar slechts twee keer meegemaakt dat de garage vol was. - Neem Lapis Lazuli op in het vergunningsgebied, waarbij een vergunning gegeven wordt voor het parkeren in P1 t/m P4. De gemaakte afspraak tussen de gemeente en projectontwikkelaar, waarbij een vergunningsaanvraag voor de bewoners van het complex op voorhand wordt afgewezen, is mijn inziens niet meer redelijk als de toentertijd aanwezige alternatieven worden weggenomen. Ik vertrouw er op dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
10	Algemeen	Door bij het ontwikkelen van projecten geen parkeerbeleid paraat te hebben loopt de gemeente achter de feiten aan. Nu het water tot aan de lippen staat wordt een ontmoedigingsbeleid in het leven geroepen waarmee de middenstand het gelag moet betalen. Ouderen aangewezen op de auto worden ook vergeten. Amateuisme ten top! Ook de infrastructuur loopt achter de files komen er aan!	U uit verschillende zorgen voor verschillende doelgroepen. Er is getracht ook juist voor de verschillende doelgroepen een toekomstperspectief te bieden. Dank voor uw inbreng. De gemeente hanteert bij alle ontwikkelingen parkeerbeleid en parkeernormen. Omdat deze ontwikkelingen in de toekomst meer binnenstedelijk plaatsvinden en de ruimte daar beperkter is, is er noodzaak om het parkeerbeleid bij te stellen. Hiervoor is het integraal parkeerbeleid opgesteld.	nvt
11	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar van een appartement in het complex Lapis Lazuli. Het huidige parkeerbeleid was voor ons juist een reden om naar deze locatie te verhuizen. Natuurlijk snappen wij dat alles duurder wordt maar als wij eerder wisten van deze enorme verhoging hadden wij niet voor deze locatie gekozen. Ook is het voor ons bezoek een reden om minder vaak langs te komen. Mijn voorstel zou dan ook zijn om er een jaarlijkse prijsverhoging van te maken van 10%. Dit is voor de meeste mensen een acceptabele verhoging. Ik vertrouw er op dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement. In het definitieve beleid wordt voorgesteld om het uurtarief voor bezoekers aan Middenwaard te verlagen. Dit tarief geldt dan voor alle parkeerders in de parkeergarages.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
12	Algemeen	Dit is een kopie van zaak 749617 (nummer 14), specifiek voor de raad aangemaakt.	N.v.t.	nvt
13	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Wij hebben een woning gekocht in het complex Lapis Lazuli en alle beschikbare parkeerplaatsen waren reeds verkocht in de garage van het complex ook waren de 45 abonnementen op P1 reeds uitgegeven. Er is ons toen meegedeeld door De Nijs dat wij ons konden inschrijven op de wachtlijst mochten er bewoners verhuizen maar inmiddels weten interparking en de Nijs niets meer over een wachtlijst. Ik werk bij de gemeente Alkmaar en heb mijn auto nodig vanwege mijn lichamelijke klachten. Het enige wat wij verzoeken is een parkeervergunning of abonnement bij interparking om onze auto veilig te kunnen parkeren. Ik vertrouw er op dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
14	Algemeen	Naar aanleiding van uw Raadsvergadering van 8 november jongstleden als concept vastgestelde parkeerbeleid versie 4-10-2023 wil ik gaarne reageren. Ik vraag mij af waarom je een notitie moet maken van ruim 80 bladzijden om een zogenaamd parkeerprobleem aan te pakken, een probleem die de gemeente voor een belangrijk deel zelf heeft geschapen en blijkbaar nog van plan is te scheppen. Een notitie die waarschijnlijk alleen al meer dan enige tien duizenden euro's heeft gekost en meestal is het zo, wie betaalt, bepaalt. De parkeerproblemen zijn begonnen bij het plandeel "stad van de zon" waar de norm is gesteld van 1 parkeerplaats per huis omdat deze mensen zo milieubewust zouden zijn dat ze wel met de fiets of openbaar vervoer zouden gaan. De laatste projecten, zoals Lapis lazuli, de Groene Trede, de appartementen op het Stations kwartier, en die er nog gaan komen, is de gemeente akkoord gegaan met een belachelijk laag aantal extra parkeerplaatsen en dus is er parkeeroverlast daar. Het zou zogenaamd te duur zijn om extra overdekte parkeerplaatsen te bouwen. Met de enorm hoge prijzen die de ontwikkelaars voor de nieuwe appartementen per m2 worden gevraagd, zou een (overdekte) parkeerplaats m.i. makkelijk gefinancierd kunnen worden. Beste gemeenteraad, misschien zou u zich eens moeten verdiepen in de transacties van projectontwikkelaars en onroerend goed transacties. Ook verbaas ik mij er over dat de gemeente anterieure overeenkomsten afsluit met ontwikkelaars waar niets in staat vermeld over te maken parkeerplaatsen. Wel staat daar o.a. in dat tegen de gesloten overeenkomst en de zakelijke bedrijvig v van de inhoud van die overeenkomst geen zienswijzen of bezwaren kunnen worden ingediend.?? Wat betekent dit eigenlijk? Met andere woorden, als u nu eens begint met het oplossen van een groter aantal parkeerplaatsen plaatsen dan is al die rompslomp nu en in de toekomst niet nodig. Of is het toch een verkapt toekomstig verdien model.? Is het dan toch zo dat de uit de hand gelopen kosten van aanleg tunnel enz. moet worden betaald door uw burgers middels parkeerbelasting en straks hoger OZB.? U zou die meerkosten moeten verhalen via die "geheime" anterieure overeenkomsten bij de ontwikkelaars bij Stationskwartier, Beveland, en Middenwaard en verder uw burgers niet moeten belasten met toekomstige parkeervergunningen en alle administratieve verplichtingen, het verstrekken vergunningen, controle diensten, enz. enz. Wij wonen in Heerhugowaard en niet in de binnenstad van Alkmaar of Amsterdam. Als u duizenden huizen wilt gaan bouwen zonder extra wegen aan te leggen en zonder de benodigde parkeerplaatsen dan wentelt u de lasten, zowel financieel en met alle administratieve rompslomp van dien, af op uw burgers. Gemeentebestuur u bent er toch voor uw burgers. Dit parkeerbeleid gaat uiteindelijk ten koste van de portemonnee van uw burgers. Eindelijk lijkt het wat beter te gaan met Middenwaard en dan komt de gemeente met een voorstel tot een gigantische verhoging van de parkeertarieven. De vraag is, spreken we hier over parkeerbeleid of praten we hier weer over een verdien model om de tunnel te kunnen betalen? Twee euro voor langdurig parkeren bij Middenwaard niet veel maar 12 euro is buiten proportie, vooral als je via de radio hoort dat diverse winkel centra in de buurt klanten trekken middels gratis parkeren. Het vraagt teveel van uw burgers om al die ruim 80 bladzijden te becommentariëren, ik ben bang dat (bijna) niemand die hoeveelheid tekst zal lezen en doorgronden. Als het fout gaat in de toekomst dan wordt er uiteraard weer naar die nota verwezen met de opmerking, u had het toch kunnen weten! <u>EEN WEG TERUG BESTAAT NIET</u> . Een bekend spreekwoord is dat cijfers niet liegen maar dat cijfersaars wel kunnen manipuleren, mijn angst is groot dat de genoemde cijfers op blz. 51 niet gaan kloppen in de toekomst en dat we een kind met een financieel en administratief waterhoofd gaan creëren. Je moet er toch niet aandenden dat er straks in Heerhugowaard ook zo'n kenteken herken/bekeuring auto gaat rondrijden.?! En als je een verjaardag hebt dat je dan allerlei vergunningen moet regelen als je familie op bezoek komt?! Laten we dit kind met een waterhoofd weggooien en ons alleen concentreren op Middenwaard en de nieuwe ontwikkelingen waarbij de parkeer normen worden afgestemd op de werkelijke behoeften. Laat de NS hun eigen voorzieningen realiseren. Herschrijf deze parkeer nota, laat de ontwikkelaars gewoon de parkeerplaatsen realiseren en gebruik uw burgers niet als melkko.	Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. U wijst naar het toepassen van de parkeernormen afgestemd op de werkelijke behoefte. De gemeenteraadraad heeft in 2023 de parkeernormnota vastgesteld die wordt toegepast bij gebiedsontwikkelingen, voor onder andere woningen. Deze zijn ook leidend bij de afspraken die gemaakt worden met ontwikkelaars waarop de vergunningaansvraag wordt getoetst en de vergunning wordt verleend. Overigens wordt al langer met parkeernormen gewerkt in Langedijk (parkeernormennota) en Heerhugowaard (CROW-normen). Wat betreft de parkeertarieven, zie ook de beantwoording bij categorie Parkeertarief Middenwaard: Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelen publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

15	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als huurder van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Het is voor mij nu al onmogelijk om een parkeervergunning te krijgen ergens in de buurt. Dit wordt door geen partij toegestaan. Door dan ook nog eens het parkeertarief omhoog te gooien en omliggende gratis parkeergebieden ook betaald te maken, zal het als inwoner van Dijk en Waar bijna onmogelijk gemaakt worden om in het bezit te zijn van een auto. Dit is ronduit belachelijk en onacceptabel.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
16	Vergunningen gebied	Na het inzien van het integraal parkeerbeleid kan ik niet opmaken of onze straat/wijk ook een vergunningsgebied wordt. De parkeerdruk is nu al aanwezig en wordt alleen maar erger als Middenwaard het parkeertarief flink duurdert maakt. Het gaat om de Saturnuslaan 2 / Themislaan 2. De loop afstand naar ingang Dekamarkt is 750 meter.	De genoemde huisnummers liggen binnen het voorgenomen vergunningsgebied en daarmee reguleren we het gebied voor niet-bestemmingverkeer. Op pagina 43 van het Concept-Integraal Parkeerbeleid is dit aangeduid met gebied G.	nvt
17	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Moet ik misschien 360 per maand betalen , mijn auto weg doen omdat ik het niet meer kan betalen	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
18	Algemeen	Als inwoner van Dijk en Waard en deelnemer aan twee van de participatiesessies inzake het parkeerbeleid en na bestudering van het Integraal parkeerbeleid 2023 – 2030 Concept beleidsdocument versie 4-10-23 wil ik bij deze graag een zienswijze indienen.	N.v.t.	nvt
		Om te beginnen, heb ik een aantal vragen ten aanzien van de in te voeren parkeervergunningen. Deze vragen vind ik van belang omdat: •Het beoogde vergunninggebied straks een groot deel van Heerhugowaard beslaat (figuur 6.1 op pagina 43 van het Concept beleidsdocument Integraal parkeerbeleid 2023 – 2030 versie 4-10-23) en er daardoor veel inwoners mee te maken gaan krijgen •Er een maximum wordt gesteld aan het aantal uit te geven parkeervergunningen (max. 90% van de beschikbare parkeercapaciteit) •Inwoners in de participatiesessies aangaven dat oEr veel onduidelijkheid is over de criteria voor vergunningsaanvragen en vergunningaanvragen worden afgewezen om onduidelijke redenen (pagina 59) oEr teveel vergunningen worden uitgegeven, o.a. aan bedrijven en uitzendbureaus (p. 59) oEr behoefte is aan een duidelijker en eerlijker vergunningsstelsel dat bewoners faciliteert (p. 62) oEen goede bezoekersregeling onderdeel moet zijn van het vergunningenbeleid (p. 63) oDit wordt ook samengevat weergegeven op pagina 15: "In woonwijken met parkeerregulering en gebieden met meerdere functies is er onduidelijkheid en onvrede over de verdeling van parkeervergunningen, abonnementen en ontheffingen" •Bewoners voor een tweede en verdere vergunning(-en) in het voorstel EU 200,00 per vergunning per jaar per kenteken gaan betalen. Om dit bedrag in perspectief te plaatsen: voor dit bedrag kun je voor het veelbesproken voorgestelde maximumtarief van EU 12,00 per dag ruim 16 dagen bij Middenwaard parkeren. Ik vraag mij af hoeveel bewoners zoveel dagen per jaar bij Middenwaard zullen parkeren (afgezien van (winkel-)personeel in/bij Middenwaard wellicht), waarmee de financiële impact van een parkeervergunning voor een bewoner van Heerhugowaard potentieel groter kan zijn dan het parkeertarief bij Middenwaard. Naar mijn bescheiden mening is het hierom van belang om alles rondom de parkeervergunning meteen vanaf het begin goed te regelen. Voor zover ik kan beoordelen, wordt hier in het Concept Integraal parkeerbeleid niet gedetailleerd op ingegaan. Het concept beleidsdocument geeft bewoners van Dijk en Waard op dit punt geen duidelijk en volledig beeld. Derhalve leg ik u graag mijn vragen ten aanzien van de parkeervergunningen voor:	Ter kennisgeving.	nvt
		Volgorde toekenning parkeervergunning(-en) in het licht van begrensde beschikbaarheid Op welke volgorde worden parkeervergunningen verstrekt? •Volgorde binnenkomst aanvragen? •Of eerst 1e vergunning per adres tot alle aanvragen voor 1e vergunning zijn verwerkt, daarna 2e vergunning per adres tot alle aanvragen voor 2e vergunning zijn verwerkt, daarna 3e vergunning per adres tot alle aanvragen voor 3e vergunning zijn verwerkt, enz.? oDit is mijns inziens relevant, daar bijvoorbeeld bij mij in de buurt (Edelstenenwijk) maar ook elders in Dijk en Waard meerdere huishoudens over tot wel 4 of 5 auto's en bedrijfsbussen beschikken, bijvoorbeeld door nog thuiswonende, werkende kinderen. Afhankelijk van de gehanteerde toekenningsvolgorde zou dit ertoe kunnen leiden, dat er voor andere huishoudens te weinig vergunningen overblijven? •Of hanteert men een andere volgorde/methode van toekennen van parkeervergunningen dan ik hiervoor schets? •Wat is de positie van zorgmedewerkers en mantelzorgers in de volgorde van toekenning van parkeervergunningen? oWat verwacht de gemeente van de aanvrager om aan te tonen dat deze mantelzorger is? (anders zou een gunstiger positie van een mantelzorger in de toekenningsvolgorde alsmede het gratis verstrekken van een parkeervergunning aan mantelzorgers tot misbruik kunnen leiden).	Het huidige beleid is dat iedere aanvrager, ongeacht het aantal, een vergunning krijgt. Parkeervergunningen zullen allereerst worden verstrekt aan aanvragers voor een eerste parkeervergunning. Als er daarna nog voldoende capaciteit in het gebied over is zullen tweede parkeervergunningen worden verstrekt. Zorgmedewerkers en mantelzorgers krijgen hierop voorrang. Voorwaarden voor het verkrijgen van een mantelzorgvergunning worden nader uitgewerkt in de nog op te stellen deelnota Parkeerregulering. We zullen gaan werken met regels over hoe we een vergunning afgeven en een werkwijze die werkbaar is voor zowel gemeente als de aanvrager.	nvt
		Geldigheidsduur parkeervergunning Tekst in concept: "Een vergunning is geldig van moment van afgifte tot 31 december van het lopende kalenderjaar". •Betekent dit, dat alle vergunninghouders elk jaar een nieuwe vergunning dienen aan te vragen? oIndien dit zo is, loopt men dan jaarlijks het risico de parkeervergunning niet toegekend te krijgen? oZou het vanuit oogpunt van efficiëntie en kosten niet beter zijn om bestaande parkeervergunningen telkens automatisch, stilziggend te verlengen met een jaar? Dit zou het tevens makkelijker maken voor de burgers van Dijk en Waard.	Parkeervergunningen worden juridisch gezien jaarlijks verstrekt. Inwoners moeten dit zelf aanvragen via de website van de gemeente. Of wij dit in de praktijk zullen inrichten als een jaarlijkse automatische verlenging wordt uitgewerkt in de nog op te stellen deelnota Parkeerregulering.	nvt
		Parkeervergunning wijziging auto/kenteken Is het mogelijk om een bestaande vergunning over te dragen op een ander kenteken? Voorbeeld 1: een burger beschikt over een auto met kenteken AA-AA-01 en heeft daarvoor een geldige parkeervergunning. Burger rijdt deze auto in voor een auto met kenteken BB-BB-02. Kan hij het kenteken op de parkeervergunning laten omzetten naar dat van zijn nieuwe auto? Of moet burger een nieuwe parkeervergunning aanvragen? En loopt burger daarbij het risico dat hij daarbij voor zijn nieuwe auto geen parkeervergunning toegekend krijgt? Voorbeeld 2: burger heeft de beschikking over een auto met kenteken DD-DD-04 en heeft hiervoor een geldige parkeervergunning. Burger bezit tevens een cabriolet met kenteken CC-CC-03. Burger stalt de cabriolet gedurende de herfst en de winter in een garagebox of autostalling, maar rijdt hiermee in de lente en de zomer en stalt op dat moment zijn andere auto DD-DD-04 in de garagebox of autostalling. Kan burger het kenteken op zijn parkeervergunning aanpassen naar gelang hij met zijn auto of cabriolet rijdt? NB 1: in dit scenario is er geen wijziging van parkeerdruk in de openbare ruimte. NB 2: voor "cabriolet" kan in dit geval ook "camper" of "oldtimer" worden gelezen.	Een parkeervergunning wordt verstrekt op het kenteken van het voertuig. Het is mogelijk om bij vervanging van het voertuig de parkeervergunning om te zetten naar het nieuwe kenteken, hierdoor vervalt de parkeervergunning niet. Het specifieke punt over het switchen tussen voertuigen nemen we mee bij de uitwerking van de deelnota Parkeerregulering.	nvt

		Digitalisering Op pagina 36 van het concept wordt ingegaan op digitalisering van de parkeerketen. •Kan er een beeld worden gegeven van hoe het digitale vergunningensysteem eruit ziet en werkt? Er is sprake van lidmaatschap bij het SHPV; wellicht dat van dit landelijke systeem een voorbeeld of demonstratieversie beschikbaar is? •Is er al duidelijk hoe bewoners voor hun bezoekers parkeertijd kunnen aanvragen? •Houdt de gemeente ook rekening met burgers die niet over een smartphone en/of computer beschikken of digitaal minder vaardig zijn? Hoe wordt gewaarborgd dat dit systeem voor alle inwoners goed werkt?	Dat is op dit moment nog niet bekend. De digitalisering wordt in 2024 uitgewerkt en voorbereid om per 1 januari 2025 in te kunnen voeren. Hierbij hebben wij zeker aandacht voor inwoners die minder digitaal vaardig zijn.	nvt
		Naast de bovenstaande vragen ten aanzien van de parkeervergunning wil ik u ook graag de volgende vragen naar aanleiding van het Integraal parkeerbeleid 2023 – 2030 Concept beleidsdocument versie 4-10-23 voorleggen:	N.v.t.	nvt
		Handhaving/scanauto In het Concept integraal parkeerbeleid wordt gesteld dat de aanschaf van een scanauto nodig is voor kentekenhandhaving op het hele grondgebied (pagina 49). Is het misschien een idee om een scanauto samen met (een) andere gemeente(n) te delen? Mijns inziens zou niet 365 dagen per jaar met een scanauto door de gemeente hoeven te worden gereden, met minder dagen zou toch voldoende handhaving gerealiseerd kunnen worden. Door een scanauto samen met andere gemeenten aan te schaffen, kunnen kosten worden verdeeld.	Bedankt voor dit idee. Dit nemen wij mee bij de uitwerking, omdat inzet en gebruik nog niet uitgetrilliseerd zijn. Een andere vorm dan koop of het delen met een andere gemeente is daarmee zeker een optie.	Aanpassing: Inzet scanauto. In hoofdstuk 7, pagina 49 zijn andere opties dan aanschaf van een scanauto toegevoegd.
		Parkeerclusters Ik vraag mij af in hoeverre de veiligheid en het gemak van de voorgestelde parkeerclusters kan worden gerealiseerd? Dit is mijns inziens essentieel voor de acceptatie van deze alternatieve parkeerruimte. Nu al geven bewoners met een bedrijfsbus bijvoorbeeld aan, dat ze deze dicht bij huis willen parkeren, omdat op verder afgelegen parkeerplaatsen diefstal van gereedschap en dergelijke uit de bus plaatsvindt. Tevens is er op verder weg gelegen parkeerclusters het risico van vernieling, vandalisme en mogelijk (gevoel van) sociale onveiligheid. Hoe gaat de gemeente zorgen voor veilige, schone en aangename parkeerclusters?	Veiligheid en gemak zijn (mede) criteria voor de locatiekeuze van een parkeercluster (op afstand). Er zijn verschillende manieren denkbaar om dit te waarborgen, zoals verlichting, camerabewaking en/of verbetering van loop- en fietsroutes richting de parkeerclusters. Ook zoeken we voor parkeerclusters naar locaties aan de rand van woongebieden voor meer sociale controle. Bij het nieuw aan te leggen parkeercluster in het Stationskwartier nemen we eisen en wensen ten aanzien van veiligheid en gemak op in het Programma van Eisen voor het ontwerp en de inrichting. De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van dit parkeercluster, zoals geldt voor alle gemeentelijke parkeerplaatsen	nvt
		Integraal Tot slot wil ik graag opmerken, dat het parkeerbeleid om echt integraal genoemd te kunnen worden ook rekening houdt met andere vormen van mobiliteit. Parkeerdruk kan afnemen, als er goede alternatieven zijn voor de auto. Daarom ben ik van mening, dat ook het "parkeren" van fietsen onderdeel zou moeten zijn van integraal parkeerbeleid. Bijvoorbeeld bij het station en bij Middenwaard zijn er meer plekken voor fietsen gewenst, indien mogelijk overdekt, met betere veiligheid (maatregelen die vernieling en diefstal tegengaan). Er wordt in het concept wel gesproken over investeringen in fietsfaciliteiten, maar dit wordt helaas nergens concreet. Tot zover mijn huidige zienswijze cq vragen ten aanzien van het het Integraal parkeerbeleid 2023 – 2030 Concept beleidsdocument versie 4-10-23. Ik verzoek u vriendelijk om de ontvangst van dit schrijven te bevestigen. Tevens verneem ik graag van u of mijn zienswijze op deze wijze correct is ingediend om door de gemeenteraad in behandeling te worden genomen. Mocht dit niet het geval zijn, dan verneem ik graag van u wat ik anders dien te doen om dit alsnog mogelijk te maken.	U heeft gelijk met uw opmerking. Investerings in fietsfaciliteiten zijn dan ook onderdeel van het Integraal Parkeerbeleid. Echter nog niet concreet uitgewerkt. In dit kader kan wel vermeld worden dat wij in zijn algemeenheid fiets parkeren betrekken bij alle ontwikkelingen in onze gemeente.	nvt
19		Leeg.		nvt
20	Vergunningen gebied	Ik heb mogen kennis nemen van het concept 'Integraal parkeerbeleid Dijk en Waard 2023', waarvoor mijn dank. Na het stuk gelezen te hebben, hierbij mijn zienswijze. Uit de geleverde informatie wordt niet duidelijk dat het parkeerprobleem zich voordoet in onze wijk. Er worden diverse scenarios gepresenteerd, maar uit niets blijkt dat er een parkeerprobleem op buurtniveau bestaat, ook niet in nachtelijke situaties zoals de scenarios laten zien. Uit eigen bevinding kan ik dat alleen maar bevestigen. Destijds ben ik als forens naar Heerhugowaard gelokt vanwege de goede voorzieningen die geboden werden op het gebied van wonen, werken en recreëren. Gaandeweg lijkt het erop dat dat een vergissing blijkt te zijn. Speelterreinen worden opgeheven, trapveldjes omgezet in wooncomplexen en nu wordt ook verlengd dat ik van mijn noodzakelijke vervoer afstand moet doen, tenzij ik een aanmerkelijke belasting ga betalen. Ik beschouw dan ook een leges van 200 euro op onze noodzakelijke auto als oneerlijk en een onevenredige belasting ten opzichte van andere inwoners van Heerhugowaard. Dat ik in deze mening niet alleen sta mag blijken uit een soortgelijke herziening parkeerbeleid in de gemeente Amersfoort. Daar werd door middel van een referendum aan de inwoners hun mening gevraagd. Met een overgrote meerderheid van 74% werd dit plan terzijde geschoven. (https://www.amersfoort.nl/voorlopige-uitslag-referendum-parkeerbeleid-amersfoort) Ik mag hopen dat de gemeenteraad tot inkeer komt. Ook zij zijn een vertegenwoordiging van ons als burgers. Laat het niet zover komen dat een ordinaire sluitpost op de begroting wordt verkocht als "parkeerbeleid".	Het Integraal Parkeerbeleid kijkt naar een situatie in 2030. Richting die toekomst voorzien wij in zijn algemeenheid een toename van parkeerdruk in de wijken rondom het Stadshart. Wij kijken hierbij niet op buurtniveau, maar op wijkniveau. Hiernaast hebben wij in de participatiesessies veel klachten over de huidige situatie ontvangen. Dit ging over onduidelijke regels rondom de vergunninguitgifte, het niet gebruiken van parkeermogelijkheden op eigen terrein, etc. Om voorbereid te zijn op de voorziene toekomst en huidige problemen/klachten weg te nemen stellen we een gewijzigd vergunningstelsel voor. Hiernaast speelt dat de huidige parkeerregulering meer kost dan het oplevert en dat deze kosten nu worden gedragen door de gehele gemeente. De gemeente streeft naar een kostendekkend parkeerbeleid, waarbij de kosten gedragen worden door de parkeerders van de gereuleerde gebieden. <Noot Michel: Mogelijk nog aanvullen als hoogte parkeervergunning wijzigt van €200 naar lager.>	nvt
21	Tarief abonnement, parkeertarief versus bezoekersuren	Graag maak ik gebruik om mijn idee en mening te uiten over het nieuwe parkeer beleid wat is neergelegd ter beschouwing. Zelf woonachtig in gebied G (edelstenenwijk), hier geldt een hoge parkeerdruk en dat is herkenbaar. Vergunningen en hogere controles denk ik dat een goed iets is. En een vergelijkbaar systeem van inloggen op kenteken als bezoekers regeling is acceptabel. Echter het niet bij kunnen kopen voor een HOOG tarief van 0,50euro per uur vind ik wel een probleem. Wanneer wij visite krijgen (familie woont veelal ver weg) Helaas is OV dusdanig duur als je met 4 personen reist ten opzichte van de auto/benzine kosten. Wanneer wij wel over deze 200parkeeruren gaan is het dus niet mogelijk om extra parkeer uren bij te kopen, hierdoor zal er elders geparkeerd worden. Maar in kader van CO2 en andere milieu doelstellingen te halen. Neem ik aan dat het niet wenselijk is dat ik dan als bewoner nog mijn auto ga starten om mijn gasten, Bij een andere parkeerplaats ga ophalen. Hierom vind ik het niet kunnen bijkopen van parkeeruren zijn doel nogal voorbij schieten.	De gemeente zal onderzoeken hoe hoog de parkeerdruk in de wijken is en of er voor bewoners een risico is dat er geen extra bezoekersparkeren aangeschaft kan worden vanwege een te hoge parkeerdruk. Na monitoring en evaluatie kan de gemeente overwegen om het nu genoemde aantal van maximaal 200 bezoekersuren per jaar op te schroeven.	nvt
22	Parkeren Lapis Lazuli	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als huurder van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Dit zal gevolgen hebben op mijn financiële situatie Ik vertrouw er op dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteitstransitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 0.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
23	Algemeen	Meneer zoekt naar beleid. Inhoudelijke zienswijze later ontvangen. Zie 74. Zaak afgehandeld.	N.v.t.	nvt

24	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Via de mail en media ben ik op de hoogte van u voorgenomen plannen in het parkeerbeleid rond winkelcentrum middenwaard. Ik parkeer regelmatig rond middenwaard om bijvoorbeeld een boodschap te doen of om vrijwilligerswerk te doen bij het theater Cool. Ik begrijp dat er parkeerproblemen zijn maar het kan niet zo zijn dat u met het verhogen van het uurtarief naar 2.20 euro ipv 2 euro voor de gehele dag. Die 2 euro maakt het voor mij aantrekkelijk om te parkeren bij middenwaard voor mijn boodschappen en om gezellig te winkelen. Die 2 euro maakt voor mij het verschil om mijn vrijwilligerswerk voor te zetten. Mijn vrijwilligerswerk is voor mij heel belangrijk om deel te nemen aan de maatschappij. Ik kan helaas geen betaald werk doen. Met vrijwilligers werk verdienen we niks maar is voor mij zoals ik al zei een link naar de maatschappij en mij nuttig te kunnen maken en blijven. Mochten de plannen toch doorgaan dan word het parkeren voor mij te duur en moet ik stoppen. Daarmee verlies ik mijn sociale contacten en mijn link naar een maatschappij waarin ik iets kan betekenen. Wilt u ook mijn zienswijze meenemen in het besluit. Waarschijnlijk zijn er nog velen met mij die dit zo ervaren.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelen publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
25	Parkeren Lapis Lazuli	Ik heb het concept doorgelezen en waar ik mij als ouder en inwoner van Dijk en Waard zorgen om maak is het parkeerbeleid rond Middenwaard. Nergens lees ik iets over de bewoners van Lapis Lazuli . De inwoners van deze appartementen hebben geen gratis vergunning en moeten een duur abonnement betalen voor P1. Voor een jong iemand die al een hoge huur betaalt voor het appartement is dit abonnement al erg duur . Elk kwartaal weer een rekening voor P1 terwijl andere inwoners een gratis vergunning hebben voor op straat. Nu gaan waarschijnlijk de parkeerkosten snel omhoog en dan lees ik ook nergens iets over eventuele verhogingen van abonnementen van bijvoorbeeld P1. Dit zou voor veel jongere/bewoners niet te betalen zijn. En waar moet je dan je auto kwijt? Ook hebben deze bewoners geen recht op een bezoekerspas. Wanneer komt er voor deze bewoners meer duidelijkheid?	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
26	Algemeen	Mij is ter ore gekomen dat u druk doende bent met het "Integraal parkeerbeleid Dijk en Waard 2023" Zo beschrijft u ook dat in de planetenwijk in de Nacht, Overdag, Weekend en School een hoge parkeerdruk probleem is. Dit is zeer zeker het geval. Met grote regelmaat staan er auto's op het trottoir en komt het voor dat bewoners hun auto verder op de Plutolaan dienen te parkeren. Het is natuurlijk duidelijk dat dit parkeerterrein in de jaren '70 voor voldoende parkeerplek zorgde. De behoefte is zeker verdubbeld. Er zijn zelfs gezinnen met drie auto's. Komt men na 17:00 uur thuis, kan men wel een parkeerplek vergeten. Hieronder de parkeerplek waar het om gaat. Het is gestuurd aan de Planetenlaan, hoek Erosiaan nr. 26 Zoals u ziet is er een grote grasstrook aanwezig. Hoewel wij ons realiseren dat we meer groen willen in de gemeente is parkeeroverlast en tekorten ook een groot issue. Daarom is het voorstel om de grasstrook te vervangen door extra parkeerhavens, Er kunnen er zeker tien extra geplaatst worden. Wellicht nog meer. Dit is zelfs mogelijk met behoud van de boom op de grasstrook. Dit zal een grote rust verzorgen en we weten dan ook zeker dat we met "weer en ontij" onze auto dicht bij huis kunnen parkeren. Hieronder een ge-photoshopped voorstel van het parkeerterrein. Zou u dit voorstel in behandeling kunnen nemen. Graag zou ik dit document als ingekomen stuk willen aandienen.	Uitgangspunt van het Integraal Parkeerbeleid is om groen te behouden dan wel meer groen te realiseren ten behoeve van klimaatadaptatie en hittestress. Wij begrijpen dat u graag dichtbij uw woning wilt parkeren, maar door toename van het autobezit is dit niet (meer) altijd mogelijk. Wij volgen voor de eventuele aanleg van extra parkeerplekken het afwegekader. Dit kader bepaalt welk instrument van parkeerregulering we toepassen (zie hoofdstuk 5)	nvt
27	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Via internet heb ik gezien dat je kan aangeven dat je voor of tegen het verkeersbeleid ben wat aangepast gaat worden. Mijn collega's en ik van apotheek Middenwaard zijn tegen de verhoging onze baas heeft geen abonnement voor het parkeren dit houd in dat wij als medewerkers zelf de parkeerkosten dienen te betalen. Een groot deel van de apotheek komt niet uit Heerhugoward waardoor wij met de auto naar het werk komen. Voor ons word dit een flinke verhoging per dag waardoor het niet gunstig meer is om bij Middenwaard te blijven werken. De apotheek is een belangrijk onderdeel van Middenwaard en hun patiënten en ben bang dat als dit ingesteld gaat worden er toch veel personeel weg zal gaan. Dit is natuurlijk niet alleen bij de apotheek zo maar ook bij andere winkels in Middenwaard het probleem ligt grotendeels alleen voor personeel want het eerste uur word gratis voor de mensen die winkelen. En het personeel is in deze tijd al moeilijk te vinden voor iedereen en maakt het nu nog minder aantrekkelijk om straks bij Middenwaard te komen werken.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelen publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

28	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Tot mijn verbazing lees ik dat u de parkeertarieven drastisch wilt verhogen. Ik wil daar bezwaar tegen maken, niet alleen omdat het verleden heeft bewezen, dat bij hoge parkeertarieven het winkelend publiek wegblijft en er daardoor nog meer leegstand in het winkelcentrum zal zijn. Er kunnen ook meerdere faillissementen komen en de gemeente zal zichzelf met deze beslissing uit de markt prijzen. Er zal er ook weer veel geparkeerd worden in de omliggende wijken, wat wederom heel vervelend is voor die bewoners. Ook dat was een reden om in het verleden de parkeertarieven te verlagen. Daarnaast ben ik vrijwilliger in het theater Cool!! Voor mij de belangrijkste reden om bezwaar te maken! Nu parkeer ik nog voor € 2,- per dienst. Dat zal met deze verhoging € 12,- worden. Het kan toch niet de bedoeling zijn, dat Cool straks geen vrijwilligers meer zal kunnen krijgen,, omdat een dag of avond vrijwilliger zijn, ons € 10,- tot € 12,- gaat kosten. Nu is het niet zo dat we 1 dagdeel per week of maand ingedeeld worden, maar dit is geregeld meerdere keren per week/maand en in drukke maanden al gauw 10 x per maand. Wat mij als vrijwilliger 10 x € 12,-, oftewel € 120,- per maand gaat kosten. En dat met slechts een AOW uitkering?? Dat is dan helaas voor mij en mijn Coolega's niet te doen! Dus is het dan uw bedoeling als gemeenteraad, dat ik mijn vrijwilligerswerk beëindig? Of gaat u ons gratis uitrijkaarten geven? U begrijpt vast, uit bovenstaande bezwaren, dat het niet raadzaam is om de parkeertarieven te verhogen. En ik ga er dan ook van uit, dat u dit onverstandige idee zult schrappen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeland publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
29	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Ik ben het niet eens met het verhogen van het parkeertarief bij Middenwaard. Ik doe vrijwilligerswerk bij theater Cool en zal dan iedere keer als ik ga werken veel geld moeten betalen. Dit gaat dan betekenen dat ik straks moet stoppen met het vrijwilligerswerk omdat ik dat niet kan missen. Ik hoop en vele collega's met mij dat het niet doorgaat of in iedergeval niet met zo'n hoog bedrag.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobazitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeland publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
30	Parkeertarief Middenwaard	als zelfstandig Bruna franchise ondernemers spreken wij onze grote zorg uit over uw voorstel parkeerbeleid. Dat Heerhugowaard een parkeerprobleem heeft met parkeerruimte in de woonwijken mag niet ten koste gaan van de ondernemers in Middenwaard. We hebben na de verlaging van de parkeertarieven een duidelijk hoger bezoekersaantal en daarmee een hogere omzet gekregen. Deze was voor de ondernemers in Middenwaard hard nodig om ook in de toekomst een aantrekkelijk en solide centrum te blijven in een sterk veranderende retailwereld. Was de verlaging er destijds er niet gekomen dan was er meer leegstand geweest dan nu. De grote steden hebben een groot retailer probleem mede door de hoge parkeerkosten voor de bezoekers. Middenwaard heeft zowel door de weeks en in het weekend een grote aantrekkingskracht en dat moet zo blijven. Juist door de prima huidige tarieven zijn we op alle dagen van de week een aantrekkelijk centrum. Wij hebben een groot verzorgingsgebied en bieden ook werkgelegenheid aan de inwoners van Dijk en Waard. U maakt Middenwaard stuk als u uw voorstel werkelijk gaat uitvoeren. Het parkeerbeleid in de woonwijken zal u anders moeten oplossen door het voorkomen van onterecht parkeren op de Middenwaard mogelijkheden. Er zijn prima alternatieven te bedenken i.p.v de makkelijke weg te kiezen en daarmee ons kapot te maken, want dat gaat gebeuren met de ondernemers in Middenwaard als u uw plannen doorzet. U verplaatst een probleem i.p.v. dat u het oplost. Parkeren hoort in de woonwijken thuis en ligt bij de verantwoording van de bewoners samen met de gemeente. Nieuwbouw plannen / woningen betekent parkeerruimte creëren, Tekort in huidige woonwijken betekent bespreken samen de bewoners wat erin de wijk aangepast moeten worden voor meer parkeerruimte. Het autobezit terugbrengen door tekort parkeer plaatsen is een politieke utopie die niet thuis hoort in een groei gemeente als Dijk en Waard. Zorgen voor voldoende parkeerruimte beleid met de nodige voorzieningen is uw taak, niet een parkeerbeleid bedenken wat niets oplost maar alleen maar problemen verplaatst . Terug naar de denktaak en met elkaar oplossingen zoeken en bedenken is onze oproep aan u zodat Middenwaard in de toekomst ook u van dienst kan blijven zijn.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeland publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
31	Algemeen	Bij lezing van uw (zeer onduidelijk inzicht) omtrent door u voorgenomen plan kan ik geen behoorlijk inzicht verkrijgen mbt de parkeerlocatie Sint Pancras, Bovenweg 245 A t/m H t.w. ten zuiden van het wooncomplex gelegen aan de Bovenweg/Mezenstraat: 12 parkeer plekken gebruikt door de bewoners (1,5 equivalent parkeervakken benodigd: 8x1,5=12). Regelmatig worden wagens gestald van niet-anwoners etc. Mijn zienswijze is dat deze doodlopende weg alleen gebruikt mag worden door de genoemde bewoners, dus allen aanwonenden.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. De rijbaan is openbare weg en zullen wij niet afschermen voor niet-aanwonenden. De parkeerplaatsen ten zuiden van het complex liggen op eigen terrein. Het staat de eigenaar/eigenaren van het complex daarom vrij de eigen parkeerplaatsen af te schermen voor gebruik door derden.	nvt
32	Parkeren Stationskwartier	Ondernemend Dijk en Waard heeft ten aanzien van het voorliggend Integraal parkeerbeleid 2023- 2030 opmerkingen op het beleidsdocument. Onze vraagstelling: Op pagina 19 in figuur 3.3 staat industrieterrein Beveland als onderdeel van het 'Stationsgebied' gemarkeerd. In hetzelfde figuur wordt het Stationsgebied NIET als 'Centrumgebied' aangeduid. Nergens in het document wordt verhelderd wat: •Met welk gebied 'stationskwartier' wordt bedoeld. •Men heeft het tekstueel over 'Centrumgebieden', maar wat nu precies tot deze centrumgebieden behoren is onduidelijk en niet vastgelegd in een figuur. Als de voorwaarde geldt dat:- met 'stationskwartier' het 'stationsgebied' wordt bedoeld als in figuur 3.3 èn geldt dat het stationskwartier als centrumgebied wordt toegeschreven, dan betekent dat op het industrieterrein Beveland ook het vergunningenbeleid én betaald parkeren op dit terrein wordt ingevoerd. Ons inziens is er onduidelijkheid wat men rekent tot het 'stationskwartier' en wat nu als 'centrumgebied' wordt beschouwd. Een figuur hieromtrent wordt gemist.	In het definitieve beleid is het kaartje aangepast en zijn termen opgehelderd.	Aanpassing: Wijziging kaartje. In hoofdstuk 3, pagina 19 is figuur 3.3 aangepast met een accurate begrenzbinding van het Stationskwartier.

33	Parkeren Parelhof	De Hugo Hopper busjes parkeren in de middag vlak naast de fietsenrekken bij het gemeentehuis op Parelhof. Hierdoor worden de fietsers onnodig gehinderd bij het bereiken van hun fiets. Graag aan de overkant van dezelfde weg opstelvakken voor deze busjes realiseren	Naar onze mening staan de busjes van Hugo Hopper niet te dicht op de fietsenrekken. Er is voldoende ruimte om fietsen te plaatsen dan wel uit te nemen op het moment dat er een of meer busjes staan. Maar uw signaal is duidelijk. We zullen dit nogmaals bij Hugohopper aankaarten in ons reguliere overleg.	nvt
34	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Om een beleid te maken over het toekomstige parkeren en alles wat erbij komt kijken zal er veel weerstand zijn. Zo ook voor mijzelf, mijn Collega's en alle mensen in en om Middenwaard. Dit heeft in het verleden ook veel problematiek gegeven. Om met de auto te komen zijn de parkeergelden nu prima te doen. Maar met de huidige plannen wordt dit absurd, niet betaalbaar. Zelf ben ik als vrijwilliger werkzaam in theater Cool waar ik geregeld om 16.00 uur start om de 1ste dienst te doen en geregeld nog 1 dienst er achteraan doe. Dus voordat ik Cool weer verlaat is het zeker 23.00 uur. Dus reken maar uit. Maar ook alle ondernemers, personeel en bewoners. Moeten er nog meer bedrijven failliet gaan? Bij deze mijn protest tegen het uitvoeren van dit plan.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeland publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
35	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Mijn man en ik doen vrijwilligerswerk bij theater Cool. Wij zijn daar gastheer/vrouw. Tevens ben ik ook backstage gastvrouw wat inhoudt dat ik al vanaf 15.30 uur tot rond 23.00 uur in het theater te vinden ben. Wij wonen in Alkmaar en komen met de auto naar ons werk. Aangezien het werk onbetaald is, is het voor ons niet te doen om zoveel geld aan parkeren kwijt te zijn. Wij moeten dan helaas stoppen met deze vrijwilligersbaan. Wij gaan er vanuit dat er voor deze vrijwilligersbanen een oplossing wordt gezocht!	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeland publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
36	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Ik ben het niet eens met het verhogen van het parkeertarief bij Middenwaard. Ik doe vrijwilligerswerk bij theater Cool en zal dan iedere keer als ik ga werken veel geld moeten betalen. Dit gaat dan betekenen dat ik straks moet stoppen met het vrijwilligerswerk omdat ik dat niet kan missen. Ik hoop en vele collega's met mij dat het niet doorgaat of in iedergeval niet met zo'n hoog bedrag.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeland publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

37	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Tot mijn verbazing lees ik dat u de parkeertarieven drastisch wilt verhogen. Ik wil daar bezwaar tegen maken, niet alleen omdat het verleden heeft bewezen, dat bij hoge parkeertarieven het winkelend publiek wegblijft en er daardoor nog meer leegstand in het winkelcentrum zal zijn. Er kunnen ook meerdere faillissementen komen en de gemeente zal zichzelf met deze beslissing uit de markt prijzen. Er zal er ook weer veel geparkeerd worden in de omliggende wijken, wat wederom heel vervelend is voor die bewoners. Ook dat was een reden om in het verleden de parkeertarieven te verlagen. Daarnaast ben ik vrijwilliger in het theater Cool!! Voor mij de belangrijkste reden om bezwaar te maken! Nu parkeer ik nog voor € 2,- per dienst. Dat zal met deze verhoging € 12,- worden. Het kan toch niet de bedoeling zijn, dat Cool straks geen vrijwilligers meer zal kunnen krijgen,, omdat een dag of avond vrijwilliger zijn, ons € 10- tot € 12,- gaat kosten. Nu is het niet zo dat we 1 dagdeel per week of maand ingedeeld worden, maar dit is geregeld meerdere keren per week/maand en in drukkere maanden al gauw 10 x per maand. Wat mij als vrijwilliger 10 x € 12,-, oftewel € 120,- per maand gaat kosten. En dat met slechts een AOW uitkering?? Dat is dan helaas voor mij en mijn Coolega's niet te doen! Dus is het dan uw bedoeling als gemeenteraad, dat ik mijn vrijwilligerswerk beëindig? Of gaat u ons gratis uitrijkaarten geven? U begrijpt vast, uit bovenstaande bezwaren, dat het niet raadzaam is om de parkeertarieven te verhogen. En ik ga er dan ook van uit, dat u dit onverstandige idee zult schrappen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
38	Parkeertarief Middenwaard	Hierbij dien ik bezwaar in tegen concept parkeertarieven. Deze stijging is buiten proporties en zal zeker gevolg hebben voor de winkeliers, theater, bioscoop en horeca. Publiek zal massaal uitwijken naar omgevingen centra waar het parkeren zelfs nog gratis is. Dit kan toch niet de bedoeling zijn en ik raad met klem aan om te kiezen voor een kleine verhoging vd parkeertarieven, als dit al nodig mocht zijn. Zo'n mooi winkelcentrum en de leegstand wordt alleen maar groter. NIET DOEN!	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
39	Parkeertarief Middenwaard, personeel	Hierbij dien ik bezwaar in ivm de verhoging van de parkeerkosten bij het winkelcentrum Middenwaard. Ik ben vrijwilliger bij theater Cool met heel veel plezier en wordt zo op onnodige kosten gejaagd om de auto te parkeren wat het onmogelijk maakt om nog dit vrijwilligerswerk te kunnen doen. Dit moet toch op te lossen zijn? En vind het sowieso ook voor iedereen die in toch al in een financieel moeilijke positie zit onverantwoordelijk om dit te doen. Ik hoop dat jullie hier beter over nadenken, misschien een optie om de bewoners van Dijk en Waard hierover mee te laten denken. Wat mij betreft voorstel om een regeling voor vrijwilligers te gaan treffen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Hierbij reageer ik op het door u in de raadsvergadering van 8 november jongstleden als concept vastgestelde parkeerbeleid versie 4-10-2023. Allereerst onderschrijf ik de vaststelling in 1.3 dat bewoners niet tevreden zijn. Verder staat er in 1.3 dat het inpassen van voldoende autoparkeerplaatsen bij bouwplannen complex is. Ik ben van mening dat het een eis moet zijn van de gemeente dat voor iedere nieuw te bouwen woning op appartement er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Juist om geen parkeerdruk te creëren. Bij grondgebonden woningen voor gezinnen zijn veelal twee tot drie parkeerplaatsen ter woning en voor appartementen één tot twee. Kortom, de parkeerdruk waarover gesproken wordt, is deels ontstaan door het gemeentelijk beleid en wordt alleen nog maar groter als het concept parkeerbeleid definitief wordt. Voorbeelden van parkeerdruk in bestaande wijken zijn er te over. Zo ook in nieuwe wijken als De Draai. Positieve voorbeelden zijn er ook, zoals de ruim opgezette woonwijk Broekhorn en de appartementen aan de Jade (met minimaal één parkeerplaats per woning). Ik daag de gemeente uit om de auto te omarmen. Heerhugowaard is een forenzen gemeente. Zorg in nieuwe wijken voor véél parkeerruimte in plaats van te denken dat als er weinig parkeerruimte is de bewoners de auto wel zullen wegdoen. Maak van Heerhugowaard "een géén parkeer probleem plaats", een unique selling point in de promotie van Heerhugowaard. In het Stationskwartier, in het project De Groene Trede, is de ervaring met minder parkeerplaatsen en deelauto's uitgelopen op een fiasco. De parkeerdruk is groot en de mutaties navenant. Daar zou je toch van moeten leren lijkt mij. Maar wat is het geval, in het koop project 3Kwartier van 60 appartementen worden maar 34 parkeerplaatsen gerealiseerd. In project Stationsmeester komen 166 appartementen en worden slechts 106 parkeerplaatsen gemaakt. En dan wordt ook nog dubbelgebruik gepromoot. De inzet van (niet geaccepteerde) deelauto's gaat nu het probleem niet oplossen. Ik heb nu al te doen met de toekomstige bewoners en haar bezoekers. En u ben daar voor verantwoordelijk! Volgens het CBS waren er op 1 januari 2023 ruim 8,9 miljoen personenauto's, 1,0 procent meer dan een jaar eerder. Vergelijken met vier jaar geleden is het aantal personenauto's met 5,6 procent toegenomen. 74 procent van de Nederlandse huishoudens had vorig jaar minimaal 1 auto. De verwachting is dat het aantal auto's in 2030 is toegenomen tot ongeveer 9,5 miljoen. Sinds 1990 is het autobezit in Nederland gestegen van 0,8 naar bijna 1,1 auto per huishouden en groeiende. U zou er goed aan doen de parkernorm, rekening houdend met de toekomst, op minimaal 1,5 auto per huishouden te stellen. Uw ambitie omschreven in 2.2 onder speerpunt 1 zou u hierop moeten aanpassen. De parkeerregulering die u voorstaat leidt niet tot beheersbaar houden van de parkeerdruk. Daarnaast lijkt het alsof u het toenemend autobezit negeert. Betaald parkeren. Waarom? Waarom zouden we voor het parkeren moeten betalen. Het is onderdeel van de openbare weg en dienst te faciliteren. Dat parkeren kostendekkend moet zijn ben ik het niet mee eens. Waarom de gemeente zichzelf vergelijkt met zeden als Amstelveen is onbegrijpelijk. Heerhugowaard is au aantal inwoners vergelijkbaar met Alkna (57.726 inwoners), één van de grootste gemeenten in Noord-Brabant en deze gemeente kent géén betaald parkeren.	Terecht stelt de indiener dat bij ontwikkelingen een parkernorm toegepast moet worden. De gemeenteraad stelde hiervoor begin 2023 een parkernormnota vast, maar daarvoor werd ook al gebruik gemaakt van normen, o.a. van de CROW. In de parkernormnota worden normen benoemd voor verschillende gebieden, omdat elk gebied uniek is. Indiener focust in zijn zienswijze op het optimaal faciliteren van autobezit, terwijl de gemeente in haar ontwikkelingen ook kijkt en moet kijken naar klimaatadaptatie en efficiënt ruimtegebruik. Darin verschillen indiener en gemeente van mening.	nvt

40	Algemeen	Stadshart. Om de kosten van gebouwd parkeren, parkeergarages, enigszins te compenseren is een geringe bijdrage gerechtvaardigd. Het eerste uur gratis, daarna € 1,50 per uur en een maximaal dagtarief van € 6,0 lijkt mij redelijk. Het is te overwegen om bijvoorbeeld het avondje uit niet te bestraffen en het parkeren na 19.00 uur en op zondag gratis te maken. Stationskwartier. Naar mijn mening moeten treinreizigers, mede gelet op de slechte bereikbaarheid met openbaar vervoer van het trein station, gratis de auto nabij het trein station kunnen parkeren. Voor bewoners moeten zoals eerder gezegd veel meer parkeerplaatsen bij de appartementen gerealiseerd worden. Deze in de projecten gebouwde voorzieningen kunnen door de bewoners worden gekocht of gehuurd (abonnement). Hierbij vraag ik ook aandacht voor het parkeren door ondernemers in de commerciële plint en haar personeel. De bezoekers van deze ondernemers zowel als de bezoekers van de woningen moeten vrij kunnen parkeren, en nabij, eventueel in een blauwe zone. Het Stationskwartier is ten slotte een woonwijk en geen stadshart. Met voldoende parkeerplaatsen is er geen parkeerprobleem! Het voert te ver om in dit schrijven in te gaan op alle 83 pagina's van het voorliggende Integraal parkeerbeleid 2023 – 2030 Concept beleidsdocument versie 4-10-2023. Mijn standpunt is helder, het parkeerprobleem wordt door beleidsmakers gecreëerd! Mijn oproep aan u is dit concept niet definitief vast te stellen. Het dien te worden herschreven, het is nog niet te laat!	Stadshart: Door ingediende zienswijzen en afstemming met Wereldhave is het beleid aangepast. In het definitieve beleid is het uitgangspunt dat de parkeervoorzieningen voor Middenwaard primair voor bezoekers zijn en dat daar een toegankelijk parkeertarief bij hoort. Tegelijkertijd zullen nieuwe tarieven nog steeds andere vormen van mobiliteit stimuleren. Daarnaast zijn in het nieuwe beleid oplossingen opgenomen voor langparkeerders, voor zowel personeel/vrijwilligers als inwoners. Verdere tegemoetkoming voor personeel/vrijwilligers kan vanuit de werkgever gefaciliteerd worden. Verder is een avond-/nachtabonnement in het nieuwe beleid opgenomen. Deze biedt oplossingen voor bewoners die hun auto in hun omgeving niet kwijt kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van ruimte voor bezoekers van Middenwaard. Stationskwartier: Het Stationskwartier ontwikkelt zich tot stedelijk gebied. In een groot deel van het Stationsgebied is al parkeerregulering. Dat wordt omgezet van blauwe zone in betaald parkeren en moet worden uitgebreid met de 'Langedijker' kant van het station. Daar gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen langs de Handelsstraat (gemeente) en de P&R (NS vastgoed). Ook moet er een plan worden gemaakt voor de gemeentelijke P&R aan de stadzijde. Dit is al eerder besloten en opgenomen in het Masterplan en de Parkeerstrategie. In de Gildestraat bestaat de wens om met lage(re) parkeernormen te werken en alternatieve mobiliteitsoplossingen te stimuleren. Om die reden is in dit gebied parkeerregulering noodzakelijk. Ook omdat in de Industriestraat en bij het station met lage parkeernormen gewerkt wordt en parkeerregulering is voorzien. Hierdoor zal er olievlekwerking richting de Gildestraat zijn die voorkomen moet worden. Als de Gildestraat dus ook gereguleerd gebied is zal er vanuit dat gebied olievlekwerking richting De Scheg/Vaanpark zijn en daarom is ook hier parkeerregulering voorzien. Hoewel we twee namen hanteren zijn Gildestraat en De Scheg/Vaanpark eigenlijk één gebied.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
41	Parkeertarief Middenwaard	met ongeloof en onbegrip heb ik het plan gelezen om de parkeertarieven te wijzigen. Ik snap niet de gemeente geld wilt verdienen over de rug van de winkeliers in Middenwaard. Middenwaard heeft een groot belang bij een laag parkeertarief. Verhoog je dit tarief dan blijven klanten weg. Als dat de bedoeling is dan moet de gemeente dit zeker doen. Als dat niet de bedoeling is dan zou ik mij als gemeente maar eens flink achter de oren krabben en het plan kritisch tegen het licht houden en daarna stoppen met het uitvoeren van dit plan. Wij zijn fel tegen dit plan. Vanwege dit lage parkeertarief is Middenwaard uniek. Verhoog je het tarief dan gaan klanten elders winkelen in andere gemeentes of winkelcentra waar meer is te beleven. Ik zeg nee tegen dit plan.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
42	Algemeen	Zie zienswijze 40	N.v.t.	nvt
43	Parkeertarief Middenwaard	Graag wil ik bezwaar maken op het parkeer beleid wat ze in januari 2025 willen laten ingaan en dat het 12 euro word als dag tarief. Het is niet voor niks dat middenwaard een paar jaar geleden de parkeerkosten naar beneden heeft getrokken omdat dit meer bezoekers zou trekken. Lijkt mij dan ook een hele stomme zet om de kosten zo hoog te maken. Ondanks dat het ook voor personeel heel vervelend is om zulke hoge kosten te betalen als ze moeten werken zal het ook bezoekers eerder de keuze laten maken om naar alkaar centrtum te rijden. Ik ben erg benieuwd ik wacht af wat het gaat doen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
44	Algemeen	1. De vergrijzing neemt toe en ik zou graag in het beleid een coulance regeling opgenomen willen zien indien er problemen ontstaan wanneer mensen tijdelijk veel verzorging nodig hebben. De 200 uur bezoekersaldo schiet dan tekort. 2. Niet iedereen is digitaal actief en wat te doen bij wifi storingen. 3. Ik vind de korting voor openbaar vervoer reizigers erg veel in tegenstelling tot het normale tarief. 12 euro tegenover 4 euro. 4. Er wonen ook veel mensen die een lat relatie of andere vorm hebben van veel bij elkaar zijn. Vooral ook voor oudere mensen die niet zo ver kunnen lopen is een auto noodzakelijk. Hoe dat op te lossen. 5. Als ik de bezoeker vergeet af te melden of te laat afmeld, ben ik dan al mijn uren in 1 of 2 keer kwijt. Svp coulance beleid.	1. Afhankelijk van de parkeerdruk in een vergunningengebied kunnen eventueel extra uren bij gekocht worden. Na invoering zullen wij monitoren of 200 uur voldoende is en overwegen of bijstelling nodig is. 2. Wij hebben hierbij aandacht voor minder digitaal vaardige inwoners. 3. Door de ingediende zienswijzen en na overleg met Wereldhave stellen wij een lager 24-uurtarief voor. 4. Deze kunnen ofwel gebruik maken van de bezoekersuren ofwel van de parkeerlocaties P1 t/m P4 dan wel een vrij te gebruiken parkeerplaats buiten het gereguleerde gebied. 5. Wij zullen dit in de uitwerking van de nog op te stellen deelnota Parkeerregulering meenemen.	nvt
45	Parkeertarief Middenwaard	Reeds tweemaal heb ik over dit onderwerp een mail naar de gemeente gestuurd. Eenmaal naar het bovenstaande e-mailadres. En eenmaal naar het e-mailadres van het secretariaat bestuur. Op deze laatste e-mail heb ik een reactie ontvangen dat mijn email naar de desbetreffende afdeling is gestuurd. Daarna heb ik niets meer gehoord. Ik woon sinds 5 jaar op het adres Pareihof, Heerhugowaard. Wij moesten een bewonersabonnement nemen in de parkeergarage p4 en ontvingen 2 bezoekerspassen. Nu de gemeente de prijzen significant wil verhogen, zal dit abonnement ook wel worden verhoogd. Doordat het de bedoeling is, dat andere straten in het centrum een gratis ontheffing krijgen voor de eerste auto, ontstaat er rechtsongelijkheid met degene, zoals wij, die voor parkeren voor de eerste auto flink moeten betalen in de parkeergarage p4. Ik verzoek u deze rechtsongelijkheid op te heffen door de bewonersabonnementen voor de parkeergarages ook gratis te maken voor de eerste auto.	De eigenaren van de parkeergarages, Wereldhave en gemeente, beogen een nagenoeg gelijk parkeerregime te hanteren. Om die reden worden in het nieuwe beleid de bewonersabonnementen van de gemeente stapsgewijs gelijk getrokken met de abonnementstarieven van Wereldhave. Het gebruik van een private parkeervoorziening met een abonnement is iets anders dan een publieke parkeervergunning in de openbare ruimte. Niet in de laatste plaats zijn de kosten voor een gebouwde private voorziening ook significant hoger dan de kosten voor straatparkeren. Zowel juridisch als qua voorziening kunnen abonnementen en vergunningen niet met elkaar vergeleken worden.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

46	Fietsparkeren	Voorstel stimulering gebruik fiets Als je nu naar Middenwaard of station gaat, zijn de fietsenrekken open en bloot, zodat met slecht weer de boel kleddernat wordt. Bij de Meent in Alkmaar hebben ze de rekken tegenwoordig overkapt en op de overkapping zonnepanelen geplaatst. Dat is een win win Mijn voorstel is om bij Middenwaard en station dezelfde overkappingconstructie met zonnepanelen te plaatsen. Dat is goedkoper dan een ondergrondse fietsparkeerkelder, tenzij dat toch de voorkeur heeft	Het stimuleren van bijvoorbeeld fietsen willen we ook doen door het inzetten van parkeerinkomsten voor fiets- en wandelvoorzieningen (pagina 10, pagina 12 speerpunt 5 en pagina 28 punt 11). Bedankt voor uw suggestie. Deze zullen wij afwegen bij de verdere uitwerking van het beleid.	nvt
47	Parkeertarief Middenwaard	Naar aanleiding van de berichten over de verhoging van de parkeertarieven bij Middenwaard heb ik de volgende vraag: heeft de gemeente stil gestaan bij de gevolgen hiervan voor mensen met een handicap die afhankelijk zijn van hun auto. Dit zijn vaak al mensen met een beperkt budget, door allerlei extra kosten, wat er voor kan zorgen dat Middenwaard voor deze groep een onbetaalbare plek wordt om te winkelen /er even uit te zijn. Deze ontwikkeling lijkt zo te gaan zorgen voor een verminderde toegankelijkheid voor een kwetsbare groep mensen op economische basis. Juist dit winkelcentrum is verder ideaal om te bezoeken met een handicap in tegenstelling tot veel andere centra. En mee kunnen doen, er op uit kunnen ook als het weer niet mee zit, is juist voor deze groep enorm van belang maar lijkt hiermee op zeep te worden geholpen omdat alle gehandicaptenparkeerplaatsen zich achter de slagboom van betaald parkeren bevinden. Of zijn er andere (gratis of goedkopere) parkeermogelijkheden vlakbij waar ik niet van op de hoogte ben? Ik hoor graag of hier over nagedacht is/wordt, of er (betaalbare) alternatieven beschikbaar komen/zijn of dat de gehandicapten in deze vergeten zijn. Toegankelijkheid is tenslotte meer dan sec fysiek maar dient ook rekening te houden met zo min mogelijk regeldruk en economische belasting van een kwetsbare groep.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd. In uw specifieke geval gelden er in vergunninggebieden geen parkeertarieven voor minder validen. Het blijft dus in vergunninggebieden mogelijk om te parkeren met uw gehandicaptenparkeerkaart. Betaald parkeren is vooralsnog wel het geval bij parkeergarages. Met uw zienswijze willen we bij de uitwerking kijken op welke wijze we de situatie van minder validen mee kunnen nemen.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
48	Algemeen	Zie zienswijze 40	Zie reactie zienswijze 40	nvt
49	Parkeertarief Middenwaard	Hierbij wil ik bezwaar maken te het exorbitant hoge verhoging van het parkeer tarief op het parkeer terrein van Middenwaard. Dit is een klap in het gezicht voor het winkelend publiek.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
50	Algemeen	Bij het te bouwen complex van Berckheidelaan worden de parkeerplaatsen niet in een parkeergarage onder het pand gerealiseerd maar buiten het pand. Dat gaat ten koste van groen . Steeds meer zie je appartementen complexen worden gerealiseerd met ondergrondse parkeervoorzieningen. Dus graag een parkeervoorziening ondergronds het pand En bij toekomstige nieuwe appartementen als voorwaarde aan de projectontwikkelaar te stellen	In de specifieke situatie van de Berckheidelaan is sprake van realisatie van sociale huurwoningen. Gelet op de betaalbaarheid van dit type woningen is een ondergrondse parkeergarage een te kostbare parkeeroplossing. Wij zullen geen voorwaarde stellen aan projectontwikkelaars om altijd een ondergrondse parkeervoorziening te realiseren.	nvt
51	Parkeertarief Middenwaard	De parkeergarages bij Middenwaard staan 's avonds grotendeels leeg. De eigenaren zijn naar mijn waarneming Wereldhave en Interparking. Bewoners van de appartementen werken grotendeels overdag en willen in de avond en nacht in de buurt parkeren. Nu wijken ze vaak uit naar de Edelstenenwijk, maar moeten in de ochtend vroeg uit de veren om de auto te verplaatsen om een boete te komen. Verzoek constructieve gesprekken aangaan met Interparking en Wereldhave voor het ontwikkelen van een overnachtingstarief voor het tijdslot 20.00 - 08.00 . Een tarief van Euro 4 per nacht als input	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Uw idee van een overnachtingstarief hebben wij omarmd. Dank daarvoor. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

52	Parkeertarief Middenwaard	Brief 1 Volkomen verrast zijn wij door de voorgestelde verhoging van de parkeertarieven. Wij hebben ook in een winkel in Middenwaard. De concurrentiekracht van Middenwaard wordt vergroot door de gunstige parkeertarieven. Sinds de tariefsverlaging van een aantal jaren terug is het bezoekersaantal en conversie / besteding flink gestegen. En weten steeds meer consumenten het winkelcentrum te vinden. De gunstige parkeertarieven zijn daarbij van groot belang. Wat ons stoort is dat u in de plannemakerij totaal geen contact/gesprek heeft gehad met de ondernemers in Middenwaard. Ook voor eigenaar Wereldhave kwam dit als een verrassing. Terwijl Wereldhave de eigenaar is van de meeste parkeerplaatsen rond Middenwaard. Het is overduidelijk dat de 150 ondernemers het niet eens zijn met de voorgestelde tarieven. Dan gaat alleen maar consumenten wegjagen. Wij rekenen erop dat Wereldhave onze belangen goed behartigt en niet mee zal gaan in de voorgestelde verhogingen voor P1 en P2. Wereldhave heeft ons laten weten dat zij voor goedkoop parkeren blijven. Dan ontstaat een rare situatie als P3 en P4 ineens een veel hoger parkeertarief gaat berekenen. Uit het Noordhollandsdagblad (4-11) valt te lezen dat de betrokken wethouder nooit heeft gesproken met Wereldhave, zijnde toch de belangrijkste partij in deze. Ook met de motor van Middenwaard (de ondernemers) is nooit gesproken, Dit is toch erg rare en onzorgvuldig. Met een dergelijke verhoging tref je de ondernemers in Middenwaard. Gelukkig bestaat er een NHD die ons wel bericht. Wij vragen u het voorgestelde parkeerbeleid te verwerpen en te luisteren naar de ondernemers in Middenwaard. Wij rekenen op u.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en nu overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Brief 2 U bent van plan de parkeertarieven bij Middenwaard (P1 tm P4 en Dekamarkt) exorbitant te verhogen. Opmerkelijk in het voorafgaande proces is dat winkeliers totaal niet betrokken of geïnformeerd zijn. Participatie staat hoog in uw vaandel. Betrokken wethouder heeft geen overleg gehad met eigenaar parkeerplaatsen Wereldhave. Van participatie is ons niets gebleken. In het voorgestelde beleid missen wij de visie waarom juist nu Middenwaard Klanten de prijs voor het winkelen aldaar moesten betalen. Immers er zijn winkelcentra genoeg in de omgeving waar Klanten gratis of tegen een nu concurrerend tarief kunnen parkeren. Feit is dat slechts 20% van de parkeerplaatsen (P3 P4 totaal 384) onder uw zeggenschap vallen. 80% (P1 P2 Dekamarkt totaal 1465) heeft u niets over te zeggen. Als deze stakeholders (zoals Wereldhave heeft aangekondigd) voet bij stuk houden inzake de nu geldende tarieven, dan ontstaat een bizarre situatie waarbij P3 en P4 veel duurder zijn om te parkeren. Dat is voor uw eigen medewerkers die voor verhoging goedkope parkeerdruk zorgen alleen nadelig. (pag. 61) Klanten zullen de P3 en P4 mijden. Het is nergens voor nodig om de parkeertarieven van Klanten/bezoekers mega te verhogen. Hoger tarief zal ongetwijfeld leiden tot minder en korter bezoek aan de Middenwaard en een langdurig negatief imago. De detailhandel en horeca hebben zware tijden. Uw beleid zou er juist op gericht moeten zijn om bedrijfsleven te helpen. Juist in Heerhugowaard waar de concurrentie kracht van alternatieve winkel mogelijkheden zeer groot is. (afvloeiing koopkracht dreigt) Alleen bestuur Dijk&Waard is winnaar bij meer parkeerinkomsten. De winkelier/ondernemer is de verliezer en de Klant is de dupe. Overigens zijn de door u aangehaalde parkeertarieven in Alkmaar (bijlage E pagina 58) totaal onjuist (€1,99 per uur in de parkeergarages en geen € 3,05 per uur zoals u schrijft) De ongemotiveerde verhoging van tarieven van Klanten Middenwaard zal leiden tot minder toevoeling van Klanten en een kortere verblijfsduur. Schadelijk voor winkels en horeca. Uw opmerking (pagina 12 onder) "dat bezoekers (Klanten) zo aangemoedigd worden de fiets te gebruiken" is zonder realiteit. Het is utopie te denken dat Klanten uit oa. Alkmaar/Helloo/Uitgeest/Warmenhuizen enzovoort op de fiets gaan komen. Ook wordt er geen inzicht gegeven (pag. 52) in de onderbouwing extra opbrengst parkeren (van €230.000 nu naar € 490.000 in 2025) P3 en P4 Middenwaard in samenhang met aantal parkeerders en parkeerduur, bezettingsgraad. In tabel B pagina 52 rekent u een prijsindexering van 2% per jaar dus stijgen de tarieven nog meer dan gecommuniceerd. Dat is tot 2030 nog eens 12% extra. In uw rekenwijze gaan Klanten Middenwaard in 2025 ruim 2x zoveel betalen. Dat kunnen wij toch niet verkopen? Uw stuk (1.3 Waarom nu pag. 7) begint met "Inwoners en ondernemers zijn niet altijd tevreden over het huidige parkeerbeleid". Maar op pagina 60 (Participatie verslag) schrijft u dat er bij deze sessies voornamelijk bewoners aanwezig waren. U spreekt dus niet voor de ondernemer. Dat klopt u heeft ons nooit betrokken. Wat betreft de ondernemers in de Middenwaard heeft u IPB een valse start zonder participatie van belanghebbenden. Nu middels deze zienswijze de argumenten om de parkeertarieven voor Klanten niet te verhogen. Als ondernemer zijn wij geen eigenaar van de meeste parkeerplaatsen, dat is Wereldhave. Wij vertrouwen erop dat WH ons ondernemersbelang zal behartigen en niet zal meegaan in de voorgestelde tariefverhoging. Wij vinden het belangrijk om het ondernemersgeluid te laten horen. Conclusie: verhoging parkeertarieven Middenwaard niet doen.	Door ingediende zienswijzen en afstemming met Wereldhave is het beleid aangepast. In het definitieve beleid is het uitgangspunt dat de parkeervoorzieningen voor Middenwaard primair voor bezoekers zijn en dat daar een toegankelijk parkeertarief bij hoort. Tegelijkertijd zullen nieuwe tarieven nog steeds andere vormen van mobiliteit stimuleren. Daarnaast zijn in het nieuwe beleid oplossingen opgenomen voor langparkeerders, voor zowel personeel/vrijwilligers als inwoners. Verdere tegemoetkoming voor personeel/vrijwilligers kan vanuit de werkgever gefaciliteerd worden. Verder is een avond-/nachtabonnement in het nieuwe beleid opgenomen. Deze biedt oplossingen voor bewoners die hun auto in hun omgeving niet kwijt kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van ruimte voor bezoekers van Middenwaard.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
53	Parkeertarief Middenwaard	Ineens hoge tarieven stuiten tegen de borst en jaag je een deel van de burgers in het harnas. Starten met duidelijk lagere tarieven als in het concept met een jaarlijkse indexering is mijne inziens meer acceptabel. Als je kijkt naar andere voorzieningen, weet je ook, dat dit elk jaar een stukje duurder worden	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
54	Parkeren Lapis Lazuli	Ik snap dat er wat moet gaan gebeuren, ook bij de samenleving. Bezwaar op: 1. Parkeervergunningsbeleid Lapis Lazuli. 2. Opladen in vergunningsgebied, ontheffing/vrijstelling? 3. Tarief verhoging. Wij als bewoner van Lapis Lazuli hebben nu géén recht op een parkeervergunning, dit is in onze optiek discriminatie ten opzichte van andere bewoners. Op zijn minst zou ieder bewoner in het (nieuwe) vergunningsgebied recht moeten hebben op één parkeervergunning. Daarnaast wordt het zonder vergunning onmogelijk om overdag je eigen elektrische auto dichtbij op te laden (tegen normale tarieven) en avonds zijn ze vaak bezet door gemeente of Hugo hoppers. Wellicht dan een ontheffing verlenen voor bewoners met elektrische auto binnen een vergunning gebied die NIET een vergunning krijgen. Het dag tarief verhogen van 2 naar 12 euro is wel fors, ik zou pleiten voor een geleidelijkheid met evaluatie momenten, zo van 2 euro naar 4 euro (is al een verdubbeling) en evalueer de reactie van bezoekers Middenwaard. We willen Bezwaarschrift indienen toch wel dat Middenwaard het winkelcentrum blijft boven het Noordzee kanaal, we moeten verloederding zien te voorkomen. Hanteer een tarief van 1 euro per uur, wellicht eerste uur gratis?	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteitstransitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avonds en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17:00 uur en 9:00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avondabonnement.	Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

55	Parkeertarief Middenwaard	Wij willen graag bezwaar maken tegen het idee om een 24-uurstarief van € 12,00 te gaan rekenen. Wij hebben jaren een 24-uurstarief van € 6,00 gehad en dat weerhield klanten al om naar het winkelcentrum te gaan. Wij denken dat Middenwaard een heel belangrijk centrum is waar mensen plezier kunnen beleven door middel van shoppen maar ook om de dagelijkse voedingsmiddelen te halen. Door het 24-uurstarief zo hoog te maken, wordt het minder aantrekkelijk voor de gemiddelde klant en zullen de lege panden alleen maar meer en meer worden. Dit zodat de gemeente dan meer geld binnen haalt? Ik vind het korte termijn visie en iets dat je ook niet zomaar weer een jaar later terug kunt draaien want dan hebben de mensen alweer hun nieuwe adressen gevonden. Kom de mensen en ons tegemoet met een redelijke verhoging als het perse nodig is, maar zo'n verhoging is absurd en zorgt nu al voor een hoop negativiteit onder de inwoners. Zonde en niet nodig.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachtstarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeldend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
56	Parkeertarief Middenwaard	Ik ben Boris en ik ben de Floor Manager van de VodafoneZiggo winkel in Middenwaard (nr.119) en ook ik maak mij zorgen omtrent de door u aangekondigde tariefsverhoging van de parkeergelden op P1 t/m P4. U bent namelijk van plan de parkeertarieven bij Middenwaard (P1 t/m P4 en Dekamarkt) exorbitant te verhogen. Opmerkelijk is dat in het voorafgaande proces de winkeliers totaal niet betrokken en of geïnformeerd zijn hierover. Participatie staat bij u hoog in het vaandel maar daar is geen blijk van gegeven. De betrokken wethouder heeft géén overleg gehad met de eigenaar van de parkeerplaatsen welke in eigendom zijn van Wereldhave. Van die participatie is dus niets gebleken. Feit is dat slechts 20% van de parkeerplaatsen (P3 & P4 met in totaal 384 plaatsen) onder uw zeggenschap vallen. De overige 80% (P1, P2 en Dekamarkt met in totaal 1465 plaatsen) vallen onder het beheer van Wereldhave en dus niet onder uw zeggenschap. Als deze stakeholders (zoals Wereldhave heeft aangekondigd) voet bij stuk houden inzake nu geldende tarieven, dan ontstaat een bizarre situatie waarbij P3 en P4 veel duurder zijn om te parkeren en zullen onze klanten en de bezoekers P3 en P4 gaan mijden. Het is nergens voor nodig om de parkeertarieven voor onze klanten/bezoekers extreem te verhogen. Een hoger tarief zal ongetwijfeld leiden tot minder en een korter bezoek aan de Middenwaard en zal op den duur gaan zorgen voor een langdurig negatief imago. De detailhandel en horeca hebben al zware tijden en dit plan zal daar geen positieve invloed op hebben. Uw beleid zou er juist op gericht moeten zijn om bedrijfsleven te helpen en bezoekers/klanten te stimuleren om Middenwaard te bezoeken. Op deze manier zal de klant richting andere winkellocaties trekken die óf goedkoper of zelfs gratis parkeergelegenheid biedt (denk aan Broekerveiling en Alkmaar de Mare). Een flink aantal jaren geleden lag het parkeertarief bij Middenwaard op €6,- per dag. Dat is destijds verlaagd naar €2,- per dag om de aantrekkelijkheid te vergroten en de winkeliers tegemoet te komen en zo de bezoekers te stimuleren Middenwaard te bezoeken. Ik heb van één van uw medewerkers begrepen dat het betaald parkeren tot 18:00 zal zijn en dat de horeca hier dus van "profiteert" omdat hun gasten dus geen parkeerkosten hebben als ze na 18:00 komen eten/bowlen/Cool bezoeken/ etc. etc.. Dus de 12 á 15 horecagelegenheden worden hierin min of meer boven de 120 á 145 winkels gesteld? Echter zijn deze horecagelegenheden óók overdag open en willen dan ook hun gasten kunnen ontvangen. Deze gasten die nu overdag hun kopje koffie en/of hun lunch genieten in één van deze restaurants zullen dan waarschijnlijk dat laten schieten omdat de parkeermeter wel doorloopt. Nu betaalt de klant/bezoeker maximaal €2,- per dag en als de teller doortikt tot €12,- gaat dat extraatje als een kopje koffie wel erg duur worden. De bezoekers zullen alternatieve parkeergelegenheden gaan zoeken in de wijken rond Middenwaard wat daar voor overlast zal gaan zorgen bij de bewoners. Dan zal daar ook weer naar oplossingen gekeken moeten worden, naar allerwaarschijnlijkheid de vorm van parkeervergunningen wat ook weer de nodige kosten met zich mee brengt. Niet in de laatste plaats kijk ik ook naar personeel wat in Middenwaard werkt en afhankelijk is van eigen vervoer en de mogelijkheden om op hun werk te komen. Voor velen is het openbaar vervoer geen optie i.v.m. slechte verbinding en of een te lange reistijd. Ook de afstand, die het op de fiets komen niet mogelijk maakt kan hierin een rol spelen. Een voorbeeld van de huidige situatie met een medewerker die fulltime werkt en per jaar 5 weken vakantie geniet: In de huidige situatie: 5 dagen in de week á €2,- per dag is €10,- per week. €10 * 47 weken = €470,- op jaarbasis. Een hoop geld maar zeker nog te overzien. Situatie na aanpassen parkeertarieven: 5 dagen in de week á €12,- per dag is €60,- per week. €60,- * 47 weken = €2820,- op jaarbasis. Dit is meer dan een maandloon voor velen van ons en gewoonweg niet meer te betalen. Al met al zou het voor Middenwaard en de winkeliers zeer onwenselijk zijn om deze tariefswijziging door te zetten. Het kan een doodsteek zijn voor de diverse kleinere winkels die het nu al zo zwaar hebben. Een grote leegloop tot gevolg en dat moeten we niet willen. We zijn het grootste overdekte winkelcentrum van Noord-Holland, maar voor hoelang nog als dit gebeurt? Wij als ondernemers laten graag onze stem horen en vinden het dan ook onacceptabel dat u deze plannen op deze manier wilt gaan uitvoeren. Wij zeggen dus ook, niet doen!	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachtstarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeldend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
57	Parkeertarief Middenwaard	Als zelfstandig franchiseondernemer van Intertoys en gevestigd in Middenwaard spreek ik mijn zorgen uit over het voorstel parkeerbeleid. U bent van plan de parkeertarieven enorm te verhogen. De detailhandel en horeca hebben moeilijke tijden achter de rug met corona en enorme kostenstijgingen van vaste kosten en lonen. Wat de afgelopen jaar tot diverse faillissementen heeft geleid. Ook in Middenwaard is leegstand wat op subtiele wijze wordt weggewerkt door de ramen te bestickeren. De detailhandel en horeca is ook in 2024 er nog niet bovenop, door de stijging van het minimumloon. Bovendien krijgt Middenwaard/Stadshart de komende jaren nog te maken met slechte bereikbaarheid door de afsluiting van de Zuidtangent i.v.m. ondertunneling spoor. Kostenstijgingen, leegstand, slechte bereikbaarheid en minder klanten die korter verblijven in het Stadhart door verkeerd parkeerbeleid zijn niet de juiste ingrediënten voor een bruisend Stadshart. Na jaren discussie over het parkeren door bewoners van Heerhugowaard en ondernemers was er uiteindelijk een parkeerbeleid waar iedereen zich in kon vinden. Dat Heerhugowaard nu een parkeerprobleem heeft door de bouw van vele woningen rond Middenwaard en Station mag niet ten kosten gaan van de ondernemers in Middenwaard. Opmerkelijk is ook dat ondernemers niet zijn betrokken bij het nieuwe parkeerbeleid. Wij zijn dan ook tegen het voorstel parkeerverhoging. Het juiste parkeerbeleid moet goed overwogen worden, hier is ook over gepubliceerd door onderzoeksburo Strabo/Hans van Tellingnen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachtstarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeldend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

58	Parkeertarief Middenwaard	Ook wij maken ons ernstige zorgen indien de parkeertarieven drastisch zullen toenemen bij winkelcentrum Middenwaard. Zowel voor bezoekers als werkend personeel zou het een desastreuze maatregel zijn. Wij hebben 3 winkels in Noord Holland waarvan 1 in winkelcentrum Middenwaard. Van de 7 personeelsleden komen er maar 3 uit Heerhugowaard. De andere zijn op eigen vervoer aangewezen. Mede ook omdat er ook bestellingen worden weggebracht naar klanten. Wij hopen dat u besluit om geen grote wijzigingen aan te brengen. Wij zien dat het winkelcentrum in Heerhugowaard t.o.v. Hoorn en Purmerend juist heel goed bezocht door winkelend publiek en willen dit heel graag continueren.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
59	Parkeertarief Middenwaard	Wij zijn de eigenaren van Schoenmakerij Rotonde in WC Middenwaard. Wij hebben onze hart en ziel ingestoken in onze winkel en zijn daar heel trots op. Wij zitten al bijna 20 jaar in WC Middenwaard en willen dat graag zo houden. Daarom maken wij bezwaar tegen verhogen van parkeertarieven die gemeente wil invoeren. Een hoger tarief zal zorgen voor minder bezoek aan de Middenwaard wat voor ons. Betekend minder klanten en minder omzet waardoor wij het uiteindelijk niet zouden reden. Hopelijk is gemeente Heerhugowaard net zo blij en trots op onze centrum als wij ondernemers. En zou de plannen voor verhoging van parkeertarieven niet doorzetten.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraadraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
60	Vergunningen gebied	Hierbij wil ik als bewoner van de Coyluslaan een bezwaar/ zienswijze indienen over het onderwerp integraal parkeren. 1. Waarom worden de kosten van het parkeerbeleid verhaal op een kleine groep inwoners van de gemeente Dijk en Waard? En niet over alle bewoners? 2. Waarom de 1e vergunning gratis en dan gelijk de 2e vergunning 200 euro. Als je meerdere auto's heb i.v.m. werkende kinderen of inwoners die hun auto /bedrijfsauto nodig hebben wordt dit wel een kostenplaatje. Waarom dan niet beginnen met 50 euro per vergunning. 3. Mensen met een eigenoprit geen 1e vergunning verstrekken maar bij een 2e wel een betaalde vergunning verstrekken. 4. Digitalisering voor dat snel uit daardoor kan het makkelijker uitgevoerd worden en dat scheelt weer kosten en zo kan je de kosten voor de vergunning laag houden. 5. Wij als bewoners van het vergunninggebied zijn bang als er een begroting tekort bij de gemeente is dat de vergunningen duurdur worden en dat het wordt gebruikt als melkkoe. 6. Wij zijn ook van mening dat het ov-beleid hier in Dijk en Waard niet sluitend is. Maak dat eerst op orde en daarna kosten voor de vergunningen gaan rekenen. 7. Handhaving moet beter/ consequenter dat betaakt zich terug. Bij deze heb ik mijn punten ingebracht. Ik hoop dat jullie deze punten meenemen in jullie beleid.	1. Wij zijn van mening dat de kosten voor parkeerregulering betaald moeten worden door de parkeerders die in de gereguleerde gebieden parkeren in plaats van dat alle inwoners van Dijk en Waard deze kosten moeten dragen. 2. Wij willen de huishoudens die over maar één auto beschikken niet extra belasten. Huishoudens met twee of meer voertuigen leggen een groter beslag op de schaarse openbare ruimte. Dit ruimtegebruik willen wij ontmoedigen door hier een tarief tegenover te stellen. 3. Zo zal het ingeregeld worden. Voor de auto die op de oprit kan parkeren wordt geen (eerste) parkeervergunning verstrekt. Indien het betreffende huishouden een tweede auto heeft kan aan dit huishouden een tweede parkeervergunning verstrekt worden voor 200 euro. 4. Wij streven naar invoering per 1 januari 2025. 5. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten, niet om er aan te verdienen. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Uitgangspunt van het Integraal Parkeerbeleid is betere/meer handhaving dan tot nu toe het geval is. Dank voor uw ondersteuning hierin.	N.v.t.
61	Parkeertarief Middenwaard	Wij zijn eigenaar van de winkel LXXI wat wij niet ziet en ook ik wij maken ons zorgen omtrent de door u aangekondigde tariefsverhoging van de parkeergelden op P1 t/m P4. Onderstaand schrijven hebben wij overgenomen van een collega en onderschrijven dit in z'n geheel. Het geeft precies aan hoe ook wij over uw toekomstige parkeer beleid denken. U bent namelijk van plan de parkeertarieven bij Middenwaard (P1 t/m P4 en Dekamarkt) exorbitant te verhogen. Opmerkelijk is dat in het voorafgaande proces de winkeliers totaal niet betrokken en of geïnformeerd zijn hierover. Participatie staat bij u hoog in het vaandel maar daar is geen blijk van gegeven. De betrokken wethouder heeft géén overleg gehad met de eigenaar van de parkeerplaatsen welke in eigendom zijn van Wereldhave. Van die participatie is dus niets gebleken. Feit is dat slechts 20% van de parkeerplaatsen (P3 & P4 met in totaal 384 plaatsen) onder uw zeggenschap vallen. De overige 80% (P1, P2 en Dekamarkt met in totaal 1465 plaatsen) vallen onder het beheer van Wereldhave en dus niet onder uw zeggenschap. Als deze stakeholders (zoals Wereldhave heeft aangekondigd) voet bij stuk houden inzake de nu geldende tarieven, dan ontstaat een bizarre situatie waarbij P3 en P4 veel duurdur zijn om te parkeren en zullen onze klanten en de bezoekers P3 en P4 gaan mijden. Het is nergens voor nodig om de parkeertarieven voor onze klanten/bezoekers extreem te verhogen. Een hoger tarief zal ongetwijfeld leiden tot minder en een korter bezoek aan de Middenwaard en zal op den duur gaan zorgen voor een langdurig negatief imago. De detailhandel en horeca hebben al zware tijden en dit plan zal daar geen positieve invloed op hebben. Uw beleid zou er juist op gericht moeten zijn om bedrijfsleven te helpen en bezoekers/klanten te stimuleren om Middenwaard te bezoeken. Op deze manier zal de klant richting andere winkellocaties trekken die óf goedkoper of zelfs gratis parkeergelegenheid biedt (denk aan Broekervelling en Alkmaar de Marc). Een flink aantal jaren geleden lag het parkeertarief bij Middenwaard op €6,- per dag. Dat is destijds verlaagt naar €2,- per dag om de aantrekkelijkheid te vergroten en de winkeliers tegemoet te komen en zo de bezoekers te stimuleren Middenwaard te bezoeken. Ik heb van één van uw medewerkers begrepen dat het betaald parkeren tot 18:00 zal zijn en dat de horeca hier dus van "profiteert" omdat hun gasten dus geen parkeerkosten hebben als ze na 18:00komen eten/bowlen/Cool bezoeken/ etc. etc. Dus de 12 á 15 horecagelegenheden worden hierin min of meer boven de 120 á 145 winkels gesteld? Echter zijn deze horecagelegenheden óók overdag open en willen dan ook hun gasten kunnen ontvangen. Deze gasten die nu overdag hun kopje koffie en/of hun lunch genieten in één van deze restaurants zullen dan waarschijnlijk dat laten schieten omdat de parkeermeter wel doorloopt. Nu betaalt de klant/bezoeker maximaal €2,- per dag en als de teller doortikt tot €12,- gaat dat extra'tje als een kopje koffie wel erg duur worden. De bezoekers zullen alternatieve parkeergelegenheden gaan zoeken in de wijken rond Middenwaard wat daar voor overlast zal gaan zorgen bij de bewoners. Dan zal daar ook weer naar oplossingen gekeken moeten worden, naar allerwaarschijnlijkheid de vorm van parkeervergunningen wat ook weer de nodige kosten met zich mee brengt. Niet in de laatste plaats kijk ik ook naar personeel wat in Middenwaard werkt en afhankelijk is van eigen vervoer en de mogelijkheden om op hun werk te komen. Voor velen is het openbaar vervoer geen optie i.v.m. slechte verbinding en of een te lange reistijd. Ook de afstand, die het op de fiets komen niet mogelijk maakt kan hierin een rol spelen. Een voorbeeld van de huidige situatie met een medewerker die fulltime werkt en per jaar 5 weken vakantie geniet: In de huidige situatie: 5 dagen in de week á €2,- per dag is €10,- per week. €10 * 47 weken = €470,- op jaarbasis. Een hoop geld maar zeker nog te overzien. Situatie na aanpassen parkeertarieven: 5 dagen in de week á €12,- per dag is €60,- per week. €60,- * 47 weken = €2820,- op jaarbasis. Dit is meer dan een maandloon voor velen van ons en gewoonweg niet meer te betalen. Al met al zou het voor Middenwaard en de winkeliers zeer onwenselijk zijn om deze tariefswijziging door te zetten. Het kan een doodsdsteek zijn voor de diverse kleinere winkels die het nu al zo zwaar hebben. Een grote leegloot tot gevolg en dat moeten we niet willen. We zijn het grootste overdekte winkelcentrum van Noord-Holland, maar voor hoelang nog als dit gebeurt? Wij als ondernemers laten graag onze stem horen en vinden het dan ook onacceptabel dat u deze plannen op deze manier wilt gaan uitvoeren.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

62	Parkeertarief Middenwaard	Ik ben de eigenaar van bordspellspecialzaak Mox spellen. Onze winkel is gevestigd aan de buitenzijde van winkelcentrum Middenwaard waar wij uitkijken over parkeergelegenheden P1. Ik maak mij zorgen over de door u aangekondigde wijzigingen in de parkeertarieven van parkeergelegenheden P1 t/m P4. Mox spellen onderscheidt zich van de concurrent en de online winkels door de beleving terug te brengen in de winkel. Dit doen wij onder andere door het organiseren van speelmomenten. Bezoekers (klanten en spelers) komen hiervoor uit heel Nederland naar Mox spellen toe. Zij reizen vanuit alle provincies en komen langs een tiental vergelijkbare spellenwinkels. De reden dat zij deze overslaan zijn naast de ambiance van onze winkel de lage parkeerkosten bij winkelcentrum Middenwaard. Met het verhogen van de parkeertarieven zullen wij dit direct merken aan de bezoekersantallen en dus omzet. Zonder deze bezoekers wordt het zeer lastig om speelmomenten te organiseren wat zwaar op onze inkomsten zal drukken. Zonder bezoekers verliezen wij naast omzet ook behaalde titels in de spellenwereld. Zo zijn wij WPN Premium store van Hasbro's Magic: the Gathering. Hier zijn er maar 4 van in heel Nederland en maar 200 wereldwijd. Deze titel hebben wij onder andere behaald door de spelersantallen bij Mox spellen. De bezoekers die bij Mox spellen deelnemen aan deze speelmomenten staan langer dan de veel te lezen 3 uur op de parkeergelegenheden. Tijdens dit langere verblijf in Heerhugowaard maken ze ook gebruik van de faciliteiten die winkelcentrum Middenwaard biedt. Denk hierbij aan de Horeca gelegenheden en de supermarkten. U zult bekend zijn met de cijfermatige impact van uw voorgenomen besluit. Verschillende partijen zullen benadrukt hebben dat de ondernemer niet gehoord is in dit plan en ook neem ik aan dat u zich ervan bewust bent dat er verwarring zal ontstaan als P3 en P4 andere tarieven voert als P1 en P2 welke eigendom van Wereldhave zijn. Met mijn bezwaar wil ik u dan ook meer inzicht geven wat het doet met een winkel/kleine onderneming. Hoe de verhoging direct negatieve impact heeft voor klanten die de kleine ondernemers nog steunen. Ook al zijn deze kleine ondernemingen niet direct zichtbaar in de cijfers waar gemeente Dijk&Waard haar besluiten op baseert. Een winkelcentrum waarin enkel en alleen bekende grote ketens gevestigd zijn is op lange termijn weinig aantrekkelijk en zal dan ook een negatief effect hebben op het winkelgebied. Zoals ik het zie zijn winkels als Mox spellen essentieel voor het behoud van winkelcentrum Middenwaard. Het verhogen van de parkeertarieven wat door u gezien wordt als dé oplossing voor de parkeerproblemen mist een lange termijn gedachte en ik dring dan ook aan om dit idee te herzien.	U wilt uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
63	Vergunningen gebied	Probleem 2 scholen, pagina 57, specifiek straat benoemen: Zandsloot en Keppelsloot. Naast scholen is het ook sporthal KDV, apotheek. Buurt wil dat hier oplossingen voor komen. Gemeente moet situatie ter plekke bekijken tussen 8.00 - 8.30 uur. Daarnaast overlast parkeren van leraren in de wijk. Verzoek vergunningenparkeren in te lassen.	Eventuele invoering van parkeervergunningen in deze straten hangt samen met invoering van parkeermaatregelen in/rond winkelcentrum Broekerveiling. Op dit moment is invoering hiervan niet voorzien, dit is afhankelijk van de parkeerdruk in de verwachte toekomstige situatie en als er draagvlak is onder ondernemers. De schoollocatie is daarom opgenomen op pagina 57 in de Groslijst van specifieke locaties. Hiervoor zal de werkwijze volgens het "Octopusplan" toegepast worden, zoals omschreven in het beleid.	Aanpassing: Verduidelijking Octopusplan. In hoofdstuk 6, pagina 44, is verduidelijkt dat voor de aanpak van schoolomgevingen het Octopusplan leidend is.
64	Vergunningen gebied	•Hoe zit het met meerdere auto's per huishouden en/of caravan campers die voor de vakantie in de wijk staat? •Tijdelijke vergunningen? In bovenstaand geval. •Krijgen mensen met eigen oprit ook een vergunning? Zij hebben nl hun eigen parkeerplaats al betaald en betalen nog steeds via WOZ. •Worden de wijkbewoners nog geïnformeerd over de ontwikkeling van de bouwplannen scholen standaardmolen? En parkeerbeleid daaromheen. <Dit wordt ook via andere weg gecommuniceerd door bewoner>	Afhankelijk van de parkeercapaciteit in de wijk kan voor tweede of meer auto's in het huishouden een parkeervergunning verstrekt worden. Voor campers/caravans blijven de regels van de Algemene Plaatselijke Verordening van kracht, deze voertuigen mogen voor maximaal 3 dagen op de openbare weg geplaatst zijn. Huishoudens met een oprit krijgen voor het voertuig wat op de oprit kan staan geen parkeervergunning om te mogen parkeren op de openbare weg. Bouwplannen hebben hun eigen communicatievoorzieningen, dit verloopt niet via het Integraal Parkeerbeleid.	nvt
65	Algemeen	Wijken in Zuid-Scharwoude hebben soms nu ook al hoge parkeerdruk, zijn deze goed meegenomen? (Bomenwijk waar nu ook een fietsbrug is geplaatst). Wij blijven nl van mening dat er fatsoenlijk geparkeerd moet kunnen worden in een woonwijk en dat bijvoorbeeld een LSVV zelf voor oplossingen mbt parkeren moet zorgen. Wij zijn, bij ons voor de deur in de Lindenlaan, van 14 parkeerplekken naar 4 plekken gegaan, en dat is onacceptabel. Meer parkeerplekken per woning is wenselijk in de huidige maatschappij, waar kinderen langer bij hun ouders moeten wonen, omdat er bv ook geen woonruimte beschikbaar is voor de jeugd. Ik zou graag zien dat dit in het nieuwe parkeerbeleid wordt opgenomen, juist om te voorkomen dat het project renovatie Bomenwijk strandt op dit beleid. Landelijk zijn de cijfers tussen de 1 en 1.8. Gemiddeld lijkt mij 1.5 per woning zeker wenselijk.	Ja, deze wijken zijn ook betrokken in het Integraal Parkeerbeleid. Vanwege de mobiliteitstransitie en klimaatadaptatie volgen wij voor de eventuele aanleg van extra parkeerplekken het afweegkader. Dit kader bepaalt welk instrument van parkeerregulering we toepassen (zie hoofdstuk 5). Uiteraard monitoren we de situatie en evalueren wij het beleid. Van daaruit kunnen specifieke gevallen in de toekomst nog veranderen.	nvt
66	Algemeen	Al contact gehad met medewerker gemeente (FW) over de parkeerdruk. Graag blijf ik (samen met de wijkbewoners) in gesprek over de parkeerproblemen.	Deze mening delen wij om te komen tot een goede oplossing.	nvt
67	Algemeen	Graag wil ik een parkeervergunning voor 2 plekken bij woning Dorpsstraat 714 (voor het huis dus Spaansen bloemen), max 15 à 30 aub. Zodat klanten bij de winkel kunnen komen. Vaak parkeren bewoners uit de Spoorstraat hun auto daar. BV parkerschijf (Jumbo). Wij zijn bang dat het alleen maar erger wordt vanwege project Kayer. De klanten kunnen hun auto nu al niet meer kwijt en dat kost mij dus omzet. Succes.	Het instellen van een blauwe zone is een beperking voor overige parkeerders, die langer willen parkeren. Hierdoor kunnen de blauwe zone plaatsen minder efficiënt gebruikt worden door verschillende type parkeerders en is dit in theorie een verslechtering die op de overige vrij te gebruiken parkeerplaatsen een hogere parkeerdruk tot gevolg heeft. In deze situatie ziet het verzoek op 1 à 2 parkeerplaatsen en is het parkeereffect beperkt. Echter zijn langs de Dorpsstraat vele vergelijkbare situaties bij winkels aanwezig. Gelet op de precedentwerking van een eventuele parkeermaatregel bij Dorpsstraat 714 moet de gemeente dan ook bij die andere situaties een vergelijkbare parkeermaatregel instellen, waardoor het negatieve parkeereffect veel groter zal zijn dan nu alleen bij Dorpsstraat 714. Om bovenstaande reden gaan we daarom niet over tot het instellen van een blauwe zone (of een andere parkeermaatregel) om parkeerplaatsen beschikbaar te houden/maken voor een specifiek bedrijf. In deze situatie is er als gevolg van de ontwikkeling van Dorpsstraat 726, waarbij openbaar te gebruiken parkeerplaatsen gerealiseerd worden, overdag meer parkeercapaciteit beschikbaar in de omgeving van de Dorpsstraat 714 dan in de huidige situatie het geval is.	nvt
68	Algemeen	Betreffende Koenenlaan 2 - 4 - 6 - 8 - 10 - 12. Onze huizen zijn op de verkeerde plek gebouwd. De weg achter ons huis had aan de voorkant moeten komen. Waarbij de carport en schuur daaraan hadden gelegen. Nu hebben wij een grote voortuin ten opzichte van de achtertuin. De carport / overkapping liggen nu aan de R. Holstlaan, waarbij je langs de auto moet om naar de schuur / achterdeur wil gaan. De neus staat op de openbare weg zonder toerit naar de overkapping. 4 van de 6 vrouwen rijden de auto niet in de overkapping ivm schade, etc.. En plaatsen hem op de parkeerterrein bij de flat R. Holstlaan. Graag de carport niet als zodanig te betitelen maar hanteren als overkapping. Hierdoor krijgen wij een parkeeronthefing / vignet oid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. In deze buurt is nu reeds vergunningparkeren ingesteld. Na vaststelling van het beleid zullen wij zowel in de bestaande vergunninggebieden als in de nieuw toe te voegen gebieden inventariseren welke huishoudens over een parkeermogelijkheid op eigen terrein beschikken. Uitgangspunt is dat als een huishouden op eigen terrein kan parkeren het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht wordt op het aantal te verstrekken parkeervergunningen.	nvt
69	Vergunningen gebied	Graag beleidstukken in duidelijke taal doorgeven. Deze stukken zijn voor een leek niet te lezen. Graag bewoners van Steenzout vergunningenparkeren	Invoering van vergunningenparkeren in de Steenzout is voorzien.	nvt
70	Algemeen	Parkeren wordt veel te duur in WC en omgeving / mensen gaan naar andere winkelcentra in omgeving waar 't gratis is. Hugo Hopper krijgt het hopelijk druk. Digitalisering van de parkeervergunning is niet prettig, zeker voor veel ouderen die toch wel in de buurt van stadshart wonen. In deze tijd van woningnood, als je bijv. nog 2 kinderen met auto thuis hebt wonen, wordt een parkeervergunning wel erg duur! Dit is en blijft HHW en dit is geen "klein Amsterdam".	Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Specifiek voor de tarieven en door de ingediende zienswijzen, vond overleg plaats met Wereldhave en stellen we voor de tarieven aan te passen. Wij zullen bij de digitalisering van vergunningen goed kijken hoe we de service aan onze inwoners kunnen optimaliseren.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
71	Algemeen	•Het (fout) parkeren in zone C zou heel veel verbeteren als er op de lantaarnpaal in het midden van de parkeerplaats een extra bord zou komen (parkeerzone C). •De chauffeurs van de Hugo Hopper werken in shifts. Deze bezetten 5 à 6 plaatsen de hele dag door. Wij mogen alleen in zone C parkeren en de chauffeurs hebben een vergunning voor alle zones. Kunnen deze niet parkeren op de plaats waar 's nachts de bussen staan. •Er zijn heel veel mensen die bij ons voor parkeren. Dan krijgen zij een bekeuring en zijn heftig teleurgesteld (130 euro). Ze rijden weg en 5 minuten later staat er weer een ander. Totaal onwetend. Dus het verbaliseren lost niets op. •Voor wie zijn de laadpalen. Bij ons woont niemand met een elektrische auto.	De huidige bebording is naar onze mening voldoende duidelijk. Parkeerders die dit negeren doen dit in onze ogen bewust, om het betalen van parkeergeld te ontlopen, als zij kortstondig het gemeentehuis/bibliotheek bezoeken. Extra bebording zal dit gedrag niet verbeteren leert de ervaring. Op basis van onze parkeermetingen is er geen parkeertekort in dit vergunningengebied. De laadpaal wordt gerealiseerd om tegemoet te komen aan de toenemende behoefte van elektrische rijders om te kunnen laden. Wij streven naar een fijnmazig en dekkend netwerk van laadpalen in de gehele gemeente.	nvt

72	Vergunningen gebied	•Laten zoals het nu is. Geen vergunningbeleid. •Schoolverkeer. Beleid van de school (Mozak) niet van de gemeente. - oHeb er al bewoner geen last van. - oHet gevaar rond de school wordt door de ouders zelf gecreëerd. - oHet afgaan op de klachten van 1 of 2 bewoners. •Heeft met fatsoen te maken van bewoners onderling. Geven en nemen. Heb je 2 of meer auto's? Zet deze bij Vomarterrein of op de beschikbare plekken elders. •Jammer dat ze van 6 parkeerplaatsen bij de brug Lepelaar nu nog 5 plekken over hebben. Twee plekken zijn gereserveerd voor elektrische auto's. van deze oplaadplekken wordt alleen gebruik gemaakt door bewoners uit 1000-ellandendijk die geen oplaadpaal hebben.	Indiener was naast bezoeker van de participatiesessies ook aanwezig tijdens de inloop op 12 december 2023. Zijn zorgen zijn helder en resulteert erin dat de gemeente bij de aanpak van schoolomgevingen (maar ook in andere gevallen) zorgvuldig de participatie moet doorlopen en een brede groep belanghebbenden moet horen. Daarbij neemt de gemeente de oproep van indiener ter harte door de verantwoordelijkheid primair neer te leggen waar die hoort en wanneer dat niet werkt andere oplossingen met de omgeving te bespreken. Het Octopusplan, zoals genoemd in het beleid, is daarbij een bewezen succesvolle aanpak. Dit is dan ook leidend in de aanpak van schoolomgevingen. Wanneer hiermee geen toereikende oplossing kan worden gevonden, komen andere oplossingen in beeld. Voor mogelijke toepassing van bouwstenen uit het parkeerbeleid, wordt het afweegkader gevolgd. Dit kader bepaalt welk instrument van parkeerregulering we toepassen (zie hoofdstuk 5).	Aanpassing: Verduidelijking Octopusplan. In hoofdstuk 6, pagina 44, is verduidelijkt dat voor de aanpak van schoolomgevingen het Octopusplan leidend is.
73	Vergunningen gebied	•Graag de situatie laten zoals nu is. •Wij ervaren geen overlast of parkeerproblemen in de straat. •Geen vergunningbeleid is onze wens. •We hopen dat er niet alleen wordt afgestaan op “een paar” mensen die klagen over slecht parkeren of te weinig parkeerplaatsen. •Er is genoeg parkeerplaats bij het winkelcentrum. •Er is geen overlast van ouders / leerkrachten die in onze buurt parkeren. Het zijn altijd kortdurende parkeeracties.	Indiener was naast bezoeker van de participatiesessies ook aanwezig tijdens de inloop op 12 december 2023. Zijn zorgen zijn helder en resulteert erin dat de gemeente bij de aanpak van schoolomgevingen (maar ook in andere gevallen) zorgvuldig de participatie moet doorlopen en een brede groep belanghebbenden moet horen. Daarbij neemt de gemeente de oproep van indiener ter harte door de verantwoordelijkheid primair neer te leggen waar die hoort en wanneer dat niet werkt andere oplossingen met de omgeving te bespreken. Het Octopusplan, zoals genoemd in het beleid, is daarbij een bewezen succesvolle aanpak. Dit is dan ook leidend in de aanpak van schoolomgevingen. Wanneer hiermee geen toereikende oplossing kan worden gevonden, komen andere oplossingen in beeld. Voor mogelijke toepassing van bouwstenen uit het parkeerbeleid, wordt het afweegkader gevolgd. Dit kader bepaalt welk instrument van parkeerregulering we toepassen (zie hoofdstuk 5).	Aanpassing: Verduidelijking Octopusplan. In hoofdstuk 6, pagina 44, is verduidelijkt dat voor de aanpak van schoolomgevingen het Octopusplan leidend is.
74	Vergunningen gebied	Mijn naam is Bert Verhagen. Ik ben 70 jaar en heb al 20 jaar geen rijbewijs. Mijn rijbewijs raakte ik kwijt door een zichtprobleem. Door redelijk voorzichtig te fietsen heb ik het overleefd. Natuurlijk ben ik wel eens aangereden door een automobilist en heb ik al tientallen, waarschijnlijk al meer dan honderd bijna ongelukken gehad, maar ik fiets nog. Mede gezien ongelukken die mij en mijn familie zijn overkomen, de luchtverontreiniging en hinder en overlast van auto's, zal het duidelijk zijn dat ik geen fan ben van auto's. Hierbij speelt ook dat ik als ervaringsdeskundige weet dat bijna alle autogebruik in essentie onnodige luxe is. De groep of het groepje autozoe waar ik toe behoor krijgt gelukkig in het conceptplan parkeerbeleid enige aandacht. Waarvoor mijn dank. Vergeleken met de aandacht voor de gezondheidsschade voor de omwonenden van Tata, is het echter hooguit een beginnetje. Misschien een gevolg van het gegeven dat bij Tata belanghebbenden en klagers tot verschillende groepen horen, terwijl bij auto overlast de veroorzaker veelal ook belanghebbende is. Verder is Tata één persoon en autogebruik wordt door velen, volledig ten onrechte, gezien als een soort grondrecht. Maar eerst enkele kengetallen om enigszins een beeld te geven van het speelveld. Ca. 70% van de ca. 100.000 parkeerplaatsen in Dijk en Waarde liggen op openbare grond. Hoeveel van de overige circa 30.000 plekken ook daadwerkelijk voor parkeren worden gebruikt is onduidelijk. Mocht de parkeerplek een andere functie hebben dan lost de gemeente het parkeerprobleem wel op. De openbare grond binnen de bebouwde kom van een gemeente is voor ruim 50% autogebruik gerelateerd. Volgens de Europese Commissie loopt het aantal doden door luchtverontreiniging door verkeer in de hele Europese Unie op tot 70.000 per jaar. Nederlandse cijfers over 2022: 578 verkeersdoden en 21.457 gewonden. Mijn vragen / opmerkingen: 1.In de nota wordt in veel gevallen gedaan of er individuele rechten zijn van verschillende groepen op openbare parkeerplekken. Meestal wordt dit gezien als een soort verkregen rechten. Ondanks dat er nooit iets voor betaald is heeft men recht op openbare grond om te parkeren. Mij verwonderd dit en ik zou dit graag onderbouw willen zien. Vooreerst lijk mij namelijk dat iedereen in principe een reël bedrag zou moeten gaan betalen voor het persoonlijk (gebruik) parkeerrecht op dit collectief goed. 2.Een parkeerplek op eigen terrein kost (uitgaande van een grondprijs van € 300 per m2) zo'n € 5.000. De huiseigenaar die een parkeerplek op eigen terrein heeft, komt niet in aanmerking voor een 1e gratis parkeervergunning. Wel eventueel voor een betaalde zogenaamde tweede. Als men geen parkeerplek op eigen terrein heeft, komt men wel in aanmerking voor een 1e gratis parkeervergunning. Logisch redenerend zou dit omgekeerd moeten zijn. Dus zonder parkeerplek op eigen grond dient voor een parkeerplek op openbare grond middels een parkeervergunning betaald te worden. Of in ieder geval een gelijk behandeling. Dus iedereen betaald voor het privé gebruik van de openbare ruimte. Andere overweging zou zijn dat door aan een tweede vergunning kosten te verbinden, het gebruik van tweede auto's wordt ontmoedigd. Een prima streven, maar dan lijken mij andere tarieven aan de orde.	1. Het parkeren is inderdaad geen recht. Vanuit dat perspectief voeren we een vergunningplafond en betaalde parkeervergunningen in. 2. Iemand die parkeergelegenheid op eigen terrein heeft, wordt geacht hiervan gebruik te maken. Om deze reden komt diegene niet in aanmerking voor een eerste (gratis) parkeervergunning. Voor een eventuele tweede auto komt iemand in aanmerking voor een vergunning als diegene (bestaande afspraken uitgesloten) geen ruimte op eigen terrein voor een tweede auto heeft. Deze parkeervergunning is betaald. Bij het oplossen van parkeerproblemen is niet de grondprijs, maar de parkeerdruk op straat het criterium. We stellen daarom een plafond in van het aantal uit te geven parkeervergunningen van 90% van de beschikbare openbare parkeerplaatsen in een vergunningzone. Wel streven we naar een kostendekkend parkeerbeleid, waarbij we het fair achten dat bezitters van meerdere auto's gaan betalen voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen. Een parkeervergunning voor de eerste auto blijft voor bewoners zonder parkeerplaats op eigen terrein gratis, omdat we zien dat veel bewoners een auto nodig hebben. Met het uitgifteplafond zorgen we ervoor dat de parkeerdruk nergens te hoog wordt. Met de tarieven voor tweede vergunningen verwachten we de vraag hiernaar voldoende te verminderen.	nvt
75	Vergunningen gebied	3.Parkeren rond scholen krijgt de nodige aandacht. Mij bevreemd dit, omdat scholen in Dijk en Waard, veelal buurtscholen zijn. Mede gezien het gemeentelijk en landelijk beleid om bewegen, fietsen en lopen te bevorderen lijkt mij autogebruik dan ook onnodig en onwenselijk bij scholen. Daarbij komen nog vele openbaar belang redenen zoals: onnodig innemen openbare ruimte die ook voor spelen e.d., kan worden gebruikt, veiligheid en milieu. Hoor bijvoorbeeld ten een uitgebreide discussie op de radio of traktieren op de basisschool moet worden beëindigd. Slecht voor gezondheid en geeft wrijving tussen mensen die een pittige tractatie kunnen geven en mensen die dit financieel niet kunnen. Gebruik van auto's om kinderen naar en van school te halen is een bijna 100% individuele luxe. Heel veel scholen liggen op korte afstand van parkeerterreinen, bij supermarkten, sportfaciliteiten etc. Mijn vraag, waarom wordt er geen auto-verend beleid bij scholen gevoerd in deze gemeente. Bijvoorbeeld geen parkeerplekken bij scholen bij afdoende parkeerruimte binnen 500 meter of beter 1 km van de school. 4.Uitgangspunt is dat de privé auto niet verdwijnt uit de straat maar een minder dominante positie krijgt. Gezien de rest van de nota een logisch uitgangspunt. Vraag is echter waarom dit uitgangspunt niet uitgewerkt of in ieder geval scherper gesteld. Bijvoorbeeld: •Parkeervoorzieningen voor fietsers hebben altijd voorrang. •Bij woningen komen altijd primair parkeermogelijkheden voor fietsen. (als de parkeernorm ook nog naar onder wordt bijgesteld vang je twee vliegen in één klap). •Andere vervoersmiddelen hebben voorrang en alleen bij aangetoonde noodzaak wordt gekozen voor oplossingen met de privé auto. 5.In de nota wordt op meerdere plaatsen aangesloten bij de CROW kengetallen. Deze kengetallen zijn een neerslag van de behoeften en het beleid in het verleden, uitgaande van de belangen van de autogebruiker. Zoals u enige malen verwoordt in de nota, zijn er echter ook andere uitgangspunten voor het gebruik van openbare ruimte dan parkeren. Mijn vraag is dan ook, waarom niet gekozen is voor het uitgangspunt dat bij de bepaling van de parkeerbehoefte uitgegaan wordt van de CROW kengetallen minus 25% (of meer afhankelijk van ambitie).	3. Bij de meeste scholen wordt er in de omgeving ook door bewoners geparkeerd. Als zij 's ochtends naar hun werk gaan ontstaat er ruimte voor ouders die hun kind met de auto naar school brengen. Hierdoor is het weren van auto's rondom scholen vaak niet mogelijk. 4. het beleid gaat hier wel op in door het sturen op parkeernormen en vergunningsparkeren. Wij nemen uw suggesties mee. 5. Het CROW hanteert een bandbreedte in haar kengetallen; een minimum en een maximum. De gemeente gaat niet uit van het maximum, maar van het gemiddelde. Dit is gebaseerd op het autobezit in de gemeente Dijk en Waard.	nvt
75	Vergunningen gebied	Het valt ons op dat de gemeente te weinig heeft gedaan om de bewoners te betrekken bij het opstellen van het parkeerbeleid. Zo'n belangrijk besluit dient meer in samenspraak met de bewoners te gaan. 1.In het parkeerbeleid 2023 heeft u het (in wijk C) over 90 % parkeerdruk. Echter, u heeft het de bewoners inmiddels (na meer dan 30 jaar parkeren voor de eigen garages) o.a. Straalsteen, verboden daar nog te staan. Hiervoor is een parkeervergunning voor in de plaats aangeboden maar dit voldoet niet aan de behoefte. Immers waar gaan al deze bewoners hun auto's laten als de parkeerdruk al 90% is! Volgens ons is het de beste manier met deze bewoners in gesprek te gaan en parkeren "op eigen terrein of gedeeltelijk gemeente terrein toe te staan. 2.In de wijken wordt ongelofelijk veel voor de eigen garages geparkeerd. Indien dit verboden en gehandhaafd wordt, waar gaat u al deze auto's laten indien deze daar niet meer mogen staan. Onzes inzien kan de gemeente voor maatwerk zorgen om per huis de mogelijkheid te bekijken over het parkeren op of eigen terrein of door verkoop/verhuur van snippergroen. Zolang de doorgang niet wordt belemmerd voor o.a. hulpverleners. 3.Bewoners staan vaak al meer dan 30 jaar geparkeerd voor hun garage/oprit zonder klachten en zonder het doorgaande verkeer te belemmeren. Hier kan niet zomaar aan voorbij gegaan worden. (Heeft de gemeente berekend hoeveel "openbare" parkeerplaatsen dit scheelt? 4.Tevens zou het goed zijn o.a. op Straalsteen de parkeerplaatsen terug te plaatsen die bij de herinrichting zijn verdwenen. Na bezwaar heeft de gemeente overigens letterlijk gemeld "maar jullie kunnen voor de garages parkeren! Hierdoor hebben de bewoners geen bezwaar ingediend over de verdwenen parkeerplaatsen!) 5.m.b.t. Het parkeren om elektrische auto's te laden zou u kunnen kijken om de parkeerplaatsen hoek smaragd/diamant en Jade kunnen gebruiken en deze niet in de wijk te plaatsen. Ook dit verhoogt weer de parkeerdruk voor de overige bewoners aangezien deze plaatsen (over het algemeen) leeg zijn. 6.Het laten betalen voor parkeervergunningen wordt voor veel gezinnen erg duur aangezien veel kinderen al dan niet gedwongen thuis blijven wonen omdat er geen huizen beschikbaar zijn. Hierdoor wordt de toch al hoge parkeerdruk alleen maar hoger. Nog een punt om in gesprek te gaan met de bewoners over parkeren "op eigen grond" of snippergroen. 7.In het beleidsplan heeft u het telkens over "samen met de bewoners oplossen" Doe dit dan ook! En druk niet zomaar een beleid erdoor zonder met dezelfde bewoners in gesprek te gaan. (Afgezien van de ene keer waar vele niet tot in staat waren om langs te komen) 8.Wij bewoners willen voorkomen dat u, als gemeente, door het verhogen van de parkeertarieven Middenwaard dit gebruikt om in alle wijken om Middenwaard vergunning parkeren in te voeren. Ook dit zorgt weer voor meer overlast en (veel) hogere kosten voor de inwoners. 9.Op 18 januari 2024 heeft een delegatie van wijk C (met name Straalsteen) overleg met ambtenaar; Boa en Politie. Graag zouden wij dit gesprek en mailwisseling mee laten tellen in onze zienswijze wijk C. In afwachting van uw antwoord. Bewoners wijk Straalsteen (wijk C).	1. t/m 4. In 2024 zal niet gehandhaafd worden op het parkeren voor de eigen garages. Wij zullen dit vraagstuk in de uitwerking van de nog op te stellen deelnota Parkeerregulering meenemen. 5. Elektrische laadpalen worden gerealiseerd om tegemoet te komen aan de toenemende behoefte van elektrische rijders om te kunnen laden. Wij streven naar een fijnmazig en dekkend netwerk van laadpalen in de gemeente. 6. Huishoudens met twee of meer voertuigen leggen een groter beslag op de schaarse openbare ruimte. Dit ruimtegebruik willen we ontmoedigen door hier een tarief tegenover te stellen. 7. In 2023 worden zes participatiesessies plaats en zijn geïnteresseerden regulier op de hoogte gebracht van de vorderingen. Op meerdere momenten was er ruimte om input te leveren en daar is veel gebruik van gemaakt. 8. De gemeente heeft zich de afgelopen decennia fors ontwikkeld. De komende jaren verwachten we nog meer ontwikkelingen, ook in en rond het Stadshart. De beschikbare ruimte zal steeds intensiever gebruikt gaan worden. Dit noodzaakt ons om ook wat betreft de benodigde ruimte voor parkeren keuzes te maken. Zoals verhogen van parkeertarieven en uitbreiden van vergunning gebieden. 9. Ter kennisgeving.	nvt

76	Algemeen	Hierbij onze zienswijze inzake uw voorgenomen besluit Integraal Parkeerbeleid. Als tegenstanders van het eerste uur tegen de invoering van de parkeervergunningen rondom Middenwaard zijn wij verbaasd over de manier waarop de gemeente maar heen blijft walsen over de wensen van de bewoners rondom het gebied. Het door u ingehuurde bureau die de participatie-avonden ging leiden, bleek ook al snel een kant op te willen gaan met de plannen. Niet naar natuurlijk want de Gemeente Dijk en Waard betaalt en u kent vast het gezegde "wie betaalt, bepaalt". Vervolgens volgt er een eerste opzet van de plannen via de mail in de vorm van een ellenlange verhandeling over allerhande bepalingen en is het als gewone lezer niet te ontcijferen wat er nu eigenlijk besloten is. Dat moet later uit de media blijken. Hopelijk neemt het College de burgers nu eens écht serieus en komt er een plan waarbij op z'n minst beide partijen met een tevreden gevoel kunnen instemmen. Het ontbreekt mij inmiddels aan alle motivatie om nog veel meer tekst hieraan te besteden, dus ik herhaal hieronder de punten die reeds genoemd zijn door anderen. Daarbij merk ik wel op dat bij punt 3 genoemde oprijtbezitters niet benadeeld dienen te worden t.o.v. de 'doorzonwoningen'. Dit was bij het oorspronkelijke besluit ook al een heikel punt. 1.Waarom worden de lasten voor parkeerbeheer in eerste instantie afgewimpeld op een kleine groep omwonende van Middenwaard 2.Waarom de eerste vergunning gratis, de tweede € 200 evenals alle daarop volgende vergunningen, met thuishovende kinderen die werken en mogelijk afhankelijk zijn van een (bedrijfs)auto wordt het een dure aangelegenheid. Waarom niet de eerste vergunning gratis, de tweede € 50, de derde € 100 etc. 3.Mensen met een oprijt geen eerste (gratis) vergunning verstrekken, hooguit een tweede (betaalde) vergunning. 4.Zorg er voor dat de digitalisering snel ingevoerd wordt, dit scheelt veel kosten. Dit kan er ook voor zorgen dat de vergunningen niet zo duur dienen te zijn. 5.De angst bestaat dat de vergunningen en de inkomsten die er uit voortvloeien voor de gemeente gebruikt gaat worden om begrotingstekorten te dichten. Een inflatiecorrectie is acceptabel, maar het vermoeden is dat de gemeente er zo niet mee wil om gaan (dit is twee jaar geleden exact zo verteld door de toenmalige wethouder). 6.Eerst een sterk verbeterd Openbaar Vervoer, daarna pas een vergunningstarieven invoeren. 7.Ter aanvulling op bovengenoemde punt, eerst ook een goed werkend systeem voor de deelauto's met samenwerking met buurgemeenten alvorens vergunningstarieven in te voeren. 8.Handhaving intensiveren, dit betaalt zichzelf snel terug. Hierbij ook auto's op niet toegestane plekken beboeten, dus ook met vergunning maar fout geparkeerd.	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewuste keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. Zoals opgenomen in het beleidsplan, wordt er ook gekeken naar parkeervoorzieningen op afstand. Inwoners hebben tijdens de avonden ook aangegeven dat het ongelimteerd uitgeven van parkeervergunningen niet gewenst is. 3. Net als in de huidige situatie wordt een eigen oprijt/parkeerplaats in mindering gebracht op het aantal te verstrekken parkeervergunningen. Dus als een huishouden een eigen oprijt/parkeerplaats heeft komt die niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning, wel voor een tweede. 4. De digitalisering wordt op dit moment uitgewerkt, we streven naar invoering per 1 januari 2025. Overigens kost het systeem van digitale parkeervergunningen ook geld. 5. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Voor deelauto's geldt hetzelfde, ook deze kunnen niet los worden gezien en ontwikkeling en uitrol hiervan zal met elkaar op moeten lopen. Dit is om vraag/draagvlak te creëren. Wanneer men namelijk gewoon over een eigen auto kan blijven beschikken is er geen noodzaak om een deelauto te gebruiken. 8. Intensivering van de handhaving is voorzien. Het is echter niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk.	nvt
77	Parkeertarief Middenwaard	Hierbij mijn mening over het plan integraal parkeerbeleid dat ik totaal niet zie zitten. Waarom lasten leggen bij de omwonende van middenwaard. Er is ons jaren geleden beloofd geen betaling voor parkeren rond middenwaard is dit weer een voorbeeld van fusie en schaalvergroting het gaat altijd niet meer om de inwoners. Ik hoop dat er andere oplossingen worden gevormd.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachtstarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Hierbij stuur ik u mijn zienswijze betreffende het concept integraal parkeerbeleid van Dijk en Waard. Ten tijde van het invoeren van het betaald parkeren bij het winkelcentrum Middenwaard wist de gemeente Heerhugowaard dat zij een probleem voor de omwonende creëerde. De klanten van Middenwaard gingen in de woonwijken om het winkelcentrum parkeren. Men zoekt nu eenmaal de goedkoopste manier van parkeren. Om de omwonende te helpen heeft de gemeente parkeerzones en parkeeronthefingen ingevoerd. Probleem opgelost. De gemeente was de held. Dit geheel in lijn zoals de huidige overheid met zijn inwoners omgaat. Bepaal een doelstelling, creëer een probleem, geef de oplossing en gebruik de oplossing om vervolgens het doel te bereiken. Zo ook in dit geval. De inkomsten verhogen ten koste van de inwoners. Deze manier van besturen laat zien dat de bestuurders geen fatsoen hebben en ook in deze gemeente voor het gewin gaan. Geld verdienen over de rug van de inwoners. Ik kan mij niet als zo veel andere inwoners niet van de indruk onttrekken dat het geld nodig is om de begrotingsgaten te dichten vanwege de te grote projecten die men de komende jaren wil gaan uitrollen. Dit alles te koste van de inwoners. Dijk en Waard is naast zijn schoenen aan het lopen! De gemeente heeft de laatste jaren doelbewust het aantal parkeerplaatsen in de wijken laag gehouden, ondanks dat de normen hoger waren. De gemeente weet en wist dat de jeugd steeds jonger hun rijbewijs haalt en een auto aanschafft. De gemeente heeft doelbewust het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet verhoogd. Ook nu niet, nu de jeugd, verplicht is om langer bij hun ouders te wonen. Waarom wordt het parkeerbeleid uitgerold ten koste van een kleine groep inwoners die in en om Middenwaard en het Stationsgebied wonen. In de hele gemeente is er een parkeerprobleem. De gemeente Heerhugowaard was een langgerekte boeren- en tuindersgemeente. Op een gegeven moment zijn er wijken bijgebouwd en is Heerhugowaard een forensengemeente geworden. Werknemers vertrekken 's morgens vroeg naar hun werk en komen 's avonds weer terug. Bedrijven zoals Tatasteel, voorheen Corus of Hoogovens hebben zelfs gestimuleerd om in Heerhugowaard te gaan wonen. Als gemeente weet je dan dat er veel woon-werkverkeer zal ontstaan. Veel woon-werkverkeer betekent ook meer inwoners met een eigen auto. En toch bleef het aantal parkeerplaatsen beperkt en nu krijgen de inwoners de schuld van het wanbeleid van de gemeente. Door de lagere prijzen van de woningen in Heerhugowaard was en is de gemeente aantrekkelijk om een huis met wat ruimte eromheen te kopen. Ook dit speelt zeker mee in de groei van de gemeente, het woon-werkverkeer en de benodigde parkeerruimte. Doordat nieuwe (nu huidige) inwoners van ver(der) komen betekent dit ook meer verkeer en parkeerdruk als familie en vrienden om bezoek komen uit andere delen van de provincie. Het huidige beleid geeft al genoeg uitdagingen om tijdens familiebijeenkomsten voldoende parkeerplaatsen te vinden. Waarom moet een kleine groep inwoners rond Middenwaard en het Stationsgebied de kosten dragen voor het parkeerbeleid? Dit zou door de hele gemeente gedragen dienen te worden. Dit zit volgens mij al verwerkt in de belastingen die u en Den Haag ons oplegt. Daarnaast betaalt de autobezitter wegenbelasting. Het parkeerbeleid heeft dus niet aangepast te worden, want bijna elke gezin heeft minimaal 1 auto en betaalt normaal gezien hier al voor. U geeft aan dat het parkeerbeleid kostendekkend dient te zijn. Waarom dan nog meer BOA's in dienstnemen en dan zelfs nog een scanauto? Dat is de omgekeerde wereld. Is dat om ons nog meer te controleren en boetes uit te schrijven. Om de inwoners angst aan te jagen? Of om ons te laten wennen dat de Heerhugowaard ook een kleine controle staat aan het worden is? Dit zijn juist de kosten die het parkeerbeleid extra en onnodig duur maken en de inwoners op nog meer kosten jaagt. Het huidige systeem van ontheffingen is al vervelend genoeg, maar functioneert redelijk en behoeft in mijn ogen geen aanpassingen. Het is nu al vervelend genoeg als je visite wilt ontvangen en deze niet de auto in de buurt kunnen parkeren. Parkeeronthefingen of zelfs parkeervergunningen zullen dat niet vereenvoudigen. Dat veroorzaakt juist meer weerstand. Bezoekers kunnen afhaken en hierdoor ontstaat nog meer vereenzaming.	De gemeente heeft zich de afgelopen decennia fors ontwikkeld. De komende jaren verwachten we nog meer ontwikkelingen, ook in en rond het Stadshart. De beschikbare ruimte zal steeds intensiever gebruikt gaan worden. Niet alleen voor woningen, maar ook voor groen, bedrijven, fietspaden en trafohuisjes voor onze vraag naar elektriciteit. Dit noodzaakt ons om ook wat betreft de benodigde ruimte voor parkeren keuzes te maken. In en rond het Stadshart is betaald en vergunning parkeren aanwezig. De kosten voor de parkeervoorzieningen worden op dit moment betaald door alle inwoners van Dijk en Waard. Het beleid voorziet dat de gebruiker betaalt. Mede om die reden verhogen we de tarieven voor het betaald parkeren en voeren we een tarief in voor tweede (en meer) bewonersparkeervergunningen. De eerste bewonersvergunning blijft gratis.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

78	Algemeen	Heeft u met de toekomstige parkeerplannen rekening gehouden met de jeugd die langer thuis wonen omdat ze geen woning kunnen kopen of huren? Gezinnen kunnen hierdoor meer dan 2 auto's hebben. Een tweede vergunning wordt genoemd, maar hoe zit het met het 2e of 3e kind? Is dit in uw scenario nog wel reëel en betaalbaar voor gezinnen? Graag antwoord op deze vragen. Mochten er dan toch parkeervergunningen uitgegeven worden, dan heeft de gemeente al aangekondigd om een inflatiecorrectie toe te passen. Waar is dan het einde? Tot hoever gaat de gemeente? Wordt het parkeerbeleid het volgende melkkotje van de overheid? Eerst de burger blij maken met een gratis ontheffing en vervolgens er een prijskaartje aanhangen. Dit is onfatsoenlijk bestuur. Het is wel heel toevallig dat meerdere gemeenten gelijktijdig hun parkeerbeleid aan het aanscherpen zijn. Graag antwoord op de volgende vragen: •Wat is er van boven opgelegd? •Wat is gaande wat wij de inwoners niet mogen weten? •De nieuwe inrichting rondom het station wordt "Het Stationskwartier genoemd". Is dit samen met het parkeerbeleid een opmaat naar de aangekondigde 15 minuten steden? Andere benaming, maar zelfde bedoeling? Graag uw reactie. •Is het aangekondigde parkeerbeleid zoals de heer van het expertise bureau al liet ontvallen ingericht om het autobeleid te ontmoedigen? •Burgertje pesten nu Heerhugowaard/Langedijk/Dijk en waard zo groot is geworden en er zoveel inwoners inwonet? U heeft waarschijnlijk ook kinderen, hoe gaat u hiermee om? Denk ook eens hoe u dit thuis kunt verkopen, dat ook het parkeren in eens nog meer geld gaat kosten. Hoe gaat uw vrouw of man hiermee om als dit door uw medewerking, geld uit uw eigen portemonnee, of dat van uw kinderen gaat kosten? Kunt u dat met een droog gezicht aan de eettafel vertellen? •Wat is het werkelijke doel van het invoeren van parkeervergunningen? Het is te eenvoudig om aan te nemen dat het gedaan wordt om kostendekkend te zijn. Mocht het dan uiteindelijk toch zover komen, dan dient bij het verstrekken van de eventuele ontheffingen en of vergunningen elke inwoner gelijkgesteld te worden. Dit ongeacht de situatie, ongeacht de woonsituatie. Elke inwoner heeft recht op dezelfde soort- en aantallen ontheffing(en) en of vergunning(en). Voor wat betreft de verhoging van de tarieven van het parkeren bij Middenwaard kan ik kort zijn. Dit wordt de doodsteek van de Middenwaard. De ondernemers hebben hun omzet verlies van 30% van de vorige verhoging net weer op orde en zijn nog aan het oprabbelen. Mede met de leegstand en de hoge huurprijzen adviseer ik om deze tariefsverhoging niet door te zetten. Dat kost u lege winkels, leegstand is armoede. Inwoners gaan naar Alkmaar of ander winkelcentra, wat u linksom of rechtsom geld gaat kosten. Bezoekers gaan niet nog meer parkeergeld uitgeven om een avondje te uit eten te gaan of een filmpje te pakken. De horeca kan dan de deuren sluiten evenals de bioscoop en het theater. De praktijk heeft dit in het verleden al uitgewezen en het is niet verstandig om dit nogmaals uit te proberen. Op de verschillende sociale media wordt al druk gesproken om de boodschappen elders te gaan doen. Een gewaarschuwd mens telt voor 2. Per omgaande ontvang ik graag een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze en graag binnen een redelijke termijn antwoorden op mijn vragen.	Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Het parkeerbeleid mag door een gemeente zelf worden opgesteld en de wens van de gemeenteraadraad is dat dit zoveel als mogelijk kostendekkend is. Het beleid voorziet dat de gebruiker betaalt. Het parkeerbeleid heeft als bijkomend doel dat het andere vormen van mobiliteit stimuleert. Dus meer fietsen en wandelen en minder autogebruik. Parkeervergunningen zijn nodig om te voorkomen dat bijvoorbeeld bezoekers aan winkelgebieden in de wijken gaan staan. Wereldhave en gemeente hebben overleg gevoerd over de tarieven en parkeerduur. Middenwaard moet een toegankelijk winkelgebied blijven. Daarom stellen wij in het definitieve beleid een aantal aanpassingen voor. Dit is mede door de ingediende zienswijzen.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
79	Parkeertarief Middenwaard	Met grote verbazing lees ik uw concept beleidsdocument over het integraal parkeerbeleid in de gemeente Dijk en Waard, net nadat ik de Retailvisie 2023 van de gemeente Dijk en Waard heb doorgelezen. Hierin lees ik vooral dat het samenwerken met de ondernemers in gemeente Dijk en Waard zou leiden tot een goede ruimtelijke ordening. (onnodige) leegstand wordt voorkomen en met structurele samenwerking succesvolle retailclusters worden gecreëerd. Helaas is met ons niet het gesprek aangegaan betreft de visie over het parkeerbeleid. Kernwinkelgebied Middenwaard functioneert nu al als het recreatieve retailcluster binnen de gemeente. Die positie kan worden versterkt door nog meer dan nu het geval is een mix van publieksfuncties te creëren. Daarnaast kan ingezet worden op versterking/behoud van een krachtig aanbod aan retailfuncties in Middenwaard. De detailhandel heeft al een aantal jaar te maken met bijzonder veel uitdagingen; recessie, leegstand, inflatie, stijgende kosten, verplicht verduurzaming, moeite om personeel te vinden. We vinden het allen belangrijk dat de fysieke winkel blijft bestaan, onderschat bovendien de sociale functie van fysieke winkels & horeca niet. Er zijn heel veel klanten die dagelijks koffie komen drinken, zowel om de lekkere koffie maar omdat ze eenzaam zijn, ze hebben aanspraak, hebben iets leuks te doen. Het huidige parkeertarief is geaccepteerd door onze bezoekers, de verhoging die u voorstelt is exorbitant. Er zijn diverse winkelgebieden om ons heen waar het parkeren zelfs gratis is, door parkeertarieven te verhogen verjaagt u de klant en brengt u ondernemers in het winkelcentrum in een nog lastiger positie. In uw concept beleidsdocument over het integraal parkeerbeleid, lees ik uw argumenten waarom verhogen van het parkeertarief nodig zou zijn, een belangrijk argument is de parkeerdruk in de wijken, echter het doorzetten van uw beleid en dus verhoging van de parkeerkosten vergroot dit alleen maar. Klanten, medewerkers winkels, zij zullen uiteindelijk bij stijgende parkeerkosten de wijken om het centrum heen kiezen om gratis te parkeren. Of de P+R gebieden, waar u nu al problemen ziet. Wij denken heel graag mee in oplossingen, maar met het concept document Integraal parkeerbeleid kunnen wij het absoluut niet eens zijn, wij zijn dan ook tegen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabbonementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabbonementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeldend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
80	Parkeertarief Middenwaard	Hierbij deel ik mijn zienswijze op het integraal parkeerbeleid met u. Ik vind dat er bijna niets moet veranderen aan het parkeerbeleid zoals deze nu is voor de wijken om Middenwaard heen. Prima dat het parkeergeld voor winkeldend bezoek omhoog gaat (naar 5 euro/dag of zo).Maar geef de ondernemers de kans om een "goedkope" vergunning aan te schaffen voor het personeel of zichzelf als ze niet uit Heerhugowaard komen of zo.... Ik denk dat die 50 cent per uur (ongeveer) wat het meer gaat kosten niet dat kopje koffie in het restaurant bij de mensen weg neemt. Voor de omwonenden moet er zeker niets veranderen. Zij moeten zeker niet met kosten opgezadeld worden waar de ontwikkelaar/vastgoedbeheerder en de gemeente de vruchten van plukken. Er is parkeerverlast in de omliggende wijken veroorzaakt in de voorgaande jaren, door het winkelcentrum uit te breiden, te upgraden, Heerhugowaard te laten groeien, en daardoor parkeren op een andere manier te faciliteren. Hierdoor is het geld gaan kosten voor de mensen die naar Middenwaard kwamen. Daarom zijn ze in omliggende wijken gaan parkeren..... Er is toen besloten door de gemeente om een parkeervergunningbeleid in te voeren, o.a. in onze straat. Dit werkt prima en alle bewoners van de straat houden rekening met elkaar, zetten hun auto op de oprit (als ze die hebben) en mogelijk een tweede auto aan de weg. Met verjaardagen lenen we elkaars bezoekerspassen zodat ons bezoek ook gewoon kan parkeren. Ik snap ook niet dat er volgens de gemeente een probleem is, terwijl er een paar jaar geleden nog een plan is gerealiseerd voor 32 appartementen die ook deels in de straat moeten parkeren. Met dit nieuwe beleid draaien de omwonenden op voor (een deel van) de kosten van het parkeerbeleid waar ze zelf helemaal niet om hebben gevraagd. En dat gaat natuurlijk elk jaar met inflatie en een correctie omhoog. Digitaliseer het traject om een vergunning aan te vragen (scheelt geld), laat de handhaving veel vaker langslopen en boetes uitschrijven (levert geld op), en verdeel anders de kosten voor het vergunningverlening over heel Heerhugowaard. Leg de kosten neer waar ze horen: degene die met de auto naar Middenwaard gaan, niet de mensen die er om heen wonen en met de fiets of lopend gaan. Draai het hele idee eens om: Beloon de mensen in de omliggende wijken die al vele jaren "last" hebben van foutparkeerders, bezoekers die altijd met bezoekerspassen aan de gang moeten etc. i.p.v. door ze te straffen met kosten die niet bij hun horen. Ik verneem graag van u.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabbonementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabbonementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeldend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

81	Algemeen	Wij als bewoners van de bomenwijk, schrijverswijk en stationsweg hebben inmiddels een zienswijze klaarliggen en halen hierin onderwerpen aan als: 1. Waarom worden de lasten voor het integrale parkeerbeleid in eerste instantie afgewimpeld op een kleine groep omwonenden van Middenwaard? Vraagt een integraal parkeerbeleid niet om het gelijkmatig verdelen van de lasten over de gehele gemeente? Nu dreigt een kleine groep bewoners financieel gestraft te worden (zie ook punt 3) 2. Waarom de eerste vergunning gratis, de tweede €200,-, evenals de daarop volgende vergunningen, met thuiswonende kinderen die werken en mogelijk afhankelijk zijn van een (bedrijfs)auto wordt het een dure aangelegenheid. Waarom niet de eerste vergunning gratis, de tweede € 50,-, de derde €100,- etc. 3. Mensen met een oprit geen eerste (gratis) vergunning verstrekken, hooguit een tweede (betaalde) vergunning. Dit zou betekenen dat mensen met een oprit gestraft worden als zij hun auto een keer niet kwijt kunnen op hun eigen oprit. Hiervan zou geen sprake moeten kunnen zijn. 4. Zorg er voor dat de digitalisering snel ingevoerd wordt, dit scheelt veel kosten. Dit moet er ook voor zorgen dat de vergunningen niet zo duur dienen te zijn 5. De angst bestaat dat de vergunningen en de inkomsten die er uit voortvloeien voor de gemeente gebruikt gaat worden om begrotingstekorten te dichten. Een inflatiecorrectie is acceptabel, maar het vermoeden is dat de gemeente er zo niet mee wil omgaan (dit is twee jaar geleden exact zo verteld door de toenmalige wethouder. 6. Eerste een sterk verbeterd Openbaar Vervoer, daarna pas vergunningstarieven invoeren. 7. Ter aanvulling op bovengenoemde punt, eerst ook een goed werkend systeem voor de deelauto's in samenwerking met buurgemeenten organiseren alvorens vergunningstarieven in te voeren 8. Handhaving intensiveren, dit betaalt zichzelf snel terug. Hierbij ook auto's op niet toegestane plekken beboeten, dus ook met vergunning maar fout geparkeerd. Wij verzoeken u dringend om onze bezwaren serieus te nemen en spoedig een gesprek met ons te organiseren.	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. Zoals opgenomen in het beleidsplan, wordt er ook gekeken naar parkeervoorzieningen op afstand. Inwoners hebben tijdens de avonden ook aangegeven dat het ongelimiteerd uitgeven van parkeervergunningen niet gewenst is. 3. Net als in de huidige situatie wordt een eigen oprit/parkeerplaats in mindering gebracht op het aantal te verstrekken parkeervergunningen. Dus als een huishouden een eigen oprit/parkeerplaats heeft komt die niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning, wel voor een tweede. 4. De digitalisering wordt op dit moment uitgewerkt, we streven naar invoering per 1 januari 2025. Overigens kost het systeem van digitale parkeervergunningen ook geld. 5. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Voor deelauto's geldt hetzelfde, ook deze kunnen niet los worden gezien en ontwikkeling en uitrol hiervan zal met elkaar op moeten lopen. Dit is om vraag/draagvlak te creëren. Wanneer men namelijk gewoon over een eigen auto kan blijven beschikken is er geen noodzaak om een deelauto te gebruiken. 8. Intensivering van de handhaving is voorzien. Het is echter niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk.	nvt
82	Algemeen	Ik heb globaal de stukken gelezen over het integraal parkeerbeleid en wil graag mijn reactie geven. Over het algemeen begrijp ik de beweegredenen van het beleid, het borgen van de voorzieningen voor de lokale bewoners. Wat ik niet concreet heb kunnen terugvinden is: -Hoe wordt, door middel van handhaving, geborgd dat de voorzieningen gebruikt worden op de manier zoals in het concept bedacht. Op dit moment is de handhaving zeer beperkt aanwezig in de wijken de grenzen aan Middenwaard -Op welke manier is rekening gehouden met de, noodgedwongen, veranderingen van de gezinssamenstellingen? Gezinnen worden in toenemende mate gedwongen te transformeren naar een 2 verdieners gezin. Daarbij komt ook dat jong volwassenen langer thuis blijven wonen omdat de woningen niet meer beschikbaar zijn binnen redelijke betaalbare mogelijkheden -Wordt er bij het aanvragen van een 2e vergunning rekening gehouden met de gezinssamenstelling? Wanneer er noodgedwongen extra gewerkt moet worden om rond te blijven komen is daar vaak een 2e auto bij nodig. Wanneer hier dan nogmaals extra kosten bij komen is dat een bittere pil. De samenleving lijkt alleen nog maar meer te moeten werken omdat "de staat – gemeentes" meer geld nodig hebben Waar is de gezonde verhouding tussen belastingen en privaat bezit. -Er wordt gesproken over een oplossing dat er voldoende parkeerplaatsen per gebied beschikbaar is (eventueel binnen loopafstand) Wordt hierbij ook rekening gehouden met voorzieningen voor bijvoorbeeld oplaadpunten? Hoe is het geregeld voor mindervaliden die gebaad zijn bij een parkeervoorziening nabij hun woning? Wordt dit beleid gekoppeld aan het bestemmingsplan om zo de voorzieningen voor parkeren te kunnen borgen?	Door aanpassing van de parkeertarieven en intensivering van handhaving wordt geborgd dat de parkeervoorzieningen (beter) gebruikt worden zoals bedoeld. Door te monitoren zullen wij kijken of dit ook het geval is en zo nodig bijstellingen overwegen. Het is ons bekend dat jongeren in bepaalde gevallen langer thuis blijven wonen. Dat betekent niet altijd dat deze jongeren dus ook een eigen auto hebben, vaak is er bij deze groep ook sprake van uitstel van de aanschaf van een (eerste) auto. Het nieuwe parkeerbeleid zal nog meer stimuleren om alleen over te gaan tot aanschaf van een auto indien dat voor werk/school nodig is. Bij de aanvraag voor een tweede parkeervergunning zal niet worden gekeken naar de gezinssamenstelling. Speciale aandacht is er voor voldoende oplaadpunten en parkeervoorzieningen voor gehandicapten. Het beleid wordt vertaald in het nieuwe omgevingsplan (als vervanger van de oude bestemmingsplannen)	nvt
83	Parkeren Centrumwaard	Namens de ondernemers van winkelgebied Centrumwaard (Middenstandsvereniging Centrumwaard) dienen we hierbij een zienswijze in op het concept integraal parkeerbeleid Dijk en Waard 2023. Het concept parkeerbeleid stelt dat er, zonder parkeerbeleid, in een aantal gebieden parkeer problemen zullen ontstaan. Er worden een aantal instrumenten genoemd om tot regulering te komen. Ook wordt er ingegaan op het parkeerbeleid in een aantal gebieden in de gemeente Dijk en Waard. Blauwe zone parkeren ontbreekt echter. Voor Centrumwaard is blauwe zone parkeren onmisbaar en effectief. Het verdwijnen ervan is een groot risico. In Centrumwaard werken de ondernemers, samen met gemeente en vastgoed, hard aan een blijvend aantrekkelijk centrum. Het is een belangrijke ontmoetingsplek voor omliggende wijken. Maar vooralnog is Centrumwaard kwetsbaar. Bereikbaarheid en het parkeren voor klanten is essentieel. Als dit onder druk komt te staan, komt Centrumwaard onder druk te staan. Er is een grote behoefte aan doorstroming, om zo schaarse parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor klanten. Betaald parkeren, ook met het 1e uur gratis, betekent een fors risico voor een kleinschalig centrum als Centrumwaard. Met extra leegstand en afnemende leefbaarheid als gevolg. Maatwerk in parkeren is noodzakelijk. We verzoeken daarom het behouden en gericht invoeren van blauwe parkeer zones op te nemen in het concept integraal parkeerbeleid. Blauwe zones zijn onmisbaar voor een duurzaam aantrekkelijk Centrumwaard. Dat perspectief biedt om te ondernemen en aantrekkelijk blijft om te bezoeken. Zonder het instrument van blauwe zones ligt leegstand op de loer. We gaan ten eerste in op de deelsessie van 10 mei 2023, ten tweede op de beleidsinstrumenten die worden gehanteerd en ten derde op de parkeer situatie in winkelcentrum Centrumwaard. Waar op de Middenweg ongeveer de helft van de parkeerplaatsen is vervallen. Dat betekent grote risico's voor de daar gevestigde winkels. Uitbreiden van de bestaande blauwe zone biedt hier een oplossing. Nadrukkelijk willen we aangeven dat samenwerking met de gemeente Dijk en Waard ons uitgangspunt is. Een goed functionerend Centrumwaard vraagt om die samenwerking. We zijn daarom positief over de uitgangspunten m.b.t. het afwegkader. Maatwerk en draagvlak zijn de kern. Maar we missen het instrument van blauwe zones in het concept integraal parkeerbeleid. Die zijn op dit moment al zeer effectief in Centrumwaard. En ze zijn nodig op de Middenweg, zodat de schaarse parkeerplaatsen daar benut kunnen worden voor klanten. Deelsessie 10 mei: effect betaald parkeren op consumentengedrag. Tijdens de deelsessie op 10 mei werd door bureau Mu aangegeven dat betaald parkeren, vooral door vrijstelling van betalen in het eerste uur, nauwelijks effect op het consumentengedrag binnen de gemeente zou hebben. Wel gaf het bureau toe dat er voor winkelgebied Centrumwaard een risico is dat consumenten bij betaald parkeren -ook bij vrijstelling van betalen in het eerste uur- voor non food aankopen vaker voor winkelcentrum Centrumwaard zullen kiezen. Dit vanwege de kleine schaal van Centrumwaard. Betaald parkeren is dus een groot risico voor Centrumwaard, dat via een BIZ (Bedrijven Investerings Zone) juist samenwerkt met ondernemers, vastgoed en gemeente om het winkelaanbod en de verblijfswaarde te versterken. Een afname van het non food aanbod is ook een risico voor de omliggende wijken, voor wie Centrumwaard een belangrijke ontmoetingsplaats is. Conclusie: Betaald parkeren, ook met een vrijstelling voor het eerste uur- is een groot risico voor winkelcentrum Centrumwaard. Klanten zullen voor non food aankopen kiezen voor een ander winkelgebied met meer aanbod. Gevolg: Verslechtering van het winkelaanbod, toename leegstand, achteruitgang van Centrumwaard als sociale ontmoetingsplaats. Zienswijze: Het risico van betaald parkeren -ook bij vrijstelling van betalen in het eerste uur- specifiek in winkelcentrum Centrumwaard, dient opgenomen te worden in het concept integraal parkeerbeleid. De beleidsinstrumenten die worden ingezet: toevoegen blauwe zone parkeren t.b.v. maatwerk	In Centrumwaard zijn we met de ondernemers tot de conclusie gekomen dat de tijd nog niet rijp is voor betaald parkeren. Hier veranderen we de huidige regulering dus niet, waarbij we wel de optie specifiek benoemen dit in de toekomst te toen als de parkeerdrukmetingen daar aanleiding toe geven. De gemeente onderschrijft de specifieke situatie van Centrumwaard als winkelgebied in ontwikkeling. De samenwerking komt goed op gang en het is belangrijk om de juiste stappen te zetten, zodat Centrumwaard zich doorontwikkelt en niet verzuipt. In het integraal parkeerbeleid zijn geen blauwe zones meer opgenomen. Een blauwe zone beoogt ongewenst langparkeren te ontmoedigen en de doorstroming te verbeteren. In de praktijk werkt dit niet: het is onmogelijk erop toe te zien dat de maximale parkeerduur niet wordt overschreden In het integraal parkeerbeleid is een blauwe zone dan ook geen instrument. We gaan dan ook geen nieuwe blauwe zones instellen of bestaande blauwe zones uitbreiden. Waar kortparkeren gewenst is, is betaald parkeren hiervoor de aangewezen maatregel. Dit is een effectievere ontmoediging om de auto langer dan noodzakelijk te laten staan. In overleg met de ondernemers in Centrumwaard hebben we uit begrip voor de kwetsbare situatie van het winkelcentrum voorgesteld nog niet over te gaan tot de invoering van betaald parkeren. Hier blijft de bestaande blauwe zone behouden, zolang het nog niet leidt tot parkeerproblemen. Wij zullen in het nieuwe beleid blijven monitoren en evalueren.	nvt
		Per doelgroep en per gebied zal maatwerk geleverd worden. Het valt daarom op dat het instrument "blauwe zone parkeren" ontbreekt. En dat is een groot risico voor Centrumwaard. Conclusie: Juist om maatwerk in parkeerbeleid te kunnen leveren dient het instrumenten blauwe zone parkeren toegevoegd te worden. In een klein deel van Centrumwaard, bij de Poort Halfweg (Jumbo locatie), blijkt dit instrument goed te werken. Zienswijze: Ten behoeve van effectief maatwerk en een blijvend goed functionerend Centrumwaard (en wellicht andere gebieden) dient het instrument van blauwe zone parkeren opgenomen te worden in het concept integraal parkeerbeleid. Zo wordt onnodig risico op leegstand voorkomen. Parkeerbeleid winkelcentrum Centrumwaard Ook indien we de harde plannen meenemen is er geen parkeerprobleem in Centrumwaard, aldus de Parkeerbalans Centrumwaard. Hierin is het wegvallen van ongeveer 30 parkeerplaatsen na de huidige reconstructie van de Middenweg meegenomen. Worden de zachte plannen meegenomen dan ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen. Er is dan een parkeervraag van 250-370 plaatsen, bij een capaciteit van 302 plaatsen. Daarbij wordt gekeken naar een ruim gebied, en wordt er vanuit gegaan dat er nog eens 60 parkeerplaatsen verdwijnen in het hartje van Centrumwaard. Binnen Centrumwaard vervallen echter door de huidige reconstructie van de Middenweg, op dit moment al 30 van de huidige 64 parkeerplaatsen. Dit leidt, kijkend naar de parkeercijfers in dit deel van Centrumwaard, direct tot tekort van parkeerplaatsen in dit deel van Centrumwaard. Dat is nu al een groot risico voor de winkels aan de Middenweg. Het invoeren van blauwe zone parkeren is hier van levensbelang. Alleen zo ontstaat doorstroming en kunnen de resterende parkeerplaatsen maximaal gebruikt worden voor klanten. De blauwe zone bij Poort Halfweg bewijst dat dit werkt. Conclusie: Het uitbreiden van de zone voor blauw parkeren bij de Poort Halfweg naar de Middenweg is nodig om het forse verlies aan parkeerplaatsen aan de Middenweg op te vangen. Hiermee kunnen de schaarse parkeerplaatsen optimaal benut worden door klanten en worden leegstand risico's voorkomen. Zienswijze: De blauwe zone bij de Poort Halfweg dient uitgebreid te worden naar de Middenweg. Dit moet opgenomen worden in het concept integraal parkeerbeleid. Zonder blauwe zone parkeren loopt dit deel van Centrumwaard grote risico's op leegstand. Het is nodig voor het duurzaam functioneren van dit deel van Centrumwaard en draagt zorg voor effectief gebruik van de schaarse overgebleven parkeerplaatsen door klanten. Centrumwaard is op de goede weg, maar is nog kwetsbaar. We lichten onze zienswijzen graag toe. Voor eventuele vragen of meer informatie kunt u uiteraard altijd contact opnemen.		nvt

84	Algemeen	Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het voorgenomen integraal parkeerbeleid van gemeente Dijk en Waard. In de bijlage de zienswijze die gehanteerd zou kunnen worden. 1. Waarom worden de lasten voor het integrale parkeerbeleid in eerste instantie afgewimpeld op een kleine groep omwonenden van Middenwaard? Vraagt een integraal parkeerbeleid niet om het gelijkmatig verdelen van de lasten over de gehele gemeente? Nu dreigt een kleine groep bewoners financieel gestraft te worden (zie ook punt 3) 2. Waarom de eerste vergunning gratis, de tweede € 200,-, evenals de daarop volgende vergunningen, met thuiswonende kinderen die werken en mogelijk afhankelijk zijn van een (bedrijfs)auto wordt het een dure aangelegenheid. Waarom niet de eerste vergunning gratis, de tweede € 50,-, de derde €100,- etc. 3. Mensen met een oprit geen eerste (gratis) vergunning verstrekken, hooguit een tweede (betaalde) vergunning. Dit zou betekenen dat mensen met een oprit gestraft worden als zij hun auto een keer niet kwijt kunnen op hun eigen oprit. Hiervan zou geen sprake moeten kunnen zijn. 4. Zorg er voor dat de digitalisering snel ingevoerd wordt, dit scheelt veel kosten. Dit moet er ook voor zorgen dat de vergunningen niet zo duur dienen te zijn 5. De angst bestaat dat de vergunningen en de inkomsten die er uit voortvloeien voor de gemeente gebruikt gaat worden om begrotingstekorten te dichten. Een inflatiecorrectie is acceptabel, maar het vermoeden is dat de gemeente er zo niet mee wil omgaan (dit is twee jaar geleden exact zo verteld door de toenmalige wethouder. 6. Eerste een sterk verbeterd Openbaar Vervoer, daarna pas vergunningstarieven invoeren. 7. Ter aanvulling op bovengenoemde punt, eerst ook een goed werkend systeem voor de deelauto's in samenwerking met buurgemeenten organiseren alvorens vergunningstarieven in te voeren 8. Handhaving intensiveren, dit betaalt zichzelf snel terug. Hierbij ook auto's op niet toegestane plekken beboeten, dus ook met vergunning maar fout geparkeerd.	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewuste keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. Zoals opgenomen in het beleidsplan, wordt er ook gekeken naar parkeervoorzieningen op afstand. Inwoners hebben tijdens de avonden ook aangegeven dat het ongelimiteerd uitgeven van parkeervergunningen niet gewenst is. 3. Net als in de huidige situatie wordt een eigen oprit/parkeerplaats in mindering gebracht op het aantal te verstrekken parkeervergunningen. Dus als een huishouden een eigen oprit/parkeerplaats heeft komt die niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning, wel voor een tweede. 4. De digitalisering wordt op dit moment uitgewerkt, we streven naar invoering per 1 januari 2025. Overigens kost het systeem van digitale parkeervergunningen ook geld. 5. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Voor deelauto's geldt hetzelfde, ook deze kunnen niet los worden gezien en ontwikkeling en uitrol hiervan zal met elkaar op moeten lopen. Dit is om vraag/draagvlak te creëren. Wanneer men namelijk gewoon over een eigen auto kan blijven beschikken is er geen noodzaak om een deelauto te gebruiken. 8. Intensivering van de handhaving is voorzien. Het is echter niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk.	nvt
85	Parkeertarief Middenwaard	Op 17 november heeft u uw voorgenomen Integraal Parkeer Beleid ter inzage gelegd, waarmee u het parkeerbeleid wenst vast te stellen voor gemeente Dijk en Waard. Tot 1 januari 2024 is het mogelijk om daarop te reageren. Middels dit schrijven reageer ik namens Wereldhave Management Nederland B.V. (hierna "Wereldhave") op het voorgenomen Integraal Parkeer Beleid. Proces Wereldhave werd eind oktober helaas verrast door het voorgestelde Integraal Parkeer Beleid. De ontstane commotie onder onze winkeliers en bezoekers was begrijpelijk, zeker gezien de berichten in de pers waarin enkel de verandering van het dagtarief van €2,- naar €12,- werd benoemd. Nadat onze ingezonden brief in de raadsvergadering van 31 oktober (bijlage 1) werd behandeld heeft de gemeente contact gezocht om het Integraal Parkeer Beleid met Wereldhave te bespreken. Daarop volgden diverse overleggen met vertegenwoordigers van de gemeente en de partij die de gemeente heeft geadviseerd m.b.t. het Integraal Parkeer Beleid. Belang betaalbaar parkeren voor winkelende bezoekers Voor Wereldhave is het van groot belang dat bezoekers van Winkelcentrum Middenwaard goedkoop kunnen blijven parkeren. Middenwaard is een winkelcentrum waar veel lokaal wordt gewinkeld, maar dat ook zeker een regionale functie heeft. Het goedkope dagtarief van €2,- heeft de afgelopen jaren gezorgd voor een constante stroom met lokale en regionale bezoekers. Wij zien echter dat veel van onze bezoekers niet de hele dag gebruik maken van onze parkeerfaciliteiten. Bijna 95% van onze bezoekers parkeert 3 uur of korter. Veel van onze kortparkeerders (<1-2uur) zijn lokale bezoekers die hier meerdere keren per week boodschappen komt doen en dan ook een aantal winkels bezoekt. De bezoekers die 2-3 uur in Winkelcentrum Middenwaard verblijven zijn vaak regionale bezoekers. Om de concurrentie met binnensteden in de regio en andere winkelcentra aan te kunnen blijven gaan is goedkoop parkeren ook zeker van belang voor deze bezoekers. Uitkomsten overleg Na diverse constructieve overleggen waarin wij het belang van onze kortparkeerders aan het licht hebben gebracht zijn wij tot een werkbare oplossing gekomen voor zowel Wereldhave als Gemeente Dijk en Waard. De uurtarieven worden teruggebracht naar €1,- per uur met een maximaal dagtarief van €9,- per dag waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende parkeerders. Algemeen; - Uurtarief €1,- per uur, €0,25 per kwartier; - Dagtarief €9,- per dag.	Inderdaad vonden in november - december tussen Wereldhave en gemeente constructieve gesprekken plaats. Partijen maakten afspraken vanuit de uitgangspunten van het beleid en in het belang van het 'betaalbaar parkeren voor winkelende bezoekers'. Met Wereldhave vond op basis van de zienswijze nog overleg plaats over de volgende punten. Algemeen: •Uurtarief € 1,00, af te rekenen per kwartier en niet per minuut. •Toepassing van avond-/nachtabonnement voor P1, P2, P4. •Aangepast dagtarief specifiek voor werknemers, op P2 en achter 2e slagboom	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Kortparkeerders (winkelende bezoekers): - Uurtarief €1,- per uur, €0,25 per kwartier; - Derde uur gratis op (Wereldhave parkeerplaatsen) P1 & P2; - Dagtarief €9,- per dag; - Avondtarief van maximaal €4,- (inrijden na 17:00 uur en uitrijden voor 09:00 uur) op alle parkeerplaatsen (P1 t/m P4). Langparkeerders: Medewerkers winkelcentrum; - Dagtarief €4,- per dag (suggestie Wereldhave); - Alleen geldig in P2 op de bovenste verdieping; - Details nader te bepalen, denk hierbij aantal maximaal aantal beschikbare plaatsen, aantal werknemersabonnementen per winkel en beperkingen. Bewoners: - Avond- en nachtabonnement voor €100,- per maand; - Inrijden na 17:00 uur en uitrijden voor 09:00 uur; - Zonder abonnement geldt het maximale dagtarief van €9,- per dag zonder 3e uur gratis of het avond/nachttarief van €4,-. Abonnementhouders: - De abonnementen zoals nu zijn uitgegeven blijven in huidige vorm bestaan; - Het tarief blijft, behoudens indexatie, hetzelfde. Conclusie Wereldhave is blij met de constructieve opstelling van de gemeente in de overleggen de afgelopen weken en is van mening dat met de voorgestelde tarieven zoals hierboven omschreven wordt er tegemoet gekomen aan de belangen van Winkelcentrum Middenwaard om goedkoop parkeren voor winkelende bezoekers te faciliteren. Daarnaast wordt er ook tegemoet gekomen aan het belang van Gemeente Dijk en Waard om parkeren te reguleren en de parkeerdruk op straat te verminderen. Wereldhave ondersteunt deze nieuwe tarieven dan ook.	Kortparkeerders: •Uurtarief € 1,00, af te rekenen per kwartier en niet per minuut. •Derde uur gratis is een commerciële geste van Wereldhave. Hier kan de gemeente vanuit haar positie voor haar garages niet in meegaan. Langparkeerders: •Een laag dagtarief voor medewerkers van Middenwaard op P2 is een commerciële geste van Wereldhave. Hier kan de gemeente vanuit haar positie voor haar garages niet in meegaan. Abonnementhouders: •Wereldhave berispt inderdaad haar abonnement van € 170 per kwartaal, behoudens indexatie. De gemeente zal haar abonnementen vanaf 2025 aanpassen naar € 120 per kwartaal en vervolgens gedurende vijf jaar elk jaar met € 10 verhogen, behoudens indexatie. Op die manier zijn de tarieven over vijf jaar gelijk. Het bewonersabonnement geldt voor P1, P2 en P4. Wereldhave en gemeente hebben aan elkaar bevestigd dat de afspraken naar tevredenheid zijn en zij het reguliere overleg voortzetten.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

86	Parkeertarief Middenwaard	Namens KHN Dijk en Waard wil ik bezwaar maken tegen de verhoging van de parkeerkosten in onze gemeente. Wij vinden dat deze maatregel nadelig is voor de lokale economie en de leefbaarheid van het centrum. De horeca is één van de zwaarst getroffen sectoren van de coronacrisis in de afgelopen twee jaar. Ook veel horecaondernemers in de Dijk en Waard hebben een moeilijke periode achter de rug en hebben ook de komende jaren nog hulp nodig om zich te kunnen herstellen. Deze ondernemers verdienen daarom volop aandacht van de gemeente. In deze brief vragen we namens KHN Dijk en Waard aandacht voor de huidige situatie van de horeca, wat er nodig is voor het herstel van de sector, en doen we een beroep op uw steun. De verhoging van de parkeerkosten zal leiden tot minder bezoekers en klanten voor onze winkels. Dit zal de omzet en de werkgelegenheid van onze leden verminderen. Bovendien zal het de concurrentiepositie van onze winkels verslechteren ten opzichte van andere gemeenten of online winkels, waar de parkeerkosten lager of nul zijn. De verhoging van de parkeerkosten zal ook de aantrekkelijkheid van het centrum verminderen. Het zal de sociale cohesie en de diversiteit van het winkelaanbod ondermijnen. Het zal ook de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het centrum voor ouderen, mindervaliden en mensen met een laag inkomen beperken. Wij verzoeken u daarom om de verhoging van de parkeerkosten te heroverwegen en te zoeken naar alternatieve manieren om de gemeentelijke inkomsten te verhogen of de uitgaven te verlagen. De horeca begrijpt dat het huidige tarief niet meer passend is maar vindt de voorgestelde verhoging te fors. Een avondtarief van eur. 2 zal voor bezoekers en voor de horecaondernemers een goede oplossing zijn. Een andere mogelijkheid is om de voorgestelde verhoging door te voeren in meerdere jaren. Wij zijn bereid om met u in gesprek te gaan over mogelijke oplossingen die rekening houden met de belangen van alle betrokken partijen. Wij hopen op uw begrip en medewerking.	Met Koninklijke Horeca Nederland is in aanloop naar de inspraakperiode contact geweest en ook na afronding van de gesprekken met Wereldhave zijn de aanpassingen afgestemd. KHN kan zich vinden in de denkrichting van Wereldhave en gemeente en is content met de resultaten.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
87	Algemeen	middels deze email wil ik zienswijzes indienen betreffende uw plannen voor het parkeerbeleid in Heerhugowaard. 1: Hoe kan het zijn dat de lasten voor uw parkeerbeleid in eerste instantie worden betaald door een kleine groep van omwonenden van Middenwaard ,welk eigenlijk de veroorzaker is vd parkeerdruk in de omliggende wijken. 2: wij zijn niet perse tegen betalen voor een vergunning maar de eerste (gratis) en de volgende 200,- . Dit betekend in ons gezin waar we ook 2 st bedrijfs auto,s rijden en geen lease .met onze wagen en die van mijn zoon komt dat al gauw op een post van 600,- bij deze prijsstelling. 3: Ook zijn wij bang dat de invoer van deze kosten gebruikt gaat worden om de begroting sluitend te maken. Uw wethouder zij vorig jaar letterlijk dat ze toen 1 ton tekort kwamen. Later is besloten om dit uit de algemene middelen af te dekken. U begrijpt dus onze angst deze vergunningen een vrijbrief zijn om toekomstige gaten te dichtten. 4: Uit u beleidsplan blijkt dat er meer gebruik moet worden gemaakt van openbaar vervoer. U wilt dit stimuleren maar in de gemeente dijk en waard is het o.v.net erg dun en u heeft geen inspraak bij de N.S. of Connection . Dus hoe ziet u dit voor u? 5: In uw beleidsplan wordt ook gesproken over deelauto,s echter met verschillende aanbieders en verschillende gemeentes zou het beter zijn om hier eerst een eenduidige structuur aan te brengen zodat je de auto ook in alkmaar kan ruilen of schagen bijvoorbeeld. 6: In uw beleidsplan wordt ook gesproken over een scan auto .wij zijn van mening dat voor die paar straten rondom het winkel centrum dit een behoorlijk grote post is terwijl er al genoeg BOA,s zijn die echter wel waarschuwen maar weinig handhaven. Heerhugowaard is een slaap(stad) overdag is meer dan de helft vd voertuigen elders waar men werkt .bij ons in de straat is er overdag en vaak s,avonds genoeg plaats voor de omwonenden. 7: Ook spreekt uw plan over vergaande digitalisering, dat betekend dus zelf alles invullen en regelen de gemeente hoeft geen stukken meer te versturen in mijn optiek dus een besparing . gebruik deze dan om de kosten hiervan te dekken. of moeten de burgers van heerhugowaard ook opdraaien voor de kosten van een groot parkeercuster bij het station waar een heerhugowaarder die de auto naar het station neemt omdat het openbaar vervoer niet toereikend is nogmaals moet betalen voor dit parkeren. 8: Hoe gaat de gemeente om met het parkeren bij winkelcentra buiten het ingekleurde deel. zoals de broekerveiling dit is geen grond vd gemeente en het dus niet zeker dat de eigenaar hiermee accord gaat om hier betaald parkeren in te voeren.wij verwachten dan ook dat een groot deel van de middenwaard bezoekers hierheen zal gaan.	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewusere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. 3. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 4. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 5. Voor deelauto's geldt hetzelfde, ook deze kunnen niet los worden gezien en ontwikkeling en uitrol hiervan zal met elkaar op moeten lopen. Dit is om vraag/draagvlak te creëren. Wanneer men namelijk gewoon over een eigen auto kan blijven beschikken is er geen noodzaak om een deelauto te gebruiken. 6. de scanauto is bedoeld om de handhaving te intensiveren in een groter gebied dan nu het geval is. 7. Digitalisering voeren we met name in om het gebruiksgemak voor gebruikers te verbeteren en om handhaving (met een scanauto) te verbeteren. Een systeem van digitale parkeervergunningen kost ook geld. 8. Invoering van parkeerregulering in en rond het winkelcentrum Broekerveiling is op dit moment niet voorzien, maar wordt richting 2030 wel verwacht. Invoering is afhankelijk van de ontwikkeling van de parkeerdruk in het gebied en draagvlak onder belanghebbenden.	nvt
88	Algemeen	Het gaat toch niet zo worden als in Amsterdam? Eerst goed openbaar vervoer regelen. Kosten van parkeren moeten betaalbaar blijven. Zeker voor hen die de auto nodig hebben. En voor de moeilijk ter been zijnde ouderen ,die nog goed rijden en van de auto afhankelijk zijn.	De gemeente groeit hard en is inderdaad geen Amsterdam of Alkmaar. Het gebruik van de beschikbare ruimte zal de gemeente goed moeten afwegen. Groen, wonen, leefbaarheid en parkeren zijn een aantal voorbeelden die strijden om de schaarse ruimte. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Ook is door de gemeenteraad gevraagd om kostendekkendheid van de kosten. Met een mix aan maatregelen wil de gemeente hierop inspelen.	nvt
89	Parkeertarief Middenwaard	Ik wil mijn bezorgdheid uiten over het voorgestelde parkeerbeleid voor Middenwaard in de gemeente Dijk en Waard. Dit concept staat haaks op de Retailvisie 2023, waarin nauwe samenwerking met ondernemers als cruciaal wordt gezien voor een bloeiend winkelgebied. Echter, tot mijn verrassing zijn wij als ondernemers niet betrokken geweest bij de visie over het parkeerbeleid. Middenwaard is het hart van de gemeente en fungeert al als een recreatief retailcluster. Om deze positie te versterken, is meer diversiteit aan publieksfuncties van belang voor de leefbaarheid van Dijk en Waard. Het behouden en versterken van een krachtig aanbod aan retailfuncties is essentieel, gezien de vele uitdagingen waarmee de detailhandel kampt: recessie, leegstand, stijgende kosten, verplichte verduurzaming en personeelstekorten. De voorgestelde verhoging van parkeertariegebieden, waardoor tariefverhogingen onze klanten ontmoeden, is buitensporig en staat niet in verhouding tot het huidige tarief dat door onze bezoekers geaccepteerd wordt. Gratis parkeren is mogelijk in omliggende winkelgebieden En zal ons hierdoor in een lastiger, minder gunstige positie brengen. Het argument voor tariefverhoging vanwege parkeerdruk zal juist instemmen door dit beleid, waarbij klanten en winkelpersoneel zullen uitwijken naar omliggende wijken en P+R-gebieden, wat nu al problematisch is.Hoevel wij bereid zijn om oplossingen te bespreken, kunnen we absoluut niet instemmen met dit concept van het integraal parkeerbeleid. Als ondernemer in Middenwaard maak ik mij ernstige zorgen. Een verkeerd parkeerbeleid zal leiden tot kostenstijgingen, leegstand en minder bezoekers, wat een levendig winkelhart en een centrum van Dijke en Waard in de weg staat. Het gebrek aan visie, betrokkenheid van winkeliers en een duidelijke onderbouwing van tariefverhogingen ondermijnt de geloofwaardigheid van dit voorstel. De pogingen tot participatie lijken vooral gericht op bewoners en niet op ondernemers, waardoor onze belangen niet vertegenwoordigd worden. In conclusie, een verhoging van de parkeertarieven in Middenwaard is onwenselijk. We vertrouwen erop dat een beleid wordt ontwikkeld dat alle betrokken partijen serieus neemt en hun belangen behartigt.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
90	Parkeertarief Middenwaard	Hiermee willen wij graag bezwaar maken tegen de voorgenomen verhoging van de parkeertarieven. Een winkelcentrum zoals Middenwaard heeft baat bij goede en betaalbare parkeerplaatsen. Dit heeft een aantrekkende werking voor de ondernemingen in de Middenwaard. Het ontmoeden van parkeren bij winkelcentrum Middenwaard raakt direct het belang van ondernemers en bezoekers op schadelijke wijze. De gemeente dient hiermee niet de maatschappij en brengt schade toe aan de verdien capaciteit van de ondernemers enerzijds en de consumentenbestedingen anderzijds. Het verhogen van parkeertarieven op een plek waar veel mensen in de regio afhankelijk zijn voor de eerste levensbehoeften is naar ons inziens onnodig. Wij gaan ervanuit dat er een beleid wordt ontwikkeld waarbij de belangen van ondernemers en bezoekers van de Middenwaard niet worden geschaad.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkeld publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

91	Parkeertarief Middenwaard	Ik wil mijn bezorgdheid uiten over het voorgestelde parkeerbeleid voor Middenwaard in de gemeente Dijk en Waard. Dit concept staat haaks op de Retailvisie 2023, waarin nauwe samenwerking met ondernemers als cruciaal wordt gezien voor een bloeiend winkelgebied. Echter, tot mijn verrassing zijn wij als ondernemers niet betrokken geweest bij de visie over het parkeerbeleid. Middenwaard is het hart van de gemeente en fungeert al als een recreatief retailcluster. Om deze positie te versterken, is meer diversiteit aan publieksfuncties van belang voor de leefbaarheid van Dijk en Waard. Het behouden en versterken van een krachtig aanbod aan retailfuncties is essentieel, gezien de vele uitdagingen waarmee de detailhandel kampt: recessie, leegstand, stijgende kosten, verplichte verduurzaming en personeelstekorten. De voorgestelde verhoging van parkeertariegebieden, waardoor tariefverhogingen onze klanten ontmoedigen, is buitensporig en staat niet in verhouding tot het huidige tarief dat door onze bezoekers geaccepteerd wordt. Gratis parkeren is mogelijk in omliggende winkelgebieden En zal ons hierdoor in een lastiger, minder gunstige positie brengen. Het argument voor tariefverhoging vanwege parkeerdruk zal juist toenemen door dit beleid, waarbij klanten en winkelpersoneel zullen uitwijken naar omliggende wijken en P+R-gebieden, wat nu al problematisch is. Hoewel wij bereid zijn om oplossingen te bespreken, kunnen we absoluut niet instemmen met dit concept van het integraal parkeerbeleid. Als ondernemer in Middenwaard maak ik mij ernstige zorgen. Een verkeerd parkeerbeleid zal leiden tot kostenstijgingen, leegstand en minder bezoekers, wat een levendig winkelhart en een centrum van Dijk en Waard in de weg staat. Het gebrek aan visie, betrokkenheid van winklers en een duidelijke onderbouwing van tariefverhogingen ondermijnt de geloofwaardigheid van dit voorstel. De pogingen tot participatie lijken vooral gericht op bewoners en niet op ondernemers, waardoor onze belangen niet vertegenwoordigd worden. In conclusie, een verhoging van de parkeertarieven in Middenwaard is onwenselijk. We vertrouwen erop dat een beleid wordt ontwikkeld dat alle betrokken partijen serieus neemt en hun belangen behartigt.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
92	Parkeertarief Middenwaard	Namens KHN Dijk en Waard wil ik bezwaar maken tegen de verhoging van de parkeerkosten in onze gemeente. Wij vinden dat deze maatregel nadelig is voor de lokale economie en de leefbaarheid van het centrum. De horeca is één van de zwaarst getroffen sectoren van de coronacrisis in de afgelopen twee jaar. Ook veel horecaondernemers in de Dijk en Waard hebben een moeilijke periode achter de rug en hebben ook de komende jaren nog hulp nodig om zich te kunnen herstellen. Deze ondernemers verdienen daarom volop aandacht van de gemeente. In deze brief vragen we namens KHN Dijk en Waard aandacht voor de huidige situatie van de horeca, wat er nodig is voor het herstel van de sector, en doen we een beroep op uw steun. De verhoging van de parkeerkosten zal leiden tot minder bezoekers en klanten voor onze winkels. Dit zal de omzet en de werkgelegenheid van onze leden verminderen. Bovendien zal het de concurrentiepositie van onze winkels verslechteren ten opzichte van andere gemeenten of online winkels, waar de parkeerkosten lager of nul zijn. De verhoging van de parkeerkosten zal ook de aantrekkelijkheid van het centrum verminderen. Het zal de sociale cohesie en de diversiteit van het winkelaanbod ondermijnen. Het zal ook de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het centrum voor ouderen, mindervaliden en mensen met een laag inkomen beperken. Wij verzoeken u daarom om de verhoging van de parkeerkosten te heroverwegen en te zoeken naar alternatieve manieren om de gemeentelijke inkomsten te verhogen of de uitgaven te verlagen. De horeca begrijpt dat het huidige tarief niet meer passend is maar vindt de voorgestelde verhoging te fors. Een avondtarief van eur. 2 zal voor bezoekers en voor de horecaondernemers een goede oplossing zijn. Een andere mogelijkheid is om de voorgestelde verhoging door te voeren in meerdere jaren. Wij zijn bereid om met u in gesprek te gaan over mogelijke oplossingen die rekening houden met de belangen van alle betrokken partijen. Wij hopen op uw begrip en medewerking.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
93	Parkeertarief Middenwaard	Ik wil mijn bezorgdheid uiten over het voorgestelde parkeerbeleid voor Middenwaard in de gemeente Dijk en Waard. Dit concept staat haaks op de Retailvisie 2023, waarin nauwe samenwerking met ondernemers als cruciaal wordt gezien voor een bloeiend winkelgebied. Echter, tot mijn verrassing zijn wij als ondernemers niet betrokken geweest bij de visie over het parkeerbeleid. Middenwaard is het hart van de gemeente en fungeert al als een recreatief retailcluster. Om deze positie te versterken, is meer diversiteit aan publieksfuncties van belang voor de leefbaarheid van Dijk en Waard. Het behouden en versterken van een krachtig aanbod aan retailfuncties is essentieel, gezien de vele uitdagingen waarmee de detailhandel kampt: recessie, leegstand, stijgende kosten, verplichte verduurzaming en personeelstekorten. De voorgestelde verhoging van parkeertariegebieden, waardoor tariefverhogingen onze klanten ontmoedigen, is buitensporig en staat niet in verhouding tot het huidige tarief dat door onze bezoekers geaccepteerd wordt. Gratis parkeren is mogelijk in omliggende winkelgebieden En zal ons hierdoor in een lastiger, minder gunstige positie brengen. Het argument voor tariefverhoging vanwege parkeerdruk zal juist toenemen door dit beleid, waarbij klanten en winkelpersoneel zullen uitwijken naar omliggende wijken en P+R-gebieden, wat nu al problematisch is. Hoewel wij bereid zijn om oplossingen te bespreken, kunnen we absoluut niet instemmen met dit concept van het integraal parkeerbeleid. Als ondernemer in Middenwaard maak ik mij ernstige zorgen. Een verkeerd parkeerbeleid zal leiden tot kostenstijgingen, leegstand en minder bezoekers, wat een levendig winkelhart en een centrum van Dijk en Waard in de weg staat. Het gebrek aan visie, betrokkenheid van winklers en een duidelijke onderbouwing van tariefverhogingen ondermijnt de geloofwaardigheid van dit voorstel. De pogingen tot participatie lijken vooral gericht op bewoners en niet op ondernemers, waardoor onze belangen niet vertegenwoordigd worden. In conclusie, een verhoging van de parkeertarieven in Middenwaard is onwenselijk. We vertrouwen erop dat een beleid wordt ontwikkeld dat alle betrokken partijen serieus neemt en hun belangen behartigt.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurstarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winklend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
94	Algemeen	Op 8 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Middels deze brief wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij en mijn partner als bewoner(s) van de Esdoornlaan, te Heerhugowaard. In het voorgestelde beleid staan voorstellen waarbij ik als autobezitter mij zorgen maak over het parkeren in mijn eigen straat en wat dit betekent voor mij en andere buurtbewoners. Voor mij en mijn partner betekent dit dat we €200 euro per jaar gaan betalen voor onze tweede auto, die wij nodig hebben om op ons werk te komen. Los van het geld, maak ik mij zorgen over de aanvraag die ik bij de gemeente moet doen om mijn (tweede) auto te mogen parkeren in mijn eigen straat, waarbij er met dit voorstel wordt gesuggereerd dat ik in het ergste geval mijn auto kilometers verderop moet parkeren of niet meer kan parkeren in mijn eigen buurt. Als autobezitter voelt het alsof ik word gestraft en wekt dit voorstel bij mij de indruk dat dit een oplossing is voor financiële redenen binnen de gemeente Dijk en Waard en buiten het belang gaat van autobezitters en gebruikers. Als oplossing zie ik liever dat er uitbreiding komt op de parkeerplekken in en rondom de Esdoornlaan. Mogelijkheid om de parkeervakken die nu langs het eland liggen haaks op de doorgaande weg te maken, waardoor er veel meer parkeerplekken ontstaan. Daarnaast moeten bewoners zekerheid hebben dat ze in hun eigen straat/wijk kunnen blijven parkeren, om zo naar hun werk te kunnen blijven gaan in de polder waar we geen alternatief als vervoer hebben. De kosten worden op dit moment hoger terwijl de parkeerproblemen niet worden opgelost. Ik vertrouw erop dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid en teken dan ook bezwaar aan tegen het beleid wat er nu ten inzage ligt.	Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Het parkeerbeleid stimuleert andere vormen van mobiliteit. Dus meer fietsen en gebruik van OV en minder autoverbruik. Wij volgen voor de eventuele aanleg van extra parkeerplekken het afwegekader. Dit kader bepaalt welk instrument van parkeerregulering we toepassen (zie hoofdstuk 5).	nvt

95	Algemeen	Ik ben het volledig eens met de zienswijze van de Bomenwijk en de Stationsweg!	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. Zoals opgenomen in het beleidsplan, wordt er ook gekeken naar parkeervoorzieningen op afstand. Inwoners hebben tijdens de avonden ook aangegeven dat het ongelimiteerd uitgeven van parkeervergunningen niet gewenst is. 3. Net als in de huidige situatie wordt een eigen oprit/parkeerplaats in mindering gebracht op het aantal te verstrekken parkeervergunningen. Dus als een huishouden een eigen oprit/parkeerplaats heeft komt die niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning, wel voor een tweede. 4. De digitalisering wordt op dit moment uitgewerkt, we streven naar invoering per 1 januari 2025. Overigens kost het systeem van digitale parkeervergunningen ook geld. 5. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Voor deelauto's geldt hetzelfde, ook deze kunnen niet los worden gezien en ontwikkeling en uitrol hiervan zal met elkaar op moeten lopen. Dit is om vraag/draagvlak te creëren. Wanneer men namelijk gewoon over een eigen auto kan blijven beschikken is er geen noodzaak om een deelauto te gebruiken. 8. Intensivering van de handhaving is voorzien. Het is echter niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk.	nvt
96	Algemeen	Wij als bewoners van de bomenwijk, schrijverswijk en stationsweg hebben inmiddels een zienswijze klaarliggen en halen hierin onderwerpen aan als: 1. Waarom worden de lasten voor parkeerbeheer in eerste instantie afgewimpeld op een kleine groep omwonende van Middenwaard? 2. Waarom de eerste vergunning gratis, de tweede €200,-, evenals de daarop volgende vergunningen, met thuiswonende kinderen die werken en mogelijk afhankelijk zijn van een (bedrijfs)auto wordt het een dure aangelegenheid. Waarom niet de eerste vergunning gratis, de tweede € 50,-, de derde €100,- etc. 3. Mensen met een oprit geen eerste (gratis) vergunning verstrekken, hooguit een tweede (betaalde) vergunning 4. Zorg er voor dat de digitalisering snel ingevoerd wordt, dit scheelt veel kosten. Dit kan er ook voor zorgen dat de vergunningen niet zo duur dienen te zijn 5. De angst bestaat dat de vergunningen en de inkomsten die er uit voortvloeien voor de gemeente gebruikt gaat worden om begrotingstekorten te dichten. Een inflatiecorrectie is acceptabel, maar het vermoeden is dat de gemeente er zo niet mee wil omgaan (dit is twee jaar geleden exact zo verteld door de toenmalige wethouder. 6. Eerste een sterk verbeterd Openbaar Vervoer, daarna pas vergunningstarieven invoeren 7. Ter aanvulling op bovengenoemde punt, eerst ook een goed werkend systeem voor de deelauto's met samenwerking met buurgemeenten alvorens vergunningstarieven in te voeren 8. Handhaving intensiveren, dit betaalt zichzelf snel terug. Hierbij ook auto's op niet toegestane plekken bezoeten, dus ook met vergunning maar fout geparkeerd. Wij verzoeken u dringend om onze bezwaren serieus te nemen en met ons in gesprek gaan.	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. Zoals opgenomen in het beleidsplan, wordt er ook gekeken naar parkeervoorzieningen op afstand. Inwoners hebben tijdens de avonden ook aangegeven dat het ongelimiteerd uitgeven van parkeervergunningen niet gewenst is. 3. Net als in de huidige situatie wordt een eigen oprit/parkeerplaats in mindering gebracht op het aantal te verstrekken parkeervergunningen. Dus als een huishouden een eigen oprit/parkeerplaats heeft komt die niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning, wel voor een tweede. 4. De digitalisering wordt op dit moment uitgewerkt, we streven naar invoering per 1 januari 2025. Overigens kost het systeem van digitale parkeervergunningen ook geld. 5. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Voor deelauto's geldt hetzelfde, ook deze kunnen niet los worden gezien en ontwikkeling en uitrol hiervan zal met elkaar op moeten lopen. Dit is om vraag/draagvlak te creëren. Wanneer men namelijk gewoon over een eigen auto kan blijven beschikken is er geen noodzaak om een deelauto te gebruiken. 8. Intensivering van de handhaving is voorzien. Het is echter niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk.	nvt
97	Algemeen	Ik teken bezwaar over het te willen nemen van een nieuw parkeerbeleid waarin de kosten volgens mij onnodig worden opgehoogd. 1. Sinds de parkeerkosten goedkoper zijn geworden in Middenwaard is er een positief resultaat geboekt. Meer mensen bezoeken de winkels en minder gesloten winkels ondanks dat de verhuurder erg hoge huren vraagt aan de winkeliers. Nog steeds is er genoeg plek om te parkeren in en zelfs rondom Middenwaard. 2. Sinds de invoering van parkeervergunning zijn er ook voldoende parkeerplekken in onze straat, al was het daarvoor ook wel. Op uitzonderingen daar gelaten. 3. In de tijd waarin alles duurder wordt is 200,- erg veel voor een 2de vergunning. Het is niet verhouding. 200 procent duurder dus dan op dit moment. Elke verhoging gaat stapsgewijs. 4. Steeds meer mensen hebben in deze tijd een tweede auto omdat woon-werkverkeer verder weg ligt. Jongeren kunnen geen woning vinden en blijven langer bij hun ouders met intussen ook hun auto. Een tweede auto is dan niet verwonderlijk. Een vergunning heeft tot doel om ruimte te creëren niet om de kas aan te vullen. Ik vraag me af of er werkelijk onderzoek heeft plaats gevonden waar er werkelijk een probleem is. Heerhugowaard heeft het dorpse, het gemeedelijke of wilt u het stadsde waarin alles te duur is en mensen hierdoor eigenlijk niet meer willen wonen door de kosten. 5. Digitalisering bespaard vergunningskosten en kan de prijs omlaag 6. Fijn is dat u Openbaar vervoer wilt versterken maar denk dat de huidige maatschappij toch de auto pakt voor het gemak. Echter kan het wel helpen als het goedkoper wordt gemaakt om zo naar bijvoorbeeld makkelijker met de trein naar Alkmaar en Heerhugowaard te reizen. Als dit gerealiseerd is zou je kunnen denken of de vergunningstarieven zin heeft. 7. Centrum Waard wordt aangepakt. Nu al een tekort aan parkeerplaatsen. Volgens de plannen wordt dit nog minder. Dit werkt niet ten voordelen van de winkels en het winklend publiek 8. Alle drive-in woningen in de Coryluslaan worden extra belast. We betaalde meer voor ons koophuis omdat we juist een oprit hebben. Daarom betalen we meer ontroerende zaakbelasting wat u al ontvangt. Nu worden we extra belast als ingenomen parkeerplek. Dat is in mijn ogen niet juist, want ik kan er ook een tuin van willen maken. U heeft volgens mij geen recht over mijn eigendom te beslissen. Daarom zou dit niet moeten meegenomen moeten worden als zijnde parkeerplek, wat nu al gebeurd. 9. Voor ons huis hebben de even nummers een secundaire weg. Hier kan prima een tweede auto voor de inrit staan als de auto bij deze inrit behoort. Ook hierdoor is er geen vergunning nodig omdat andere auto's hier toch niet kunnen parkeren bij het in-en uitgaan van de uitrit. 10. Onze koopwoningen zullen in waarde verminderen als er een dure parkeerbeleid zal komen. Wie betaald onze vermindering van de woning? In protest teken ik tegen uw beleidsplannen rondom het mogelijke nieuwe parkeerbeleid.	1. en 2. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. 3. en 4. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. 5. Digitalisering voeren we met name in om het gebruiksgemak voor gebruikers te verbeteren en om handhaving (met een scanauto) te verbeteren. Een systeem van digitale parkeervergunningen kost ook geld. 6. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. 7. Volgens de huidige parkeermetingen en parkeerbalans is er in Centrumwaard voldoende parkeermogelijkheid aanwezig. In Centrumwaard zijn we met de ondernemers tot de conclusie gekomen dat de tijd nog niet rijp is voor betaald parkeren. Hier behouden we voorlopig de huidige blauwe zone, waarbij we wel de optie specifiek benoemen dit in de toekomst wel te toen als de parkeerdrukmetingen daar aanleiding toe geven. Overigens worden slechts twee parkeerplekken verwijderd. 8. Wij streven naar een efficiënt gebruik van parkeercapaciteit, zowel op eigen terrein als in het openbare gebied. Tijdens de participatiesessies hebben wij veelvuldige verzoeken ontvangen om bewoners te stimuleren de eigen parkeermogelijkheden te gebruiken in plaats van te parkeren op de openbare weg. Met de aanpassing van het parkeerbeleid geven wij hier invulling aan. 9. Deze situatie is te specifiek om nu te beantwoorden en zal worden meegenomen in de op te stellen deelnota parkeerregulering. 10. Wij verwachten geen enkele invloed van het parkeerbeleid op de waarde van uw woning.	nvt
98	Algemeen	Ik wil bezwaar indienen tegen 't komende parkeerbeleid in de wijken rondom middenwaard. Ik zelf woon in de Coryluslaan en had ik 100 meter verderop gewoond dan was ik (nog) buiten de voorgestelde regelingen gevallen. De bezoekers van Middenwaard zijn jaren terug buiten de parkeermogelijkheden in de wijken gaan parkeren omdat de gemeente 't parkeren er zo duur gemaakt hadden, dat 's later weer rechtgetrokken door 't bedrag om te parkeren weer te normaliseren. Zo geweldig is Middenwaard niet dat je er nu weer zoveel parkeergeld voor kunt gaan vragen Daarbij vind ik € 200 euro ook een belachelijk hoog bedrag om voor je deur te mogen parkeren. Als je in een gezin met meer auto's hebt wordt je flink gestraft. Waarom deze extra lasten voor de omwonenden van Middenwaard. Die hebben hier een huis gekocht zonder deze gemeentelijke parkeerregelingen. Ik hoop van harte dat er meer aan de bewoners gedacht gaat worden en dat dit plan van tafel gaat.	De gemeente heeft zich de afgelopen decennia fors ontwikkeld. De komende jaren verwachten we nog meer ontwikkelingen, ook in en rond het Stadshart. De beschikbare ruimte zal steeds intensiever gebruikt gaan worden. Dit noodzaakt ons om ook wat betreft de benodigde ruimte voor parkeren keuzes te maken. In en rond het Stadshart is betaald en vergunning parkeren aanwezig. De kosten voor de parkeervoorzieningen worden op dit moment betaald door alle inwoners van Dijk en Waard. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Mede om die reden verhogen we de tarieven voor het betaald parkeren en voeren we een tarief in voor tweede (en meer) bewonersparkeervergunningen. De eerste bewonersvergunning blijft gratis.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

99	Algemeen	Als bewoner van de Coryluslaan te Heerhugowaard wil ik u graag het volgende voorleggen om bezwaar te maken tegen het door u voorgestelde parkeerbeleid. 1. Waarom worden de lasten voor parkeerbeheer in eerste instantie afgewimpeld op een kleine groep omwonenden van Middenwaard. 2. Waarom de eerste vergunning gratis, de tweede €200,— evenals alle daarop volgende vergunningen, met thuiswonende kinderen die werken en een auto hebben, alsmede de mensen met een bedrijfsauto en een priveauto wordt dit een zeer kostbare aangelegenheid. Waarom niet de eerste gratis, de tweede €50,— de derde €100,— etcetera etcetera. 3. Mijn angst bestaat dat de vergunningen en de daaruit voortvloeiende inkomsten gebruikt gaan worden om het begrotingstekort te dichten. Een inflatiecorrectie is acceptabel, maar het vermoeden is dat de gemeente er zo niet mee om wil gaan. 4. Zorg ervoor dat de digitalisering snel wordt ingevoerd, dit scheelt veel kosten. Ik hoop dat u mijn bezwaar in goede hoedanigheid ontvangt, en ook door wil sturen aan de wethouder die zich hiermee bezighoudt.	1. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Hierbij is voor bewoners de eerste parkeervergunning gratis, net als voorheen. 2. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte. Net als in de huidige situatie wordt een eigen oprit/parkeerplaats in mindering gebracht op het aantal te verstrekken parkeervergunningen. Dus als een huishouden een eigen oprit/parkeerplaats heeft komt die niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning, wel voor een tweede. 3. Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten. Er wordt niet aan verdiend. 4. De digitalisering wordt op dit moment uitgewerkt, we streven naar invoering per 1 januari 2025. Overigens kost het systeem van digitale parkeervergunningen ook geld.	nvt
100	Algemeen	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het betaald parkeren in de coryluslaan in Dijk en Waard,het kan toch niet zo zijn dat de inwoners van een straat of een gebied de dupe moeten zijn van een nabij gelegen winkelcentrum met een betaalde parkeermogelijkheid,waar de de mensen die daar werken 12 euro per dag moeten betalen. En dat de bewoners in een omliggende woonwijk daar nu 200 euro voor moeten betalen Wij als bewoners kunnen er toch ook niets aan doen dat wij hier al meer dan 40 jaar wonen en dat er later een groot winkelcentrum is gebouwd De rest van de wijken in Heerhugowaard hoeven niets te betalen en wij worden gestraft.	De gemeente heeft zich de afgelopen decennia fors ontwikkeld. De komende jaren verwachten we nog meer ontwikkelingen, ook in en rond het Stadshart. De beschikbare ruimte zal steeds intensiever gebruikt gaan worden. Dit noodzaakt ons om ook wat betreft de benodigde ruimte voor parkeren keuzes te maken. In en rond het Stadshart is betaald en vergunning parkeren aanwezig. De kosten voor de parkeervoorzieningen worden op dit moment betaald door alle inwoners van Dijk en Waard. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Mede om die reden verhogen we de tarieven voor het betaald parkeren en voeren we een tarief in voor tweede (en meer) bewonersparkeervergunningen. De eerste bewonersvergunning blijft gratis.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
101	Parkeertarief Middenwaard	Filaalmanager Kruidvat te Middenwaard. Ik heb al vele voorbeelden gelezen van mijn collega-winkeliers, waarin heel duidelijk wordt uitgelegd waarom een verhoging van het parkeertarief uitermate negatieve gevolgen heeft voor ons als ondernemers. Ik ben het uiteraard met al deze meningen en voorbeelden eens. Wij zijn in Nood-Holland één van de grootste Kruidvat winkels en trekken ook een groot deel van het winkelend publiek voor het winkelcentrum. Zelfs met diverse Kruidvat vestigingen in de buurt waar gratis geparkeerd kan worden, maakt onze klant nog steeds de keuze om naar Middenwaard te komen. Het feit dat er überhaupt nog steeds betaald geparkeerd moet worden door klanten om vervolgens geld uit te gaan geven in ons mooie winkelcentrum laat zien dat zij die moeite willen nemen. Toen een aantal jaar geleden het tarief was verhoogd zag je direct een daling in het aantal bezoekers per dag. Dit tarief is later "gelukkig" ook weer teruggedraaid naar het huidige max. €2 per dag. De consument lijkt dit een acceptabel bedrag te vinden, want het aantal klanten nam weer toe. Nu eindelijk de economie weer een beetje de positieve kant op lijkt te gaan voor de meeste ondernemers, is het onze eigen gemeente die hier een negatieve draai aan lijkt te willen geven. Ik snap de logica dan ook echt niet. Los van het verlies van klanten en daarmee natuurlijk omzet, heeft mijn winkel 40 werknemers, hiervan zijn er een paar zeer afhankelijk van de parkeergarage. Een verhoging van het dagtarief zal voor een aantal collega's niet meer op te brengen zijn en ik vrees dan ook voor de gevolgen daarvan. Dus namens al mijn collega's en mijzelf zijn wij absoluut tegen een verhoging van het parkeertarief!	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
102	Vergunningen gebied	Ik heb me in kennis gesteld van het concept integraal parkeerbeleid. Ik woon in de Schrijverswijk al meer dan 33 jaar. Toen wij het huis kochten kozen we voor een ruim huis met genoeg ruimte er om heen om te leven. Middenwaard was nog niet mega groot maar voor ons groot genoeg. Toen kwam de uitbreiding van het centrum met een hoop lawaai van bouwen, heien omleidingen overlust etc. Niet echt rustig meer! Dit had voor ons echt niet gehoeven. Na die uitbreiding kwam er veel meer verkeer op de straten. De parkeerplaatsen in onze straat liepen vol...Enfin dat werd gelukkig verholpen met een vergunning...die gratis was en zou BLIJVEN!! Al een paar jaar wordt er nu gepraat over een betaling voor de vergunning. Dit vind ik niet correct! Ik maak bezwaar!! 1.Er is duidelijk een belofte gedaan aan ons dat het gratis zou zijn voor de bewoners. 2.Wij hebben met de koop van ons huis ook gekozen voor de omgeving! En hebben nu door deze extra uitbreidingen en bouwen van grote appartementencomplexen ook voor overlust gezorgd. 3.Ik heb gelukkig een eigen oprit maar...ook heel regelmatig bezoek van mijn partner (al 15 jaar) die niet in de buurt woont en met de auto moet komen. Daarnaast heb ik veel aanloop van de kinderen en pas ik regelmatig op de kleinkinderen. Zij komen ook met de auto lvm de kleintjes.Dus een extra parkeerplek is echt nodig. Ik bezoek nooit de parkeerplaatsen in Middenwaard...ga altijd op de fiets...dus ik bezorg geen parkeeroverlast. Ik weet dat ik prettig woon maar het is er de laatste jaren niet beter op geworden...het heeft ook duidelijk nadelen: 1.Ik heb wel HEEL veel last van rommel en afval en lawaai, zelfs files door bezoekers/auto 's van Middenwaard, 2.Nu word ik ook nog in de toekomst opgescheept met extra kosten 3. Ik word nu belast door het feit dat er door de gemeente te weinig rekening is gehouden met het aantal parkeermogelijkheden . De laatste jaren zijn ook tal van appartementen erbij gebouwd (Barnsteen en Lapis Lazuli) die ook weer parkeerplekken nodig hebben??? Dat is niet onze beslissing/ fout. Beste gemeente Dijk en Waard....Doordat alles groter en voller en vuiler wordt, leveren we al in op ons woongenot. Hoop ook dat jullie ons niet nog meer belasten en zorg voor een GOEDE oplossing.	Voor inwoners die al lange tijd in onze gemeente wonen, snappen we dat de veranderingen en groei invloed hebben op uw eigen leefsituatie. Er zijn veel woningen bij gebouwd met bijbehorende groei van aantal inwoners en aantal auto's. De situatie uit 2006, toen de eerste vergunningen werden verstrekt, is niet meer actueel. Vandaar de noodzaak voor het opstellen van een toekomstbestendig integraal parkeerbeleid. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker.	nvt
103	Parkeertarief Middenwaard	Met grote verbazing lees ik uw concept beleidsdocument over het integraal parkeerbeleid in de gemeente Dijk en Waard, net nadat ik de Retailvisie 2023 van de gemeente Dijk en Waard heb doorgelezen. Hierin lees ik vooral dat het samenwerken met de ondernemers in gemeente Dijk en Waard zou leiden tot een goede ruimtelijke ordening, (onnodige) leegstand wordt voorkomen en met structurele samenwerking succesvolle retailclusters worden gecreëerd. Helaas is met ons niet het gesprek aangegaan betreft de visie over het parkeerbeleid. Kernwinkelgebied Middenwaard functioneert nu al als het recreatieve retailcluster binnen de gemeente. Die positie kan worden versterkt door nog meer dan nu het geval is een mix van publieksfuncties te creëren. Daarnaast kan ingezet worden op versterking/behoud van een krachtig aanbod aan retailfuncties in Middenwaard. De detailhandel heeft al een aantal jaar te maken met bijzonder veel uitdagingen; recessie, leegstand, inflatie, stijgende kosten, verplicht verduurzaming, moeite om personeel te vinden. We vinden het allen belangrijk dat de fysieke winkel blijft bestaan, onderschat bovendien de sociale functie van fysieke winkels & horeca niet. Er zijn heel veel klanten die dagelijks koffie komen drinken, zowel om de lekkere koffie maar omdat ze eenzaam zijn, ze hebben aanspraak, hebben iets leuk te doen. Het huidige parkeertarief is geaccepteerd door onze bezoekers, de verhoging die u voorstelt is exorbitant. Er zijn diverse winkelgebieden om ons heen waar het parkeren zelfs gratis is, door parkeertarieven te verhogen verjaagt u de klant en brengt u ondernemers in het winkelcentrum in een nog lastiger positie. In uw concept beleidsdocument over het integraal parkeerbeleid, lees ik uw argumenten waarom verhogen van het parkeertarief nodig zou zijn, een belangrijk argument is de parkeerdruk in de wijken, echter het doorzetten van uw beleid en dus verhoging van de parkeerkosten vergroot dit alleen maar. Klanten, medewerkers winkels, zij zullen uiteindelijk bij stijgende parkeerkosten de wijken om het centrum heen kiezen om gratis te parkeren. Of de P+R gebieden, waar u nu al problemen ziet. Wij denken heel graag mee in oplossingen, maar met het concept document Integraal parkeerbeleid kunnen wij het absoluut niet eens zijn, wij zijn dan ook tegen.	U uit uw zorgen over het tarief bij Middenwaard. In meerdere zienswijzen is deze zorg geuit. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Wereldhave is voornemens om de huidige bewonersabonnementen te behouden en daarnaast een nieuwe abonnementsvorm te introduceren voor de avond/nacht (tussen 17:00 en 09:00). Door de ingediende zienswijzen en na overleggen met Wereldhave zijn wij gekomen tot een aangepaste tariefstructuur voor het kort parkeren op de parkeerlocaties P1 t/m P4. Met een tarief van 1 euro per uur, een maximum 24-uurtarief van 9 euro en een avond-/nachttarief van 4 euro. Deze hogere tarieven hebben als hoofddoel om het aantal parkeerders dat langdurig een parkeerplaats bezet houden te verminderen. Voor bedrijven zijn parkeerabonnementen beschikbaar en Wereldhave is voornemens om via de winkeliers van Middenwaard een gereduceerd tarief voor medewerkers in te voeren. Ondanks dat de aanpassing van de tarieven voor kortstondig winkelend publiek minimale gevolgen heeft, verwachten we dat de nieuwe tarieven bezoekers van het winkelcentrum stimuleert om vaker de fiets of het openbaar vervoer gebruiken in plaats van de auto. Tot slot leiden de hogere tarieven tot een kostendekkend parkeerbeleid, zoals door de gemeenteraad gevraagd.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

104	Parkeertarief Middenwaard	Op 17 november heeft u uw voorgenomen Integraal Parkeer Beleid ter inzage gelegd, waarmee u het parkeerbeleid wenst vast te stellen voor gemeente Dijk en Waard. Tot 1 januari 2024 is het mogelijk om daarop te reageren. Middels dit schrijven reageer ik namens Wereldhave Management Nederland B.V. (hierna "Wereldhave") op het voorgenomen Integraal Parkeer Beleid. Proces Wereldhave werd eind oktober helaas verrast door het voorgestelde Integraal Parkeer Beleid. De ontstane commotie onder onze winkeliers en bezoekers was begrijpelijk, zeker gezien de berichten in de pers waarin enkel de verandering van het dagtarief van €2,- naar €12,- werd benoemd. Nadat onze ingezonden brief in de raadsvergadering van 31 oktober (bijlage 1) werd behandeld heeft de gemeente contact gezocht om het Integraal Parkeer Beleid met Wereldhave te bespreken. Daarop volgden diverse overleggen met vertegenwoordigers van de gemeente en de partij die de gemeente heeft geadviseerd m.b.t. het Integraal Parkeer Beleid. Belang betaalbaar parkeren voor winkelende bezoekers Voor Wereldhave is het van groot belang dat bezoekers van Winkelcentrum Middenwaard goedkoop kunnen blijven parkeren. Middenwaard is een winkelcentrum waar veel lokaal wordt gewinkeld, maar dat ook zeker een regionale functie heeft. Het goedkope dagtarief van €2,- heeft de afgelopen jaren gezorgd voor een constante stroom met lokale en regionale bezoekers. Wij zien echter dat veel van onze bezoekers niet de hele dag gebruik maken van onze parkeerfaciliteiten. Bijna 95% van onze bezoekers parkeert 3 uur of korter. Veel van onze kortparkeerders (<1-2uur) zijn lokale bezoekers die hier meerdere keren per week boodschappen komt doen en dan ook een aantal winkels bezoekt. De bezoekers die 2-3 uur in Winkelcentrum Middenwaard verblijven zijn vaak regionale bezoekers. Om de concurrentie met binnensteden in de regio en andere winkelcentra aan te kunnen blijven gaan is goedkoop parkeren ook zeker van belang voor deze bezoekers. Uitkomsten overleg Na diverse constructieve overleggen waarin wij het belang van onze kortparkeerders aan het licht hebben gebracht zijn wij tot een werkbare oplossing gekomen voor zowel Wereldhave als Gemeente Dijk en Waard. De uurtarieven worden teruggebracht naar €1,- per uur met een maximaal dagtarief van €9,- per dag waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende parkeerders. Algemeen; - Uurtarief €1,- per uur, €0,25 per kwartier; - Dagtarief €9,- per dag.	Zie beantwoording op zaaknummer 757369.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Kortparkeerders (winkelende bezoekers): - Uurtarief €1,- per uur, €0,25 per kwartier; - Derde uur gratis op (Wereldhave parkeerplaatsen) P1 & P2; - Dagtarief €9,- per dag; - Avondtarief van maximaal €4,- (inrijden na 17:00 uur en uitrijden voor 09:00 uur) op alle parkeerplaatsen (P1 t/m P4). Langparkeerders: Medewerkers winkelcentrum; - Dagtarief €4,- per dag (suggestie Wereldhave); - Alleen geldig in P2 op de bovenste verdieping; - Details nader te bepalen, denk hierbij aantal maximaal aantal beschikbare plaatsen, aantal werknemersabonnementen per winkel en beperkingen. Bewoners: - Avond- en nachtabonnement voor €100,- per maand; - Inrijden na 17:00 uur en uitrijden voor 09:00 uur; - Zonder abonnement geldt het maximale dagtarief van €9,- per dag zonder 3e uur gratis of het avond/nachttarief van €4,-. Abonnementhouders: - De abonnementen zoals nu zijn uitgegeven blijven in huidige vorm bestaan; - Het tarief blijft, behoudens indexatie, hetzelfde. Conclusie Wereldhave is blij met de constructieve opstelling van de gemeente in de overleggen de afgelopen weken en is van mening dat met de voorgestelde tarieven zoals hierboven omschreven wordt er tegemoet gekomen aan de belangen van Winkelcentrum Middenwaard om goedkoop parkeren voor winkelende bezoekers te faciliteren. Daarnaast wordt er ook tegemoet gekomen aan het belang van Gemeente Dijk en Waard om parkeren te reguleren en de parkeerdruk op straat te verminderen. Wereldhave ondersteunt deze nieuwe tarieven dan ook.	Zie beantwoording op zaaknummer 757369.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
105	Parkeertarief Middenwaard	Hierbij dienen wij onze zienswijze in voor het door de gemeente Heerhugowaard voor genomen te wijzigen Integraal Parkeer Beleid. Wij hebben overleg gehad met de mede eigenaar van winkelcentrum Middenwaard, Wereldhave B.V. Wij zijn akkoord met hun tarifiering. Te weten: Integraal Parkeer Beleid: - Uurtarief van 1 euro per uur - 0,25 per kwartier, afrekenen per kwartier - Het 3e uur gratis in de Wereldhave garages P1 & P2 en wellicht gemeente garages - oWe zien dat 95% van onze parkeerder maximaal 3 uur parkeren. Voor deze groep, voor het gemak even winkelende bezoekers, verandert er dus niets - Maximaal dagtarief van 9 euro - oVoor langparkeerders (bewoners) verandert er dus wel degelijk iets - Avondtarief voor bezoekers van horeca, theater en bioscoop - o1 euro per uur - oMaximaal tarief 4,- - Abonnement voor werknemers - o4 euro per dag - oMaximum aantal (ntb) per winkel - Wellicht gebonden aan werknemers wonend buiten gemeente - oAlleen parkeren in P2 op de 2e verdieping - Avond/nacht abonnement - oVoor bewoners in een nader te bepalen straal rondom het winkelcentrum Wij verzoeken u vriendelijk of de gemeentelijke centrum parkeervoorzieningen hun parkeerbeleid ook hierop aansluiten. Het totaal versterkt immers dan de commerciële kracht van ons mooie Stadshart voor de lange termijn en is een goede regiofunctie meer gewaarborgd.	De gemeente is blij te vernemen dat uw onderneming tevreden is met de resultaten van de gesprekken met Wereldhave.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

106	Algemeen	Hierbij een zienswijze t.a.v. het integrale parkeerbeleid: 1.Parkeertarieven verhogen rondom winkelcentrum middenwaard. Is dit wel verstandig gezien toenemende leegstand en in het verleden juist parkeertarieven verlaagd zijn vanwege leegstand. In beleid aan gegeven het eerste uur gratis en daarna een tarief van EUR 2,20 per uur. Nu EUR 1,20 per uur. Wellicht zorgen dat de eerste 2,5 -3 uur niet duurder zijn dan nu. 1e uur gratis, dan € 1,5 per uur tot 3e uur, daarna een hoger tarief om langparkeerders te weren. Hiervoor zou dan in overleg moeten gegaan met de ondernemers van Middenwaard / Stadshart. 2.Vergunningen alleen centrumgebied. Wellicht in geheel Dijk en Waard vergunningsparkeren invoeren (gelijke monnikelen, gelijke kappen, veel inwoners Dijk en Waard zijn ook gebruiker van de parkeerplaatsen rondom Middenwaard, dus waarom dan de inwoners rondom Middenwaard alleen treffen. Dit dan voor de 3e auto, 4e auto (en bedrijfsbussen) om parkeerdruk te minderen en de veroorzaker van parkeerverlast te belasten. 3.Veel nieuwe wijken, zijn er bij de bouw eigen parkeerplaatsen op eigen erf gerealiseerd (zoals stad van de zon, waar parkeerdruk is hoog is, Huygenhoek, de draai e.d. Meer controle uit te voeren / beleid dat de eigen parkeerplaatsen benut worden. 4.Bij tekorten overdag in de wijken, flexibele parkeerplaatsen te benutten, grastegels te gebruiken om zo groene parkeerplaatsen te realiseren (wellicht bestaande ook aan te passen). Bijv. in land van luna, fase 1, Dille, relatief weinig bezoekersparkeerplaatsen, daarnaast worden niet alle eigen parkeerplaatsen op eigen erf (veelal van de woningen die 2 plaatsen op eigen erf hebben) niet benut. Tevens sommige parkeerplaatsen kunnen een kwartslag gedraaid worden zodat er meer capaciteit ontstaat. Dit zie je bijv. ook in de nieuwste fase van land van luna, sommige parkeerplaatsen in de lengte van de weg geplaatst, met een hele brede stoep er naast. Indien parkeerplaatsen een kwart slag worden gedraaid, ontstaat er meer capaciteit. 5.Fietsroutes vanaf de wijken naar Middenwaard/ Stationsgebied verder te optimaliseren/ veiliger maken. Voornamelijk bij Rotondes, op sommige punten over Oosttangent, fietsbruggen overwegen. Om zo fietsen te stimuleren en het aantal oversteken te verminderen.	1. Door ingediende zienswijzen en na overleg met Wereldhave zijn we gekomen tot een gewijzigde tariefstructuur. 2. In het Integraal Parkeerbeleid is voorzien in uitbreiding van het vergunningengebied in Heerhugowaard, zie hiervoor de figuur 6.1 op pagina 43. De gemeente mag wettelijk gezien niet zomaar overal parkeerregulering doorvoeren. Daar moet wel een noodzaak voor zijn. 3. Het is bij enkele woningen in de genoemde wijken verplicht om de parkeerplaats in stand te houden, het is echter geen verplichting om er ook daadwerkelijk een voertuig op te parkeren. Handhaving op het parkeren op de eigen oprit is daarom niet mogelijk. Degene met een parkeerplek op eigen terrein krijgt echter geen 1e vergunning. 4. Wij nemen deze suggestie mee bij de ontwikkeling van nieuwe wijken. 5. Het verbeteren van fietsroutes geen onderdeel van het Integraal Parkeerbeleid. Dit onderwerp wordt aan gewerkt op basis van ons fietsbeleid.	nvt
107	Algemeen	Hierbij maak ik bezwaar tegen de invoering van betaalde parkeervergunningen op de Stationsweg en omringende straten. Dit vanwege de volgende punten: •Om te beginnen een tijdsverloop van hoe we in de huidige situatie terecht zijn gekomen: Middenwaard is gratis parkeren -> geen parkeerproblemen in wijken en Middenwaard -> Middenwaard gaat betaald parkeren invoeren-> personeel, bezoekers en bewoners van Middenwaard gaan rond Middenwaard parkeren omdat ze niet meer gratis van de parkeerfaciliteiten gebruik mogen maken -> omwonenden van Middenwaard vragen de gemeente een oplossing hiervoor -> Gemeente komt met een GRATIS parkeervergunning voor de omwonenden in sommige delen rond Middenwaard -> parkeerplekken van wijken rond Middenwaard kunnen weer gewoon gebruikt worden door de bewoners en bezoekers van de wijken -> maximum tarief van parkeervoorzieningen van Middenwaard wordt verhoogd naar EUR 6,- per dag -> inktvlek van bewoners, bezoekers en personeel wat gratis wil parkeren breidt zich uit -> maximum tarief wordt weer EUR 2,- per dag om dit tegen te gaan en om voor meer klandizie te zorgen voor de middenstand -> stabiele situatie, bewoners tevreden met de gratis vergunningen en een acceptabel parkeertarief voor bezoekers Middenwaard -> Gemeente komt met plan om de vergunningen niet meer gratis te verschaffen -> bewoners dienen massaal bezwaar in onder andere door een petitie -> Vergunningen blijven gratis -> Gemeente komt met plan om maximum tarief Middenwaard te verhogen naar EUR 12,- -> inktvlek van bezoekers, bewoners en personeel Middenwaard die dit niet willen betalen wordt groter -> Gemeente gaat buiten proportionele bedragen vragen voor de parkeervergunningen die verschaft zijn door een door de gemeente gecreëerd probleem -> Gemeente krijgt extra inkomsten uit parkeeropbrengsten Middenwaard en via de parkeervergunningen terwijl dit niet nodig is. •Betreft: in een deel van de (ongereguleerde) woonwijken rond winkelcentrum Middenwaard is er een capaciteitstekort omdat er op piekmomenten (overdag en weekend) zowel inwoners als bezoekers en werknemers parkeren in de wijken. In plaats van te parkeren op een van de parkeerterreinen, waar vaak nog voldoende plaatsen beschikbaar zijn, wordt gekozen voor de dichtstbijzijnde vrije (en gratis) parkeerplaats in de wijk; Er was geen parkeerprobleem in de Stationsweg of omliggende wijken totdat er betaald parkeren werd ingevoerd in Middenwaard. In het parkeerbeleid wordt gesproken over capaciteitstekort omdat er op de piekmomenten inwoners, bezoekers en werknemers gaan parkeren in de gratis parkeergebieden om Middenwaard heen. Het parkeerprobleem is een gevolg van het betaald parkeren in Middenwaard waar de eigenaar van Middenwaard en de gemeente aan verdienen en dus ook verantwoordelijk zijn voor het parkeerprobleem in de omliggende wijken. Het parkeerprobleem in de wijken rond Middenwaard is niet omdat alle parkeerplekken van de eigen parkeervoorzieningen van Middenwaard constant vol zijn maar omdat je er moet betalen. Dit wordt alleen maar erger als het maximum tarief EUR 12,- per dag wordt ingevoerd. Door dit beleid wordt de inktvlek met parkeerproblemen rond Middenwaard alleen maar groter. Dit hebben we rond 2016/2017 ook gezien toen het maximum tarief EUR 6,- werd. Maak je het parkeren voor de bezoekers, bewoners en personeel van Middenwaard gratis of erg aantrekkelijk dan wordt de inktvlek weer kleiner en blijft Heerhugowaard helemaal geen parkeerprobleem te hebben. Nu moeten de bewoners rond Middenwaard boeten voor de parkeerinkomsten van de eigenaren van de parkeervoorzieningen van Middenwaard. •Betreft: overdag en op zaterdag is de parkeerdruk in het Stadshart en de omliggende wijken hoog door bezoekers van het winkelcentrum. In de wijken is de parkeerdruk dan het hoogst. In plaats van uit te wijken naar een van de parkeerterreinen, waar vaak nog voldoende plaatsen beschikbaar zijn, kiezen bezoekers en werknemers voor de dichtstbijzijnde vrije (en gratis) parkeerplaats in de wijken rondom het gebied;	De gemeente heeft zich de afgelopen decennia fors ontwikkeld. De komende jaren verwachten we nog meer ontwikkelingen, ook in en rond het Stadshart. De beschikbare ruimte zal steeds intensiever gebruikt gaan worden. Dit noodzaakt ons om ook wat betreft de benodigde ruimte voor parkeren keuzes te maken. In en rond het Stadshart is betaald en vergunning parkeren aanwezig. De kosten voor de parkeervoorzieningen worden op dit moment betaald door alle inwoners van Dijk en Waard. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Mede om die reden verhogen we de tarieven voor het betaald parkeren en voeren we een tarief in voor tweede (en meer) bewonersparkeervergunningen. De eerste bewonersvergunning blijft gratis.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Ook deze passage uit het parkeerbeleid toont aan dat er vooral parkeerproblemen zijn in de piekmomenten in het Stadshart. Als dat zou inhouden dat echt alle parkeervoorzieningen rond Middenwaard vol zijn op die momenten dan zou je op die momenten de parkeertarieven hoger kunnen maken. Rond 2017 hebben we kunnen zien dat de bezoekersaantallen van Middenwaard fors minder werd toen het maximum tarief naar maximaal EUR 6,- per dag ging. Dit gold gek genoeg ook voor de bijvoorbeeld altijd rustige maandag met parkeerplekken genoeg op de parkeervoorzieningen van Middenwaard. Hierdoor bleven bezoekers weg en gingen medewerkers in de wijken rond Middenwaard parkeren. EUR 6,- is tenslotte voor sommige medewerkers een uur werken. •Betreft: Huishoudens in een vergunningsgebied krijgen via de digitale bezoekersregeling 200 parkeeruren per jaar gratis aangeboden die zij kunnen toekennen aan bezoekers die dan mogen parkeren in het gebied (op kenteken). Hierna zal er EUR 0,50 per uur bijgekocht moeten worden. Ook met deze regeling zal de inktvlek steeds groter worden. Personen die bezoek krijgen vanwege sociaal contact, ouderdom of nodige verzorging zullen deze extra kosten niet willen of kunnen betalen. Hierdoor zal de situatie ontstaan dat deze bezoekers verder in de wijk gaan parkeren of dat de bezoekers helemaal niet meer komen. Hierdoor kunnen bepaalde groepen inwoners in een sociaal isolement komen of personen niet de benodigde zorg kunnen krijgen. Het niet verschaffen van extra bezoekersuren bij een maximum van 90% piekbelasting is een niet te controleren regeling. We vragen ons sterk af hoe en wanneer dit gemeten wordt? •Betreft: Tarief vergunningen De vaststelling van het tarief lijkt niet in proportie met de grootte van het parkeerprobleem en de grootte van de stad Heerhugowaard. Als je naar andere gemeenten kijkt die ook nog met een veel algemenere parkeerdruk te maken hebben (niet alleen veroorzaakt door betaald parkeren in een winkelcentrum) dan is het voorgestelde plan om de tweede parkeervergunning EUR 200,- te laten kosten zwaar buiten alle proporties. Hieronder wat voorbeelden waarbij duidelijk gezegd moet worden dat dit ook nog hele andere steden zijn die echt meer tekort hebben aan parkeerplekken en waar vaak toeristen heen komen en voor extra parkeerdruk zorgen. Tarief inwonersvergunning centrumgebieden oAlkmaar € 72,40 oAmstelveen € 40,- oHilversum € 75,- oHoorn € 65,50 oPurmerend € 68,- oZaanstad € 109,80	In en rond het Stadshart is betaald en vergunning parkeren aanwezig. De kosten voor de parkeervoorzieningen worden op dit moment betaald door alle inwoners van Dijk en Waard. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Mede om die reden verhogen we de tarieven voor het betaald parkeren en voeren we een tarief in voor tweede (en volgende) bewonersparkeervergunningen. De eerste bewonersvergunning blijft gratis. Door de ingediende zienswijzen en na overleg met Wereldhave zijn we gekomen tot een gewijzigde tariefstructuur van 1 euro per uur, een maximaal 24-uurstarief van 9 euro en een nachttarief van 4 euro.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		•Betreft: Thuiswonende kinderen. Door falend woonbeleid van de Nederlandse overheid en Gemeenten wonen veel meer kinderen/jongvolwassenen langer bij hun ouders. Hierdoor zullen de aantal auto's per gezin al snel hoger uitkomen dan één. Ook hierdoor zullen de bewoners van Heerhugowaard de dupe worden door het toedoen door van verkeerde beslissingen van de Overheid en Gemeenten. Je kan helaas niet alles bij je bewoners neerleggen. •Betreft: Gebruik eigen terrein. Het gebruik van een parkeerplek op eigen terrein is zeer handig voor verlichting van de parkeerdruk in een straat. Hierbij wordt eigen grond van een woningeigenaar gebruikt om plek te maken voor eventuele andere parkeerders. In het huidige voorstel wordt het gebruik van deze eigen grond eigenlijk bestraft (geen recht op een vergunning) en kan je als huiseigenaar beter een andere nuttige bestemming geven aan dit stuk grond. Het kan niet de bedoeling zijn dat alle bewoners met plek voor een auto op eigen terrein deze plek gaan gebruiken als gewone voortuin omdat dit gunstiger is voor de parkeervergunning aanvraag. Huidige geplande regeling werkt dit wel in de hand. Concluderend, de voorgestelde veranderingen zijn niet passend voor de stad Heerhugowaard en het parkeerprobleem wordt zeker na het invoeren van het geplande dagtarief van EUR 12,- voor Middenwaard veroorzaakt door het verdrijven van bewoners, bezoekers en werknemers van Middenwaard van een plek waar nou net veel parkeerplekken zijn. De voorstellen zijn dan ook niet uit te leggen aan ons als bewoners, die in plaats van gecompenseerd worden voor de veroorzaakte overlast juist gestraft worden. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente terug gaat naar de tekentafel en een goed lange termijn plan bedenkt en niet alleen aan de inkomsten denkt van het huidige plan.	Het invoeren van vergunningsparkeren en het niet verstrekken van een parkeervergunning voor het voertuig dat op de eigen oprit/parkeerplaats geparkeerd doen we juist om bewoners zoveel mogelijk hun eigen parkeermogelijkheden te laten gebruiken. Voor bewoners zonder parkeergelegenheid op eigen terrein, blijft een parkeervergunning op straat gratis. Wie een parkeerplaats op eigen terrein heeft, komt niet in aanmerking voor een eerste parkeervergunning om het gebruik van de parkeerplaats op eigen terrein te bemoeiden. Bewoners met één parkeerplaats op eigen terrein kunnen een betaalde tweede parkeervergunning op straat aanvragen.	nvt

108	Algemeen	Hierbij dien ik mijn zienswijze in op het Integraal parkeerbeleid Dijk en Waard. In het integraal parkeerbeleid (IPB) staat onder andere aangegeven dat het parkeren bij Middenwaard van €2,- per dag naar maximaal €12,- per dag zal gaan. Dit is niet overlegt met de eigenaar van Middenwaard, wat ontzettend amateuristisch is en ook niet zal leiden tot medewerking van de eigenaar. Stel er komt een overeenkomst dat het parkeren bij Middenwaard inderdaad naar maximaal €12,- gaat, dan zal dit absoluut klandizie gaan kosten en meer parkeerdruk in de omliggende wijken. Dat de parkeervergunningen betaald moeten gaan worden is een logisch gevolg, maar niet in de mate als nu gepland is, daarover verderop in de zienswijze meer. De afname van winkelend publiek en/ of het parkeren in de omliggende wijken zal leiden tot minder inkomsten wat vervolgens weer terug gehaald zal gaan worden bij de parkeervergunninghouders, dit is onacceptabel, ook hierover verderop in de zienswijze meer. Ter aanvulling op de parkeertarieven bij Middenwaard, waarom gaat deze verhoging niet stapsgewijs ingezet worden, geen 600% verhoging van het dagtarief, maar start eerst eens met 50% of 100%. Dit zijn ook behoorlijke prijsstijgingen, maar vergeleken met het voorstel van €12,- wel een stuk menselijker. Mensen zullen moeten wennen aan het idee dat ze meer moeten betalen voor het gemak van het bezoeken van Middenwaard met de auto. Dat het parkeerbeheer geld kost is evident, het uitgeven van de vergunningen en het toezicht houden kost geld. Wel ben ik van mening dat toezicht zichzelf terug betaald, goed en voldoende toezicht zal namelijk leiden tot het uitschrijven van boetes, en deze zijn niet mild, dus je hoeft geen geleerde zijn dat het aantal uitgeschreven boetes en de daarbij gemoede inkomsten de kosten voor het toezicht bekostigd, ook op langere termijn want er zullen altijd foutparkeerders zijn. Wel is de wens om alle foutparkeerders te beboeten, dus ook de vergunninghouders die fout parkeren. De overlast die deze foutparkeerders veroorzaken in zowel de Bremlaan/ Coryluslaan als de Stationsweg is zeer hinderlijk, en het wordt dan ook tijd dat daar eens iets aan gedaan wordt. Wanneer het uitgeven van de parkeervergunningen digitaal gebeurd in plaats van zoals nu een fysieke kaart met houder verzonden per post, zou dat een behoorlijke kostenpost schelen. Het toezicht houden zal daarmee ook vergemakkelijkt worden, en kan snel en efficiënt uitgevoerd worden met (een) camerawagen(s). In grote steden is daar voldoende ervaring mee, dus het wiel hoeft niet opnieuw uitgevonden te worden door de gemeente Dijk en Waard en dus geen aanvullende dure onderzoekskosten. De kosten voor de parkeervergunningen voor de bewoners, het voorstel is om de eerste gratis te maken, de tweede en de daarop volgende vergunningen allen €200,- per stuk. Dit is mijn inziens buitengewoon duur, en staat niet in verhouding tot wat er geboden wordt. Mensen met thuiswonende werkende kinderen, ook soms noodgedwongen thuiswonend omdat er onvoldoende woningaanbod is, worden mogelijk zwaar getroffen door deze tarieven. Denk bij het hiervoor gestelde aan gezinnen met een privé auto en één of meerdere auto's van de zaak welke ze niet op de zaak kunnen zetten in verband met bijvoorbeeld de uit te voeren werkzaamheden. Waarom wordt er niet gewerkt met het systeem waarbij de eerste vergunning gratis is, de tweede €50,-, de derde €100,- en cetera? Zo wordt de last stapsgewijs zwaarder en kunnen gezinnen zelf een grens aangeven voor zich zelf, of stel als gemeente een grens aan het aantal uit te geven parkeervergunningen per woning. In de voorgaande alinea hebben we de hoogte van het bedrag benoemt, maar wat ook een gerede angst is van de toekomstige vergunninghouders is, is dat de inkomsten van de parkeervergunningen straks als sluitpost wordt gebruikt voor de begrotingstekorten van de gemeente Dijk en Waard en dat er ieder jaar lustig op los wordt verhoogd door de gemeente. Deze angst is zeer reëel, te meer er bij het vorige voorstel om betaalde parkeervergunningen in te voeren de dienstdoende wethouder aan de inwoners te kennen heeft gegeven dat er een begrotingstekort te dichten was, wat middels betaalde parkeervergunningen opgehaald diende te worden. Gelukkig hebben we dit middels een petitie kunnen tegen houden, maar de angst is dat dit weer zal gebeuren zonder dat we daar als bewoners van Dijk en Waard ook maar iets aan kunnen doen.	Door ingediende zienswijzen en afstemming met Wereldhave is het beleid aangepast. In het definitieve beleid is het uitgangspunt dat de parkeervoorzieningen voor Middenwaard primair voor bezoekers zijn en dat daar een toegankelijk parkeertarief bij hoort. Tegelijkertijd zullen nieuwe tarieven nog steeds andere vormen van mobiliteit stimuleren. Het is niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk. Digitalisering van parkeervergunningen voeren we met name in om het gebruiksgemak voor gebruikers te verbeteren en om handhaving (met een scanauto) te verbeteren. Een systeem van digitale parkeervergunningen kost ook geld. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren en bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte.	nvt
		Een tariefwijziging welke aan de inflatiecijfers te koppelen is, is acceptabel maar lukraak verhogen om ergens een gat te dichten daar willen wij gezinszins aan meewerken, dat soort gaten moeten opgehoest worden door alle bewoners van Dijk en Waard en niet enkel door de kleine groep parkeervergunninghouders. Ter aanvulling op de invoer van betaalde parkeervergunningen wil ik aangeven dat wat mij betreft er eerst voor goede alternatieven ten aanzien van autobezit moet worden gezorgd. Organiseer eerst een goed Openbaar Vervoer zodat mensen kunnen kiezen hoe ze naar de winkel/ werk of anderszins reizen. Organiseer eerst een goed alternatief voor autobezit middels een goed werkend deelauto-systeem. Als het OV verbeterd is en de deelauto meer algemeen goed, dan kunnen we het hebben over betaalde parkeervergunningen wat ons betreft want momenteel is er voor de bewoners van Dijk en Waard geen goed functionerend alternatief. Denk bij een goed werkend OV ook eens goed na over onze oudere bewoners, die nu noodgedwongen een auto houden omdat ze anders nergens meer kunnen komen. Ten slotte wil ik aanhalen dat het invoeren van betaalde parkeervergunningen zal leiden tot waardevermindering van mijn woning, dit behoefte geen uitleg. Wanneer mensen voor hetzelfde geld voor een woning kunnen kiezen in de Draai zonder vergunning in plaats van een woning met betaalde parkeervergunning, dan is de keuze snel gemaakt voor de woning in de draai. Deze waardevermindering zal ergens gecompenseerd moeten worden, mijn voorstel is dit middels de WOZ-waarde te doen. Ik hoop u hiermee voldoende helder onze zienswijze te hebben verwoord.	Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten, niet om er aan te verdienen. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. Wij verwachten geen enkele invloed van het parkeerbeleid op de waarde van uw woning.	nvt
		Hierbij stuur ik u mijn zienswijze betreffende het concept integraal parkeerbeleid van Dijk en Waard. Ten tijde van het invoeren van het betaald parkeren bij het winkelcentrum Middenwaard wist de gemeente Heerhugowaard dat zij een probleem voor de omwonende creëerde. De klanten van Middenwaard gingen in de woonwijken om het winkelcentrum parkeren. Men zoekt nu eenmaal de goedkoopste manier van parkeren. Om de omwonende te helpen heeft de gemeente parkeerzones en parkeeronthefingen ingevoerd. Probleem opgelost. De gemeente was de held. Dit geheel in lijn zoals de huidige overheid met zijn inwoners omgaat. Bepaal een doelstelling, creëer een probleem, geef de oplossing en gebruik de oplossing om vervolgens het doel te bereiken. Zo ook in dit geval. De inkomsten verhogen ten koste van de inwoners. Deze manier van besturen laat zien dat de bestuurders geen fatsoen hebben en ook in deze gemeente voor het gewin gaan. Geld verdienen over de rug van de inwoners. Ik kan mij niet als zo veel andere inwoners niet van de indruk onttrekken dat het geld nodig is om de begrotingstekorten te dichten vanwege de te grote projecten die men de komende jaren wil gaan uitrollen. Dit alles te koste van de inwoners. Dijk en Waard is naast zijn schoenen aan het lopen! De gemeente heeft de laatste jaren doelbewust het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet verhoogd. Ook nu niet, nu de jeugd, verplicht is om langer bij hun ouders te wonen. Waarom wordt het parkeerbeleid uitgesteld ten koste van een kleine groep inwoners die in en om Middenwaard en het Stationsgebied wonen. In de hele gemeente is er een parkeerprobleem. De gemeente Heerhugowaard was een langgerekte boeren- en tuindersgemeente. Op een gegeven moment zijn er wijken bijgebouwd en is Heerhugowaard een forensengemeente geworden. Werknemers vertrekken 's morgens vroeg naar hun werk en komen 's avonds weer terug. Bedrijven zoals Tatasteel, voorheen Corus of Hoogovens hebben zelfs gestimuleerd om te gaan wonen. Als gemeente weetje dan dat veel wijk woon-werkverkeer al ontstaat. Veel woon-werkverkeer betekent ook meer inwoners met een eigen auto. En toch bleef het aantal parkeerplaatsen beperkt en nu krijgen de inwoners de schuld van het wanbeleid van de gemeente. Door de lagere prijzen van de woningen in Heerhugowaard was en is de gemeente aantrekkelijk om een huis met wat ruimte eromheen te kopen. Ook dit speelt zeker mee in de groei van de gemeente, het woon-werkverkeer en de benodigde parkeerruimte. Doordat nieuwe (nu huidige) inwoners van ver(der) komen betekent dit ook meer verkeer- en parkeerdruk als familie en vrienden om bezoek komen uit andere delen van de provincie. Het huidige beleid geeft al genoeg uitdagingen om tijdens familiebijeenkomsten voldoende parkeerplaatsen te vinden. Waarom moet een kleine groep inwoners rond Middenwaard en het Stationsgebied de kosten dragen voor het parkeerbeleid? Dit zou door de hele gemeente gedragen dienen te worden. Dit zit volgens mij al verwerkt in de belastingen die u en Den Haag ons oplegt. Daarnaast betaalt de autobezitter wegenbelasting. Het parkeerbeleid hoeft dus niet aangepast te worden, want bijna elke gezin heeft minimaal 1 auto en betaalt normaal gezien hier al voor.	De gemeente heeft zich de afgelopen decennia fors ontwikkeld. De komende jaren verwachten we nog meer ontwikkelingen, ook in en rond het Stadshart. De beschikbare ruimte zal steeds intensiever gebruikt gaan worden. Dit noodzaakt ons om ook wat betreft de benodigde ruimte voor parkeren keuzes te maken. In en rond het Stadshart is betaald en vergunning parkeren aanwezig. De kosten voor de parkeervoorzieningen worden op dit moment betaald door alle inwoners van Dijk en Waard. Voor een kostendekkend parkeerbeleid gaat de gemeenteraad uit van kostenneutraliteit. Mede om die reden verhogen we de tarieven voor het betaald parkeren en voeren we een tarief in voor tweede (en meer) bewonersparkeervergunningen. De eerste bewonersvergunning blijft gratis.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
109	Algemeen	U geeft aan dat het parkeerbeleid kostendekkend dient te zijn. Waarom dan nog meer BOA's in dienstnemen en dan zelfs nog een scanauto? Dat is de omgekeerde wereld. Is dat om ons nog meer te controleren en boetes uit te schrijven. Om de inwoners angst aan te jagen? Of om ons te laten wennen dat de Heerhugowaard ook een kleine controle staat aan het worden is? Dit zijn juist de kosten die het parkeerbeleid extra en onnodig duur maken en de inwoners op nog meer kosten jaagt. Het huidige systeem van ontheffingen is al vervelend genoeg, maar functioneert redelijk en behoeft in mijn ogen geen aanpassingen. Het is nu al vervelend genoeg als je visite wilt ontvangen en deze niet de auto in de buurt kunnen parkeren. Parkeeronthefingen of zelfs parkeervergunningen zullen dat niet vereenvoudigen. Dat veroorzaakt juist meer weerstand. Bezoekers kunnen afhaken en hierdoor ontstaat nog meer vereenzaming. Heeft u met de toekomstige parkeerplannen rekening gehouden met de jeugd die langer thuis wonen omdat ze geen woning kunnen kopen of huren? Gezinnen kunnen hierdoor meer dan 2 auto's hebben. Een tweede vergunning wordt genoemd, maar hoe zit het met het 2' of 3' kind? Is dit in uw scenario nog wel reëel en betaalbaar voor gezinnen? Graag antwoord op deze vragen. Mochten er dan toch parkeervergunningen uitgegeven worden, dan heeft de gemeente al aangekondigd om een inflatiecorrectie toe te passen. Waar is dan het einde? Tot hoever gaat de gemeente? Wordt het parkeerbeleid het volgende malkeiofje van de overheid? Eerst de burger bij maken met een gratis ontheffing en vervolgens er een prijskaartje aanhangen. Dit is onfatsoenlijk bestuur. Het is wel heel toevallig dat meerdere gemeenten gelijktijdig hun parkeerbeleid aan het aanpassen zijn. Graag antwoord op de volgende vragen: Wat is er van boven opgelegd? Wat is gaande wat wij de inwoners niet mogen weten? De nieuwe inrichting rondom het station wordt "Het Stationskwartier genoemd". Is dit samen met het parkeerbeleid een opmaat naar de aangekondigde 15 minuten steden? Andere benaming, maar zelfde bedoeling? Graag uw reactie. Is het aangekondigde parkeerbeleid zoals de heer van het expertise bureau u liet ontvallen ingericht om het autobezit te ontmoedigen? Burgerte pesten nu Heerhugowaard/Langedijk/Dijk en waard zo groot is geworden en er zoveel inwoners inwonet? U heeft waarschijnlijk ook kinderen, hoe gaat u hiermee om? Denk ook eens hoe u dit thuis kunt verkopen, dat ook het parkeren in eens nog meer geld gaat kosten. Hoe gaat uw vrouw of man hiermee om als dit door uw medewerking, geld uit uw eigen portemonnee, of dat van uw kinderen gaat kosten? Kunt u dat met een drooggezicht aan de eettafel vertellen? Wat is het werkelijke doel van het invoeren van parkeervergunningen? Het is te eenvoudig om aan te nemen dat het gedaan wordt om kostendekkend te zijn. Mocht het dan uiteindelijk toch zover komen, dan dient bij het verstrekken van de eventuele ontheffingen en of vergunningen elke inwoner gelijkgesteld te worden. Dit ongeacht de situatie, ongeacht de woonsituatie. Elke inwoner heeft recht op dezelfde soort- en aantallen ontheffing(en) en of vergunning(en). Voor wat betreft de verhoging van de tarieven van het parkeren bij Middenwaard kan ik kort zijn. Dit wordt de doodsteek van de Middenwaard. De ondernemers hebben hun omzet verlies van 30% van de vorige verhoging net weer op orde en zijn nog aan het oprakbellen. Mede met de leegstand en de hoge huurprijzen adviseer ik om deze tariefsverhoging niet door te zetten. Dat kost u lege winkels, leegstand is armoede. Inwoners gaan naar Alkmaar of ander winkelcentra, wat u linksom of rechtsom geld gaat kosten. Bezoekers gaan niet nog meer parkeergeld uitgeven om een avondje te uit eten te gaan of een filmpje te pakken. De horeca kan dan de deuren sluiten evenals de bioscoop en het theater. De praktijk heeft dit in het verleden al uitgewezen en het is niet verstandig om dit nogmaals uit te proberen. Op de verschillende sociale media wordt al druk gesproken om de boodschappen elders te gaan doen. Een gewaarschuld mens telt voor 2. Per omgaande ontvang ik graag een ontvangstbevestiging van mijn zienswijze en graag binnen een redelijke termijn antwoorden mijn vragen.	Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Het integrale parkeerbeleid is mede ontwikkeld om ook in de nabij toekomst en voor de toekomstige generaties goed te kunnen wonen in deze groeiende gemeente. De gemeenteraad en het college willen hier tijdig op in kunnen spelen. Het parkeerbeleid mag door een gemeente zelf worden opgesteld en de wens van de gemeente is dat dit zoveel als mogelijk kostendekkend is. Daarbij wil de gemeente dat deze kosten ten laste komen van de gebruiker en niet van alle inwoners van de gemeente. Het parkeerbeleid stimuleert andere vormen van mobiliteit. Dus meer fietsen en wandelen en minder autogebruik. Parkeervergunningen zijn nodig om te voorkomen dat bijvoorbeeld bezoekers aan winkelgebieden in de wijken gaan staan. Wereldhave en gemeente hebben overleg gevoerd over de tarieven en parkeerduur. Mede door ingediende zienswijzen. Middenwaard moet een toegankelijk winkelgebied blijven. Daarom stellen wij in het definitieve beleid een aantal aanpassingen voor.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.

110	Algemeen	Hierbij dienen wij onze zienswijze in op het Integraal parkeerbeleid Dijk en Waard. In het integraal parkeerbeleid (IPB) staat onder andere aangegeven dat het parkeren bij Middenwaard van €2,- per dag naar maximaal €12,- per dag zal gaan. Dit is niet overlegt met de eigenaar van Middenwaard, wat ontzettend amateuristisch is en ook niet zal leiden tot medewerking van de eigenaar. Stel er komt een overeenkomst dat het parkeren bij Middenwaard inderdaad naar maximaal €12,- gaat, dan zal dit absoluut klandizie gaan kosten en meer parkeerdruk in de omliggende wijken. Dat de parkeervergunningen betaald moeten gaan worden is een logisch gevolg, maar niet in de mate als nu gepland is, daarover verderop in de zienswijze meer. De afname van winklend publiek en/of het parkeren in de omliggende wijken zal leiden tot minder inkomsten wat vervolgens weer terug gehaald zal gaan worden bij de parkeervergunninghouders, dit is onacceptabel, ook hierover verderop in de zienswijze meer. Ter aanvulling op de parkeertarieven bij Middenwaard, waarom gaat deze verhoging niet stapsgewijs ingezet worden, geen 600% verhoging van het dagtarief, maar start eerst eens met 50% of 100%. Dit zijn ook behoorlijke prijsstijgingen, maar vergeleken met het voorstel van €12,- wel een stuk menselijker. Mensen zullen moeten wennen aan het idee dat ze meer moeten betalen voor het gemak van het bezoeken van Middenwaard met de auto. Dat het parkeerbeheer geld kost is evident, het uitgeven van de vergunningen en het toezicht houden kost geld. Wel zijn we van mening dat toezicht zichzelf terug betaald, goed en voldoende toezicht zal namelijk leiden tot het uitschrijven van boetes, en deze zijn niet mild, dus je hoeft geen geleerde te zijn dat het aantal uitgeschreven boetes en de daarbij gemoede inkomsten de kosten voor het toezicht bekostigd, ook op langere termijn want er zullen alweer foutparkeerders zijn. Wel is de wens om alle foutparkeerders te beboeten, dus ook de vergunninghouders die fout parkeren. De overlast die deze foutparkeerders veroorzaken in zowel de Bremlaan/ Coryluslaan als de Stationsweg is zeer hinderlijk, en het wordt dan ook tijd dat daar eens iets aan gedaan wordt. Wanneer het uitgeven van de parkeervergunningen digitaal gebeurt in plaats van zoals nu een fysieke kaart met houder verzonden per post, zou dat een behoorlijke kostenpost schelen. Het toezicht houden zal daarmee ook vergemakkelijkt worden, en kan snel en efficiënt uitgevoerd worden met (een) camerawaag(en). In grotere steden is daar voldoende ervaring mee, dus het wiel hoeft niet opnieuw uitgevonden te worden door de gemeente Dijk en Waard en dus geen aanvullende dure onderzoekskosten. De kosten voor de parkeervergunningen voor de bewoners, het voorstel is om de eerste gratis te maken, de tweede en de daarop volgende vergunningen allen €200,- per stuk. Dit is ons inziens buitengewoon duur, en staat niet in verhouding tot wat er geboden wordt. Mensen met thuiswonende werkende kinderen, ook soms noodgedwongen thuiswonend omdat er onvoldoende woningaanbod is, worden mogelijk zwaar getroffen door deze tarieven. Denk bij het hiervoor gestelde aan gezinnen met een privé auto en één of meerdere auto's van de zaak welke ze niet op de zaak kunnen zetten in verband met bijvoorbeeld de uit te voeren werkzaamheden. Waarom wordt er niet gewerkt met het systeem waarbij de eerste vergunning gratis is, de tweede €50,-, de derde €100,- et cetera? Zo wordt de last stapsgewijs zwaarder en kunnen gezinnen zelf een grens aangeven voor zich zelf, of stel als gemeente een grens aan het aantal uit te geven parkeervergunningen per woning. In de voorgaande alinea hebben we de hoogte van het bedrag benoemt, maar wat ook een gerede angst is van de toekomstige vergunninghouders is, is dat de inkomsten van de parkeervergunningen straks als sluitpost wordt gebruikt voor de begrotingstekorten van de gemeente Dijk en Waard en dat er ieder jaar lustig op los wordt verhoogd door de gemeente. Deze angst is zeer reëel, te meer er bij het vorige voorstel om betaalde parkeervergunningen in te voeren de dienstdoende wethouder aan de inwoners te kennen heeft gegeven dat er een begrotingstekort te dichten was, wat middels betaalde parkeervergunningen opgehaald diende te worden. Gelukkig hebben we dit middels een petitie kunnen tegen houden, maar de angst is dat dit weer zal gebeuren zonder dat we daar als bewoners van Dijk en Waard ook maar iets aan kunnen doen.	Door ingediende zienswijzen en afstemming met Wereldhave is het beleid aangepast. In het definitieve beleid is het uitgangspunt dat de parkeervoorzieningen voor Middenwaard primair voor bezoekers zijn en dat daar een toegankelijk parkeertarief bij hoort. Tegelijkertijd zullen nieuwe tarieven nog steeds andere vormen van mobiliteit stimuleren. Het is niet zo dat de inkomsten uit bekeuringen kunnen dienen als dekking van het gemeentelijke parkeerbeleid. De inkomsten uit bekeuringen gaan namelijk veelal naar het Rijk. Digitalisering van parkeervergunningen voeren we met name in om het gebruiksgemak voor gebruikers te verbeteren en om handhaving (met een scanauto) te verbeteren. Een systeem van digitale parkeervergunningen kost ook geld. Voor de tweede (en meer) parkeervergunningen voeren we een tarief in om bewoners te stimuleren een bewustere keuze te laten maken voor het hebben van meer dan één auto en de effecten die deze voertuigen hebben op het gebruik van openbare ruimte.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
		Een tariefwijziging welke aan de inflatiecijfers te koppelen is, is acceptabel maar lukraak verhogen om ergens een gat te dichtten daar willen wij gezinszins aan meewerken, dat soort gaten moeten opgehoest worden door alle bewoners van Dijk en Waard en niet enkel door de kleine groep parkeervergunninghouders. Ter aanvulling op de invoer van betaalde parkeervergunningen willen we aangeven dat wat ons betreft er eerst voor goede alternatieven ten aanzien van autobezit moet worden gezorgd. Organiseer eerst een goed Openbaar Vervoer zodat mensen kunnen kiezen hoe ze naar de winkel/ werk of anderszins reizen. Organiseer eerst een goed alternatief voor autobezit middels een goed werkend deelauto-systeem. Als het OV verbeterd is en de deelauto meer algemeen goed, dan kunnen we het hebben over betaalde parkeervergunningen wat ons betreft want momenteel is er voor de bewoners van Dijk en Waard geen goed functionerend alternatief. Denk bij een goed werkend OV ook eens goed na over onze oudere bewoners, die nu noodgedwongen een auto houden omdat ze anders nergens meer kunnen komen. Ten slotte willen we aanhalen dat het invoeren van betaalde parkeervergunningen zal leiden tot waardevermindering van onze woning, dit behoeft geen uitleg naar we mogen aannemen. Wanneer mensen voor hetzelfde geld voor een woning kunnen kiezen in de Draai zonder vergunning in plaats van een woning met betaalde parkeervergunning, dan is de keuze snel gemaakt voor de woning in de draai. Deze waardevermindering zal ergens gecompenseerd moeten worden, ons voorstel is dit middels de WOZ-waarde te doen. We hopen u hiermee voldoende helder onze zienswijze te hebben verwoord, mochten er echter nog vragen zijn dan horen we dat graag.	Het uitgangspunt is om de kosten die de parkeerregulering met zich meebrengt te dekken uit de inkomsten, niet om er aan te verdienen. Naar onze mening is verbetering van de OV-diensten nodig. We blijven hierover met de provincie in gesprek, waarbij we gelijktijdig het nieuwe parkeerbeleid invoeren. Wij verwachten geen enkele invloed van het parkeerbeleid op de waarde van uw woning.	nvt
111	Parkeren Lapis Lazuli	Op 17 november 2023 is het Integraal Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Hierin wordt gestreefd naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over wat dit betekent voor mij als eigenaar en bewoner van een appartement in het complex Lapis Lazuli. In het voorgestelde beleid vallen wij als bewoners mogelijk tussen wal en schip, zoals opgemerkt door dhr. P. Stet (D66). Ten eerste, zou ik willen aangeven dat bij de aankoop van deze woning werd benadrukt dat er voldoende parkeergelegenheid zou zijn voor bewoners. Echter bleek later dat het plan was om deze omgeving autoluw te bouwen, hierdoor is er niet voldoende parkeergelegenheid voor het aantal bewoners. Ook werden er maar een beperkt aantal parkeer abonnementen uitgereikt. Ten tweede, indien wij bezoek willen ontvangen moeten wij deze vragen te parkeren in omliggende parkeergarages of in de wijk, of op de fiets/lopend te komen. Ik heb meerdere mindervaliden in mijn omgeving die afhankelijk zijn van hun auto en nu €26 betalen om ons te bezoeken, echter met het concept integraal parkeerbeleid jagen jullie hun nu op kosten van 12€ per dag voor een bezoekje. Even iets langsbrengen is onmogelijk, aangezien je nergens mag stilstaan of kort parkeren. Anders kunnen zij een boete verwachten van handhaving. Bovendien is het parkeerkaartje van 2€ of 12€ (in de toekomst) voor éénmalig gebruik en kan men niet binnen die 24u in en uit rijden. Ten derde, indien mijn partner hier op bezoek wil komen vanuit zijn woonplaats is hij afhankelijk van de auto i.v.m. zijn werk en de reisafstand. Hij is nu al genoodzaakt in de wijk te parkeren, omdat de kosten anders behoorlijk kunnen oplopen. In jullie plannen willen jullie daar ook betaald parkeergebied van maken. Graag zou ik nog wat oplossingen aan willen dragen. •Behoud het parkeerbeleid bij winkelcentrum Middenwaard €2. Nu is het nog betaalbaar om even te winkelen/boodschap te halen voor de overige burgers, indien dit verhoogd zal worden zullen zij uitwijken naar Centrumwaard, Broekerveilig enz. •Zorg ervoor dat een parkeerkaartje voor 24u in en uitrijden geldig is. Tijdens verhuizing/verbouwing rijd je meerdere keren per dag parkeergarage in en uit om niet ver te hoeven slepen met spullen, dit kost een hoop extra geld onnodig. •Bied de bewoners een x aantal gratis parkeerkaartjes per jaar die zij (evt. met bezoekers) kunnen gebruiken in omliggende parkeergarages. •Gelijkheid onder bewoners van deze wijk door 1 parkeervergunning per appartement aan te bieden. Ik vertrouw er op dat deze zienswijze wordt meegenomen in het definitieve parkeerbeleid.	Gemeentelijk beleid geldt voor de hele gemeente en regelt geen specifieke gevallen. Zo ook regelt het integraal parkeerbeleid in algemene zin het parkeren voor de hele gemeente en regelt het beleid geen individuele gevallen. Uiteraard kan beleid wel individuele bewoners raken. Met algemene maatregelen probeert de gemeente dat zoveel als mogelijk te voorkomen. Bij de ontwikkeling van Lapis Lazuli is de geldende parkeernorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen is minder dan het aantal appartementen. De gemeente voorziet niet in extra parkeerplekken of parkeervergunningen, temeer het parkeerbeleid juist in het Stadshart een mobiliteits transitie stimuleert met een balans in het ruimtegebruik. Door de ingediende zienswijzen van € 9 en een overleg met Wereldhave worden de tarieven bijgesteld naar € 1 per uur, met een maximaal 24-uurtarief van € 9 en een maximaal avond-/nachttarief van € 4. Een parkeerkaartje blijft niet geldig bij meermaals in- en uitrijden. Omdat in een deel van de parkeergarages in het Stadshart 's avond en 's nachts een lage parkeerdruk is, wordt het in algemene zin wel mogelijk gemaakt om een avond-/nachtabonnement voor de periode tussen 17.00 uur en 9.00 uur aan te schaffen voor P1, P2 en P4. Buiten deze uren is het reguliere parkeertarief van kracht. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen straks gebruik maken van dit avond-/nachtabonnement.	Aanpassing: Wijziging tarief betaald parkeren. In hoofdstuk 4, pagina 30-31 worden de definitieve parkeertarieven toegelicht. In hoofdstuk 6, pagina 39-44 wordt toegelicht waar deze tarieven gelden. Gewijzigde tarieven zijn verwerkt in de businesscase (bijlagen A en B, pagina 52-56). Aanpassing: Invoering avond-/nachtabonnement. In hoofdstuk 4, pagina 32 wordt de nieuwe abonnementsvorm toegelicht en wie hier aanspraak op kan maken. Voorwaarden worden uitgewerkt in de deelnota parkeerregulering.
112	Vergunningen gebied	Hierbij onze reactie op het parkeerbeleid in de gemeente Dijk en Waard. Wij wonen op een woonerf, waar wandelaars, fietsers en spelende kinderen (volgens de borden) voorrang hebben. Door de bouw in het nieuwe Stadshart, waar heel weinig parkeergelegenheid en vergunningen zijn, gaan de bewoners hun 2e,3e auto en bedrijfsbusjes enz. parkeren in onze wijk. Het is geen woonerf meer, maar een openbaar parkterrein, waar iedereen snel opzoek gaat naar een parkeerplek. HEEL GEVAARLIJK. Onze wijk, Steenzout, Spinel, Briljant, is nog een van de weinige wijken, waar geen parkeeronthefing is. Voor ons wordt het steeds moeilijker om een parkeerplek dicht bij ons huis te vinden, terwijl ons beloofd was, dat wij geen overlast zouden ondervinden van de nieuwe appartementen in het Stadshart. Wij zien geen verbetering voor ons met het nieuwe parkeerbeleid. Zo jammer. Daarom willen wij ook graag een parkeervergunning, want met alles wat er nog gebouwd gaat worden, wordt het alleen maar slechter voor ons. Als bijlage een foto van de situatie, waarbij 5 auto's van buiten onze wijk komen. Wij hopen wel dat jullie het probleem serieus nemen.	De hier beschreven situatie is één van de aanleidingen voor opstelling van het Integraal Parkeerbeleid. Om deze effecten van de ontwikkeling van het Stadshart en omgeving tegen te gaan/te voorkomen is daarom voorgesteld om per 1 januari 2025 ook in deze straten vergunning parkeren in te stellen.	nvt
113				