

Datum: 11 april 2025

Vragen conform artikel 42 RvO

Onderwerp: *Invoering parkeersysteem Rembrandtkwartier*

Geacht college,

Recentelijk is in een deel van het Rembrandtkwartier een nieuw parkeersysteem voor vergunninghouders ingevoerd. Deze naoorlogse woonwijk is gebouwd in een tijd waarin het autobezit nog minimaal was en de openbare ruimte dienovereenkomstig is ingericht. Tegen die achtergrond roept de invoering van een systeem dat uitgaat van twee parkeervergunningen per huishouden, plus een bezoekersvergunning, serieuze vragen op. Het huidige systeem lijkt vooral gericht op faciliteren van het bestaande autobezit, terwijl het college zich juist zou moeten inzetten voor het ontmoedigen van autogebruik en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Zeker in een wijk op loopafstand van het NS-station is het onbegrijpelijk dat vergroening en leef kwaliteit het opnieuw afleggen tegen blik op straat. Bovendien is gekozen voor een scheidslijn dwars door de wijk, waardoor sommige bewoners wel een vergunning kunnen aanvragen en andere niet – een keuze die wrijving oproept in een tot voor kort harmonieuze buurt. Het ingezette beleid draagt niet bij aan minder auto's, niet aan schonere lucht, niet aan een kindvriendelijke buurt en niet aan vergroening. Kortom, het doel en de uitwerking van dit beleid lijken haaks op het sociaal-duurzame beleid dat wij als raad nastreven.

Conform artikel 42 van het RvO heeft GroenLinks-PvdA daarom de volgende vragen:

1. Waarom heeft u gekozen voor invoering van een parkeersysteem in het Rembrandtkwartier, terwijl hier geen sprake is van overlast door winkelend publiek of kantoorpersoneel?
2. Heeft u overwogen het aantal parkeervergunningen per huishouden te beperken tot één, passend bij de beperkte ruimte en met het oog op het ontmoedigen van autobezit?
3. Bent u het met ons eens dat een wijk op loopafstand van het station zich uitstekend leent voor een autoluwe aanpak?
4. Wat zijn de criteria geweest bij het trekken van de grens voor het vergunningengebied, en waarom is niet gekozen voor een natuurlijke afbakening van de wijk?
5. Ziet u in dat het trekken van een grens dwars door de wijk tot sociale scheefgroei en onvrede leidt, en bent u bereid deze keuze te heroverwegen?
6. Op welke manier gaat u de werking van dit parkeersysteem evalueren, en op welk moment? Welke bewoners en organisaties worden hierbij betrokken?
7. Waarom kiest u ervoor om in deze wijk wederom een groot deel van de openbare ruimte te reserveren voor geparkeerde auto's, in plaats van voor vergroening, ontmoeting of speelruimte?

8. Bent u bereid serieus werk te maken van het terugdringen van autoverkeer in woonwijken, zoals afgesproken in meerdere duurzaamheids- en mobiliteitsplannen?
9. Is het college bereid alternatieven te onderzoeken zoals deelmobiliteit, fietsstallingen of herinrichting van de openbare ruimte die beter passen bij een toekomstbestendige, leefbare wijk?
10. Hoe verhoudt dit beleid zich tot de ambities van Alkmaar op het gebied van klimaat, luchtkwaliteit en duurzame mobiliteit?
11. Waarom is ervoor gekozen de proef met betaald parkeren al op 1 april in te voeren, terwijl er nog geen voldoende parkeermeters en duidelijke bebording aanwezig zijn, waardoor bewoners en bezoekers formeel niet kunnen voldoen aan de regels en handhaving onduidelijk is?
 - a) Bent u bereid de proef tijdelijk op te schorten totdat de basisvoorzieningen op orde zijn?

Wij zien uw antwoorden met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

David Rubio Borrajo & Maaïke Kardinaal
GroenLinks-PvdA Alkmaar