

Registratienummer raad **1477110**

Raadsvoorstel B: Locatiekeuze parkeervoorziening

Datum:
21 mei 2019

Portefeuillehouder:
Tijmstra

Domein / Team:
RUID / ONTW

Onderwerp:

Raadsvoorstel B: Locatiekeuze parkeervoorziening

Samenvatting:

Naar aanleiding van de conclusies uit het parkeerdrukonderzoek en de wens tot compenserende maatregelen heeft uw raad op 29 november 2018 het college verzocht de haalbaarheid van de realisatie van een parkeergarage te onderzoeken op twee locaties: Schapenmarkt en omgeving stadhuis.

Op basis van dit locatie- en haalbaarheidsonderzoek, adviseert het college de ontwikkeling van een halfverdiepte parkeergarage voor te bereiden en te kiezen voor de locatie aan de voorkant van het stadhuis" (scenario 3). Deze locatie is met name een goede oplossing voor langparkeerders. Door de langparkeerders naar deze nieuwe garage te trekken ontstaat in de andere garages en op de plaatsen in de binnenstad meer ruimte voor kortparkeerders. Daardoor wordt met de realisatie zowel meer ruimte voor langparkeerders als voor kortparkeerders gecreëerd.

De komende jaren wordt het effect van de maatregelen uit raadsvoorstel A (parkeermaatregelen), de toename van woningbouw en de nieuwe parkeervoorzieningen gemonitord. Indien daar aanleiding toe is, kan alsnog de realisatie van een parkeervoorziening op de Schapenmarkt worden overwogen dan wel worden meegenomen als ontwikkelopgave op deze locatie.

Purmerend, 21 mei 2019

Raadsvoorstel B

Aan de gemeenteraad van Purmerend,

Inleiding en probleemstelling:

In 2018 is een parkeeranalyse uitgevoerd voortkomend uit de vastgestelde Visie op Mobiliteit Purmerend 2040. In de parkeeranalyse is onderzocht wat de parkeereffecten van diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rond het centrum voor de korte en middellange termijn zijn. Hiervoor is een analyse gedaan hoeveel woningbouw er komt en hoeveel openbare parkeerplaatsen er weggehaald of gerealiseerd worden.

Voor 2019 blijkt uit de parkeeranalyse dat ondanks het slopen van het Lammetje en de start van de Looiers voldoende parkeergelegenheid is. Vanaf 2020 met de start van het realiseren van de Brantjesoever en de Vijfhoek ontstaat een parkeertekort van ongeveer 85 parkeerplaatsen. In 2021, 2022 en 2023 is de parkeerdruk vervolgens lager ondanks dat er gestart wordt met PostNL en het Slotplein. Dit komt omdat de Vijfhoek en de Brantjesoever na realisatie nieuwe openbare parkeerplaatsen opleveren. Uit de analyse blijkt dat er in het centrum vanaf 2024 een tekort ontstaat van ongeveer 200 parkeerplaatsen zowel voor de kort- als langparkeerders. Dit komt met name omdat de woningbouw én de verminderde parkeercapaciteit geconcentreerd zijn aan de oostzijde van het centrum.



In het rapport van Goudappel Coffeng¹ worden twee kansrijke scenario's geschetst voor de realisatie van een parkeergarage: "nabij" of "aan de randen". In het scenario "nabij" wordt ingezet op de realisatie van een garage in de directe omgeving van de Koemarkt en aanvullend aan de randen een locatie voor langparkeerders. In het scenario "aan de randen" wordt ingezet op compensatie voor langparkeerders met aanvullend een kleinere parkeergarage in omgeving winkelgebied - Koemarkt. Op basis hiervan heeft uw raad op 29 november 2018 besloten een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een gebouwde parkeervoorziening.

Oplossingsrichtingen:

Naar aanleiding van uw raadsbesluit om de haalbaarheid van een parkeergarage te onderzoeken, heeft het college opdracht gegeven aan een extern bureau om een businesscase op te stellen voor parkeergarages op de locaties omgeving stadhuis en Schapenmarkt. In dit raadsvoorstel is een haalbaarheidsanalyse opgesteld voor de ontwikkeling en exploitatie van een gebouwde parkeervoorziening. In totaal zijn 11 scenario's op de genoemde locaties onderzocht.

¹ Parkeeranalyse binnenstad, Goudappel Coffeng d.d. 23 oktober 2018
blz. 2 van 10

<i>Scenario</i>
1 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags bovengronds)
2 Stadhuis Voorkant (2,5 laags half verdiept zonder vijver)
3 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags half verdiept)
4 Stadhuis Voorkant (1 laags ondergronds)
5 Stadhuis Achterkant (2,5 laags half verdiept)
6 Stationsgebied (2,5 laags half verdiept)
7 Schapenmarkt (2 laags ondergronds)
8 Schapenmarkt (3 laags ondergronds)
9 Stadhuis Voorkant (2 laags en onbebouwd bovengronds)
10 Schapenmarkt Rietvink ² (1 laags ondergronds)
11 Schapenmarkt Rietvink ² (2 laags ondergronds)

Voor de omgeving stadhuis is een 7-tal scenario's doorgerekend, zowel aan de voorzijde van het stadhuis, aan de achterzijde van het stadhuis als in het stationsgebied (scenario 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 9). Aan de voorkant van het stadhuis is in de huidige situatie een parkeerterrein aan de westelijke zijde en een vijver aan de oostelijke zijde.

- Variant 1 gaat uit van een 2 laags bovengrondse parkeergarage aan de westelijke zijde en een 1 laags bovengrondse parkeergarage ter hoogte van de vijver;
- Variant 2 gaat uit van een 2,5 laags parkeergarage half verdiept aan de westelijke zijde en de bestaande vijver;
- Variant 3 gaat uit van een 2 laags half verdiepte parkeergarage aan de westelijke zijde en een 1 laags halfverdiepte garage ter hoogte van de vijver;
- Variant 4 gaat uit van een 1 laags ondergrondse parkeergarage aan zowel de oostelijke als de westelijke zijde en een vijver bovenop de parkeergarage. Het huidige parkeerterrein kan mogelijk behouden blijven;
- Variant 5 gaat uit van een 2,5 laags half verdiepte parkeergarage aan de achterkant van het stadhuis ter hoogte van het huidige parkeerterrein;
- Variant 6 gaat uit van een 2,5 laags half verdiepte parkeergarage aan de Stationsweg;
- Variant 9 gaat uit van een 2 laags bovengrondse parkeergarage aan de westelijke zijde en een 1 laags bovengronds parkeerterrein (zonder dak) ter hoogte van de vijver.

Voor de Schapenmarkt is een 4-tal scenario's doorgerekend. Hier zijn alleen ondergrondse varianten onderzocht omdat de grond boven de scenario's gereserveerd is voor woningbouw.

- Variant 7 gaat uit van een 2 laags ondergrondse parkeergarage ter hoogte van het huidige parkeerterrein;
- Variant 8 gaat uit van een 3 laags ondergrondse parkeergarage ter hoogte van het huidige parkeerterrein;
- Variant 10 gaat uit van een 1 laags ondergrondse parkeergarage ter hoogte van het huidige parkeerterrein met de Plantsoenstraat 36 en 42 en de Nieuwstraat 107;
- Variant 11 gaat uit van een 2 laags ondergrondse parkeergarage ter hoogte van het huidige parkeerterrein met de Plantsoenstraat 36 en 42 en de Nieuwstraat 107.

Afweging varianten

Bij de afweging voor de diverse scenario's zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- a) Hoeveelheid extra parkeerplaatsen:
een parkeergarage die ruimte biedt voor 200 extra parkeerplaatsen;
- b) Stedenbouwkundige inpassing:
een ontwerp van de parkeergarage passend in de omgeving;
- c) Verkeerskundige inpassing:
een bereikbare en logische ingerichte parkeergarage

² Architectenbureau Rietvink heeft in het verleden een ontwerp van een parkeergarage opgesteld als uitbreiding van de locatie op de Schapenmarkt met de percelen aan de Plantsoenstraat 36 en 42 en de Nieuwstraat 107.

- d) Businesscase:
een financieel haalbare parkeergarage die zoveel mogelijk rendabel is;
- e) Effecten voor bewoners, ondernemers en bezoekers
- f) Overwegingen vanuit de ambities 2040:
een parkeergarage die past bij de woningbouw en de ambities van de stad.

a) Extra parkeerplaatsen

De resultaten uit het onderzoek laten zien dat de scenario's in omvang verschillen van 130 tot 257 parkeerplaatsen die toegevoegd worden. Afhankelijk van de locatie worden er ook plekken op maaiveld onttrokken. De netto toename is daarom het aantal dat beoordeeld moet worden.

Voor scenario's rondom het stadhuis (scenario 1, 2, 3, 4, 6 en 9) geldt dat er rekening moet worden gehouden dat er op bestaande parkeerplaatsen wordt gebouwd en dat deze plaatsen gecompenseerd moeten worden waardoor de netto toename minder is. Zo zijn er nu 75 parkeerplaatsen aan de voorkant van het stadhuis en 69 plaatsen achter het stadhuis. Er is in de analyse van uitgegaan dat de bestaande parkeerplaatsen op de Schapenmarkt ten koste gaat van bebouwing. Voor de scenario's op de Schapenmarkt is sprake van bebouwing bovenop de garage. Hierdoor zal ongeveer 1 laag van deze garage gereserveerd worden voor bewonersparkeren³. Deze zijn daarom op piekmomenten niet beschikbaar voor bezoekers.

Uitgaande van het uitgangspunt van toevoeging van 200 parkeerplaatsen vallen de scenario's 6, 7 en 10 af omdat deze onvoldoende in de buurt komen van de extra benodigde aantallen.

<i>Scenario</i>	<i>Plaatsen parkeer-garage</i>	<i>parkeer-plaatsen analyse</i>	<i>Parkeer-plaatsen bewoners</i>	<i>Extra t.o.v. analyse</i>
1 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags bovengronds)	257	75	0	182
2 Stadhuis Voorkant (2,5 laags half verdiept zonder vijver)	193	75	0	118
3 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags half verdiept)	257	75	0	182
4 Stadhuis Voorkant (1 laags ondergronds)	218	0	0	218
5 Stadhuis Achterkant (2,5 laags half verdiept)	186	69	0	117
6 Stationsgebied (2,5 laags half verdiept)	164	0	0	164
7 Schapenmarkt (2 laags ondergronds)	154	0	77²	77
8 Schapenmarkt (3 laags ondergronds)	231	0	77 ²	154
9 Stadhuis Voorkant (2 laags en onbebouwd bovengronds)	257	75	0	182
10 Schapenmarkt Rietvink (1 laags ondergronds)	130	0	130²	0
11 Schapenmarkt Rietvink (2 laags ondergronds)	248	0	124 ²	124

b) Stedenbouwkundige inpassing

Stedenbouwkundig is een ondergrondse parkeergarage altijd het beste inpasbaar omdat deze weinig tot geen effect op het beeld buiten heeft en er geen inbreuk wordt gedaan op stedelijke contouren. Wel is het zo dat met realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening de bovengrondse ontwikkeling ook beperkt wordt. Het is dus van belang om de stedenbouwkundige uitgangspunten van tevoren helder te benoemen.

Een bovengrondse parkeergarage zal de grootste impact hebben op haar omgeving, gezien de benodigde omvang van het gebouw en het effect op de bestaande (woning)bouw in de directe nabijheid. Vanuit stedenbouwkundig perspectief is een bovengrondse parkeergarage de minst aantrekkelijke optie. Hiermee vallen de scenario's 1, 2 en 9 af en worden deze niet meegenomen in de verdere overwegingen. In onderstaande tabel zijn deze scenario's

³ Bij realisatie van 0,7 parkeerplaatsen per woning is sprake van een effectieve afname van parkeerplaatsen ter grootte van circa 1 laag. Dit is met name voor bewonersparkeren en deze kunnen op piekmomenten niet gebruikt worden als openbare parkeerplaatsen.

doorgehaald.

Scenario
1 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags bovengronds)
2 Stadhuis Voorkant (2,5 laags half verdiept zonder vijver)
3 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags half verdiept)
4 Stadhuis Voorkant (1 laags ondergronds)
5 Stadhuis Achterkant (2,5 laags half verdiept)
8 Schapenmarkt (3 laags ondergronds)
9 Stadhuis Voorkant (2 laags en onbebouwd bovengronds)
11 Schapenmarkt Rietvink (2 laags ondergronds)

c) Verkeerskundige inpassing

De ontsluiting van de parkeergarage is optimaal indien er aan de rand van de binnenstad middels een bestaande aansluiting op een gebiedsontsluitingsweg de garage ingereden kan worden omdat er dan geen verkeer de stad in trekt. Het enige scenario dat hier volledig aan voldoet is scenario 4. Het andere scenario voor het stadhuis (scenario 3) gaat uit van meer aansluitingen op de Purmersteenweg (gebiedsontsluitingsweg) of meer kruisingen met het fietspad en de voetgangersroute.

De Schapenmarkt scenario's 8 en 11 scoren positief door een goede aansluiting, maar de Plantsoengracht is minder geschikt voor veel autoverkeer. De locatie achter het stadhuis (scenario 5) is vanuit verkeerskundig oogpunt niet geschikt omdat deze zorgt voor meer verkeer door de wijk op wegen die hier niet op zijn gemaakt. Daarom wordt scenario 5 in de verdere overwegingen niet meegenomen.

Scenario
3 Stadhuis Voorkant (2 en 1 laags half verdiept)
4 Stadhuis Voorkant (1 laags ondergronds)
5 Stadhuis Achterkant (2,5 laags half verdiept)
8 Schapenmarkt (3 laags ondergronds)
11 Schapenmarkt Rietvink (2 laags ondergronds)

d) Businesscase

Naar aanleiding van uw vraag of het haalbaar is om een parkeergarage te realiseren aan de Schapenmarkt of in de omgeving van het Stadhuis is een eerste businesscase opgesteld. Uit de analyse blijkt dat geen van de onderzochte scenario's voor kortparkeerders een positief financieel resultaat heeft.

	scenario 3	scenario 4	scenario 8	scenario 11
aantal parkeerplaatsen garage	257	218	231	248
financieel resultaat	€ -3.000.000	€ -4.400.000	€ -4.300.000	€ -3.200.000
financieel resultaat (per pp)	€ -11.500	€ -20.200	€ -18.400	€ -13.000

Voor de ondergrondse scenario's (4 en 8) geldt dat de onrendabele top hoger ligt: op ongeveer € 20.000,- per parkeerplaats. De ondergrondse scenario's (scenario 4, 8 en 11) zijn daarmee financieel minder aantrekkelijk, gezien de hoge realisatiekosten.

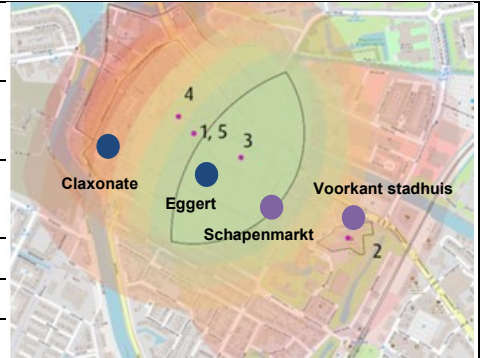
e) Effecten voor bewoners, ondernemers en bezoekers

Bezoekers, bewoners en ondernemers parkeren bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming. De zwaartepunten van de huidige doelgroepen liggen dan ook in de historische binnenstad. De zwaartepunten van de uitgesplitste doelgroepen en de corresponderende maximale afstand tot parkeren is in kaart gebracht in de toelichting van Goudappel Coffeng⁴.

⁴ Goudappel Coffeng: Parkeeraanlyse binnenstad Purmerend, update parkeeronderzoek najaar 2018

In onderstaande tabel is een weergave opgenomen van voor diverse doelgroepen aanvaardbare loopafstanden.

Doelgroepen		maximale afstand tot parkeren
1	Langparkeren werknemers binnenstad	800 meter
2	Langparkeren werknemers stadhuis	800 meter
3	Horeca Koemarkt	500 meter
4	Vergunninghouders binnenstad	600 meter
5	Pieken winkelend publiek	500 meter



Een parkeergarage op de Schapenmarkt is aantrekkelijk voor kortparkeerders. Een locatie aan de voorkant van het stadhuis is aantrekkelijk voor langparkeerders en goed bereikbaar voor bezoekers van de horeca op de Koemarkt. Voor (de pieken van) het winkelend publiek is een parkeergarage aan de voorkant van het stadhuis minder aantrekkelijk. Deze doelgroep zal eerder gebruikmaken van de parkeergarages Eggert en Claxonate en heeft meer aan een parkeergarage aan de Schapenmarkt.

f) Overwegingen ambities 2040

Bij de begeleidende raadsbrief (reg.nr. 1476966) heeft ons college u in algemene zin een toelichting gegeven.

In de Visie op Mobiliteit 2040 is uitgegaan van een ontwikkeling naar een “autoluwe binnenstad”: parkeren voor de binnenstad wordt opgelost aan de randen van de binnenstad. De hoofdtoegangsader voor het autoverkeer naar de binnenstad is de as Gedempte Where – Purmersteenweg - Waterlandlaan. De bezoekers van de binnenstad van Purmerend komen voor een relatief groot deel uit het oosten aangereden. Hoe eerder deze bezoekers worden opgevangen, des te beperkter de invloed is van deze parkeerders op de verkeersafwikkeling. Met een ligging aan de aanrijroute is de parkeergarage ook gemakkelijk vindbaar voor de centrumbezoekers die ter plaatse niet bekend zijn.

Het voordeel van een garage aan de voorkant van het stadhuis is dat de 115 parkeerplaatsen op de Schapenmarkt tijdens de bouw behouden blijven. Zo snel de garage klaar is, kan de Schapenmarkt ontwikkeld worden. In deze ontwikkeling wordt meegenomen of er nog behoefte is voor een extra openbare parkeergarage op die locatie.

Standpunt van het college

De integrale afweging laat zien dat een locatie die voor 100% voldoet aan het profiel voor de ideale parkeergarage voor de binnenstad van Purmerend niet bestaat. Daarom moet gekozen worden voor een scenario dat zo goed mogelijk tegemoet komt aan de ambities van de stad. Daarnaast is het van belang dat de gekozen locatie zoveel mogelijk toevoegt voor bewoners, ondernemers en bezoekers aan de binnenstad.

Na sloop van parkeergarage 't Lammetje voorziet locatie Schapenmarkt nu met 115 parkeerplaatsen voor kortparkeerders in een urgent gevoelde behoefte. In combinatie met de voorgestelde maatregelen op straat en voor de twee bestaande parkeergarages biedt dat in tijd de ruimte om - naast de beoogde parkeervoorziening aan de Stationsweg - nu tevens te kiezen voor een parkeervoorziening voor langparkeerders overeenkomstig 'scenario 2: Aan de randen' uit de parkeeraanlyse van Goudappel Coffeng.

De bedoeling is, dat met het nu voorgestelde, samenhangende pakket aan parkeermaatregelen de huidige parkeerplaatsen in de binnenstad meer beschikbaar komen voor bezoekers en bewoners. Langparkeerders kunnen dan hun weg vinden naar een locatie iets verder van het bronpunt van de bestemmingen. Locatie Stadhuis ligt het meest gunstig

voor langparkeerders en is goed ontsloten. Het college geeft daarbij de voorkeur aan de bouw van een halfverdiepte parkeergarage aan de voorkant van het stadhuis (scenario 3 haalbaarheidsonderzoek).

Het college stelt daarom voor de realisatie van een halfverdiepte parkeergarage aan de voorkant van het stadhuis (scenario 3) te onderzoeken. In de voorbereiding moet een aantal zaken nader worden uitgewerkt zoals de businesscase, de stedenbouwkundige inpassing en de fasering en tijdelijke situatie. De fasering van de bouw mag maar beperkt van invloed zijn op de bestaande parkeercapaciteit.

Het college wil de wijze, waarop de parkeermaatregelen uitwerken, nadrukkelijk en intensief volgen, zodat a.) bij onbedoelde, negatieve effecten direct kan worden bijgestuurd en b.) in geval van ontwikkeling van de locatie Schapenmarkt ingespeeld kan worden op de dan aan de orde zijnde parkeersituatie en de behoefte om extra plekken voor kortparkeerders toe te voegen.

Voor de locatiekeuze van een nieuwe parkeervoorziening ligt raadsvoorstel B voor om in te stemmen met het realiseren van een halfverdiepte parkeergarage aan de voorkant van het stadhuis (scenario 3 haalbaarheidsonderzoek) en om hiervoor € 200.000,-- beschikbaar te stellen als voorbereidingskrediet.

Aan deze keuze ligt verder o.m. de volgende onderbouwing ten grondslag:

- de bezoekers uit het oosten en noorden van Purmerend kunnen al eerder, d.w.z. nog buiten de historische binnenstad, in deze voorziening worden opgevangen. Dit heeft een gunstig effect op de doorstroming en het draagt zodoende bij aan een meer autoluwe (historische) binnenstad;
- naast ruimte voor bezoekers aan de binnenstad biedt deze voorziening tevens ruimte voor bezoekers aan het stadhuis, P3, het stationsgebied en nieuwe woningen in de omgeving. Daarmee voegt deze voorziening iets toe aan de totale stad;
- een parkeervoorziening genereert levendigheid. Er ontstaan loopstromen, bewegingen en ruimte voor ontmoeting. In geval van keuze vóór het stadhuis krijgt het totale centrumgebied een extra impuls. De voor diverse groepen gebruikers aanvaardbare loopafstanden liggen tussen 500 en 800 meter ten opzichte van een parkeervoorziening;
- bij de Schapenmarkt is sprake van de historische binnenstad. De opgave voor een gebouwde, permanente parkeervoorziening op die locatie is complex (inpassing, programma, financieel, tijdelijk alternatief huidige parkeerplaatsen e.d.). Voor wat betreft de locatie aan de voorkant van het stadhuis is bebouwing en/of programma op de garage niet perse noodzakelijk. Dat neemt echter niet weg, dat zo'n voorziening natuurlijk ook goed moet worden ingepast in de omgeving. Maar het maakt de realisatie een stuk minder gecompliceerd en daardoor sneller te realiseren;
- een ondergrondse of halfverdiepte voorziening biedt de kans⁵ om het dak te benutten als volwaardig stadhuisplein en is daarmee voor meerdere doeleinden inzetbaar. Er ontstaat een plek waar mensen elkaar ontmoeten, waar ruimte is voor verblijven, voor groen en duurzaamheidsmaatregelen. Het kan fungeren als stapsteen tussen de historische binnenstad en het stationsgebied en levert daarmee een grote bijdrage aan de "vervlechting" van beide gebieden tot nieuw centrumgebied;
- in MRA-verband is 'Stationsgebied Purmerend' aangewezen als sleutelgebied. Met de ontwikkeling van het station en het stationsgebied als multimodaal knooppunt

⁵ Het benutten van deze kans werkt kostenverhogend voor zover het gaat om het betreffende scenario.
blz. 7 van 10

en als multifunctioneel woon-/werkgebied kan deze voorziening (meer dan die op de Schapenmarkt) hieraan in de toekomst een bijdrage leveren.

Meetbare doelstellingen:

Indien uw raad instemt met dit voorstel wordt de uitwerking, inclusief Programma van Eisen (PvE) met daarin de verdere financiële en ruimtelijke randvoorwaarden, eind 2019 aan u voorgelegd ter besluitvorming. Na dit besluit starten de voorbereidende werkzaamheden. De verwachting is dat de parkeergarage op zijn vroegst in 2022 is gerealiseerd, uitgaande van een definitief besluit op de businesscase eind 2019. Uitgangspunt is dat de parkeergarage voor de aanbesteding van de Schapenmarkt gerealiseerd is.

Financiële consequenties:

Gevraagd wordt een voorbereidingskrediet ad € 200.000,- beschikbaar te stellen voor het nader uitwerken van de locatie omgeving stadhuis (scenario 3). De kapitaallasten hiervoor à € 44.000 kunnen gedekt worden uit het voordelige jaarlijks resultaat van de parkeermaatregelen (zie raadsvoorstel 1472099). Bij geen positief besluit worden de kapitaallasten voor een voorbereidingskrediet meegenomen in de 1e turap 2019.

Communicatie:

Na een positief besluit van uw raad, wordt een communicatietraject opgestart waarbij de belanghebbenden over het besluit en vervolgtraject worden geïnformeerd.

Monitoring/evaluatie:

Eind 2019 wordt aan de raad een uitgewerkt voorstel voor de ontwikkeling van de locatie voorgelegd, met hierin de randvoorwaarden (Programma van Eisen).

Voorstel:

1. In te stemmen met het realiseren van een halfverdiepte parkeergarage aan de voorkant van het stadhuis (scenario 3).
2. Voor de onder 1. genoemde parkeergarage € 200.000,- beschikbaar te stellen als voorbereidingskrediet.

Burgemeester en wethouders van Purmerend,
de secretaris, de burgemeester,



Bijlagen:

- haalbaarheidsonderzoek 'Financiële verkenning parkeervoorziening Purmerend, Kenmerk 105406/N2/2.0, Datum 24-4-2019 (*geheim*)

Registratienummer: **1477110**

Onderwerp: Raadsvoorstel B: Locatiekeuze parkeergarage

De raad van de gemeente Purmerend,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21 mei 2019,

B E S L U I T:

1. In te stemmen met het realiseren van een halfverdiepte parkeergarage aan de voorkant van het stadhuis (scenario 3).
2. Voor de onder 1. genoemde parkeergarage € 200.000,- beschikbaar te stellen als voorbereidingskrediet.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering d.d. 28 juni 2019
de griffier, de voorzitter,