

Raadsbesluit

Zaaknummer: 1519468

Steller: R. Kleijer
Team: Bedrijfsbureau Stadsbeheer

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 12 december 2017 en het advies van de algemene raadscommissie d.d. 16 januari 2018

betreft: Parkeerbeleid: Proces om te komen tot een integraal parkeerkader.

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

De raad stelt vast:

1. Het plan van aanpak om tot een integraal parkeerkader te komen (zoals omschreven in bijlage 3), vast te stellen.
2. Ervan uitgaande dat het college zorgvuldig omgaat met alle input* die tijdens de commissievergadering van 16 januari 2018 is gegeven, geeft de raad op hoofdlijn het volgende richtinggevende kader mee:
 - a) Bereikbaarheid:
Een combinatie van:
 - a. Tijd per doelgroep;
 - b. Meters per doelgroep.
 - b) Duurzaamheid:
De commissie/raad is verdeeld over:
 - a. Leidend. Bij deze optie is de kanttekening gemaakt dat deze rol wel moet passen bij de schaal van Hoorn;
 - b. Volgend.
 - c) Innovatie:
De commissie/raad is verdeeld over:
 - a. Leidend (mogen pilots uitgevoerd worden). Bij deze optie is het signaal afgegeven dat het wenselijk is dat het college tijdig in gesprek gaat met de raad over pilots die leiden tot een grote discussie binnen de samenleving (zoals recent in de pilot rond parkeren op het Kerkplein);
 - b. Volgend.
 - d) Tempo:
 - a. Sturend (met een gedegen plan van aanpak versneld naar de gewenste situatie). Hierbij is de kanttekening gemaakt dat het tempo ook samenhangt met het tempo van andere projecten (bijv. Poort van Hoorn) en dat ook de tijd moet worden genomen voor het verkrijgen van draagvlak in de samenleving.

* met alle input wordt bedoeld de input zoals die is vastgelegd in de uitzending van de algemene raadscommissie van 16 januari 2018.

Hoorn, 30 januari 2018

de griffier,

Bekendmaking:
Niet van toepassing

de voorzitter,

Bijlage 3: Plan van aanpak Parkeerkader





Datum: 19 september 2017
Auteur: W. Duijf
Versie: 1.0



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	4
2. Waarom wil Hoorn een parkeervisie?	5
2.1. Document - Verkeersplan Binnenstad (2008).....	5
2.2. Document - Binnenstad in Beweging Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn (2016) 6	
2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit	6
2.2.2. De gemengde binnenstad.....	6
2.2.3. Samenhangende gebiedsidentiteit.....	7
2.2.4. Bereikbaarheid op maat.....	7
2.3. Parkeeronderzoek Hoorn	8
2.4. Document – Structuurvisie Poort van Hoorn.....	8
3. Waar moet de parkeervisie toe leiden?.....	9
4. Hoe komt Hoorn tot een parkeervisie?	10
4.1. Een visie?	10
4.2. De marsroute	10
5. Conclusies	13
5.1. Conclusies	13



1. Inleiding

Gemeente Hoorn wil graag een heldere visie op parkeren. De stad heeft een integrale visie voor de binnenstad opgesteld, waarin beschreven staat welke ontwikkelingen op de korte, de middel-lange en lange termijn het beeld gaan bepalen. Eén van de conclusies in deze visie op de binnenstad geeft aan, dat het parkeren zich zodanig dient te ontwikkelen, dat het de integrale visie optimaal ondersteunt.

Parkeren is nooit een doel op zich. Zo kan het ontwikkelen van een parkeervisie dan ook alleen succesvol zijn, als duidelijk is aan welke bovenliggende doelen het parkeren moet bijdragen. Hoorn vroeg Arrivéé te ondersteunen bij het opstellen van een parkeervisie. Daarbij was vooraf al duidelijk dat deze visie stapsgewijs tot stand moet komen.

Het proces voor het ontwikkelen van een parkeervisie bestaat uit verschillende stappen. Het is belangrijk vast te stellen welke rol dit rapport in die marsroute inneemt.

- adviseer een marsroute voor een parkeervisie;
- leg op hoofdlijnen vast waar de parkeervisie aan moet voldoen;
- welke informatie is er al aanwezig om tot een parkeervisie te komen;
- geef aan welke producten er nodig zijn om de visie te ontwikkelen.

Dit rapport dient dan als gezamenlijk vertrekpunt voor het team dat de parkeervisie verder concretiseert in de voorgestelde marsroute.



2. Waarom wil Hoorn een parkeervisie?

In het verleden zijn er vele stukken geproduceerd die invloed hebben of gaan hebben op het parkeren in Hoorn. Het gemeentebestuur constateert dat het huidige beleid mogelijk geen aansluiting heeft bij de toekomstplannen. Ook klinkt het verzoek op bestuurlijk niveau om het verschaffen van de juiste inzichten over de grootheden van parkeren in Hoorn. Hierin ligt de wens opgesloten de visies en inzichten op parkeren te herzien.

De gemeenteraad en het collegae heeft al verschillende stukken vastgesteld waarin iets in staat over parkeren. Hieronder treft u een beschouwing van de geproduceerde stukken. U vindt hier de kern van de plannen en geformuleerde ambities. Het betreft een viertal stukken:

- Verkeerplan Binnenstad van december 2008;
- Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn van mei 2016;
- Parkeeronderzoek Hoorn van december 2016;
- Poort van Hoorn van mei 2017.

Deze stukken worden gebruikt bij het opstellen van een parkeervisie.

2.1. Document - Verkeersplan Binnenstad (2008)

In het verkeersplan binnenstad, dat in december 2008 werd vastgesteld door de raad, worden een aantal plannen en ambities uitgeschreven. De gemeente constateert dat er op dat moment nog geen hoge parkeerdruk wordt ervaren. Men gaat uit van een hoge parkeerdruk wanneer de parkeerdruk hoger is dan 85%. Uit de parkeerdrukmetingen die toentertijd zijn gedaan bleek dat er voldoende aanbod was. In het verkeersplan wordt wel aangegeven dat in de toekomst de parkeervraag zal toenemen en dat de mogelijkheden om de parkeercapaciteit in de binnenstad te vergroten niet aanwezig is.

In de visie voor de binnenstad wordt er gesteld dat het aantal parkeerplaatsen in het centrum af moet nemen.

Het uitgangspunt in het verkeersplan is dat bezoekers eerder worden opgevangen op de grote parkeerlocaties (Transferium en Pelmolenpad) en zodoende meer aan de rand van de binnenstad te laten parkeren, specifiek op het Pelmolenpad, Vale Hen, Transferium en RAC-locatie. Het verkeersplan verwijst hierbij naar de stadsvisie. Deze visie op de binnenstad beschrijft de investeringen voor deze locaties en parkeergarages.

Met het vaststellen van het verkeersplan is besloten het tarief voor een parkeervergunning meer in balans te brengen met de tarieven voor een vaste parkeerplaats op of in een afgesloten voorziening. Ook werd er een benchmark uitgevoerd waarin de tarieven voor parkeervergunning in dertien andere gemeenten werden vergeleken met de tarieven in de gemeente Hoorn. In het verkeersplan is vastgelegd dat er vier keer per jaar parkeertellingen moeten worden uitgevoerd om een meer gemiddeld, betrouwbaarder, beeld van de parkeersituatie verkregen.



2.2. Document - Binnenstad in Beweging Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn (2016)

Urhahn stelde in opdracht van de gemeente Hoorn een integrale visie voor de binnenstad van Hoorn op. Deze visie kwam tot stand na vele gesprekken met bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad.

De binnenstadvisie werkt een viertal visiepunten nader uit. Dit zijn:

- ruimtelijke kwaliteit.
- de gemengde binnenstad;
- samenhangende gebiedsidentiteiten;
- bereikbaarheid op maat.

In de volgende sub paragrafen vatten we kort samen waar de binnenstadvisie het parkeren raakt en welke uitgangspunten er worden meegegeven voor de visie op parkeren.

2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit vormt de basis voor de integrale visie voor de binnenstad van Hoorn. Het streven is om voor alle doelgroepen een zo hoog mogelijke verblijfskwaliteit te realiseren. Een aantal plekken zijn daarbij essentieel: de Roode Steen, het Kerkplein, het Stationsplein, de Veemarkt en het hart van de oude haven.

Voor het Kerkplein betekent dit dat er minder parkeerplaatsen komen dan nu het geval is. Bij het Stationsplein raakt de binnenstad visie het project Poort van Hoorn. Aan de noordkant wordt hier een grote parkeervoorziening gepland die de belangrijkste parkeergelegenheid voor bezoekers van de binnenstad moet worden. De bezoekers moeten hierbij makkelijk kunnen parkeren en via een aantrekkelijke route richting Veemarkt en Kleine Noord worden geleid.

Ook voor de Veemarkt en de Noorderveemarkt betekent de nieuwe ontwikkelingen een inkrimping van het aantal parkeerplaatsen. Om invulling te geven aan de ruimtelijke kwaliteit is het noodzakelijk een goed onderbouwde parkeerbalans op te stellen. In deze parkeerbalans dient vraag en aanbod in kaart te worden gebracht en kan men bepalen welke plannen op voorhand tegen welke problemen aanlopen. Op basis daarvan kan een parkeervisie worden ontwikkeld die aansluit op de gewenste ruimtelijke kwaliteit zoals beschreven in de integrale visie voor de binnenstad.

2.2.2. De gemengde binnenstad

Met betrekking tot het wonen in en rond de binnenstad loopt men aan tegen het probleem van de beperkte aanwezige parkeercapaciteit. Initiatieven voor extra woningen kunnen niet doorgaan omdat er niet kan worden voldaan aan de bestaande parkeernormen. Er moet invulling worden gegeven aan deze problematiek om toekomstige bouwprojecten door te kunnen laten gaan. Ook in dit onderdeel wordt weer gewezen op de urgentie van een brede parkeerbalans omdat nu niet duidelijk is hoe de verhoudingen per gebied zijn.



2.2.3. Samenhangende gebiedsidentiteit

In dit onderdeel wordt uitgegaan van het aanpassen van de parkeernormen om meer sturing te kunnen geven en meer ruimte te kunnen scheppen.

2.2.4. Bereikbaarheid op maat

In de integrale visie voor de binnenstad kiest Hoorn voor bereikbaarheid op maat. Voor het doen van een snelle boodschap of mindervalide bezoekers zijn er parkeerplaatsen in de directe nabijheid van het doel maar in doel is om in het grootste deel van de gevallen te voorzien in andere parkeeropties. De keuze die hierbij is gemaakt om het centrum nog autoluwer te maken. De regels en de venstertijden voor de bevoorrading van de ondernemingen dienen alle belangen te dienen.

Parkeren in de historische binnenstad is voornamelijk bedoeld voor de bewoners. Parkeerplaatsen voor vergunninghouders worden alleen verwijderd als er in het gebied meer dan voldoende parkeerplaatsen zijn ten opzichte van het aantal uitgegeven rechten.

Betaald parkeren in het centrum blijft op kleine schaal mogelijk vooral voor kortparkeren. Parkeerplaatsen worden alleen verwijderd indien dit wenselijk is vanuit een kwaliteitsimpuls. Indien er parkeerplaatsen verdwijnen dan dienen deze te worden gecompenseerd aan de rand van het centrum.

Hoorn kiest voor een systeem waarbij grote(re) parkeerlocaties aan de van de binnenstad worden gebruikt om bezoekers te laten parkeren. Doel is om vanaf deze locaties de bezoekers naar het centrum te leiden door een vorm van beleving op deze locaties.

Voorwaarden voor het slagen van deze parkeerlocaties zijn:

- geringe loopafstand;
- aantrekkelijk tarief.

De meeste ontwikkelingen gaan plaatsvinden in het kader van het project Poort van Hoorn. Er komt een nieuwe parkeerlocatie bij het stadsstrand en er wordt in de visie aangegeven dat de Nieuwe Wal en Witte Vloot interessante locaties zijn om eventueel te gebruiken als parkeerlocaties.

De belangrijkste voorstellen met betrekking tot de bereikbaarheid van de binnenstad in het kader van parkeren zijn:

- herinrichten Kerkplein en Kerkstraat met veel minder ruimte voor betaald parkeren;
- herinrichten van Stationsplein, Noorderveemarkt en Veemarkt met veel minder ruimte voor betaald parkeren;
- minder betaald parkeren in het havengebied (Oude Doelenkade en Korenmarkt).

In de visie voor de binnenstad wordt aangegeven dat er al wordt gewerkt aan een parkeerbalans voor binnenstad en Poort van Hoorn. De ideeën die in de binnenstadvisie staan met betrekking tot het parkeren worden in deze parkeerbalans meegenomen. Er wordt ook aangegeven dat er een integrale parkeervisie, of actieplan parkeren, moet



worden opgesteld die aansluit bij de binnenstadvisie van de gemeente Hoorn met “bereikbaarheid op maat” als leidraad.

2.3. Parkeeronderzoek Hoorn

De gemeente Hoorn voert 3 maal per jaar een breed parkeeronderzoek uit om de parkeerdruk te meten in verschillende gebieden, op verschillende dagen en tijden. De verschillende uitkomsten van de parkeerdrukmetingen staan beschreven in het rapport *Inventarisatie en evaluatie parkeren in Hoorn*.

2.4. Document – Structuurvisie Poort van Hoorn

Op 5 februari 2013 heeft gemeenteraad de Structuurvisie Poort van Hoorn vastgesteld. Vervolgens werd op 28 juni 2016 de Integrale visie voor de binnenstad vastgesteld. In mei 2017 werd de ontwikkelvisie met betrekking tot de Poort van Hoorn opgeleverd.

In verband met maatschappelijke en economische veranderingen sinds de Structuurvisie Hoorn is de focus verschoven van “een levendig en stedelijk stationsgebied” naar “een goed functionerend mobiliteitsknooppunt”. Vanuit de binnenstadvisie is er een grote parkeervoorziening gepland in de Poort van Hoorn. Deze moet gaan dienen als belangrijkste parkeervoorziening voor bezoekers van de binnenstad. Dit betekent dat bezoekers aan Hoorn moeten worden geleid naar de nieuw te bouwen parkeervoorziening vanaf de toegangswegen. Hierbij ontstaan een aantal belangrijke uitdagingen. Die betreffen met name de manier waarop de bezoekers worden verleid deze voorzieningen te gebruiken. Vervolgens nog het vraagstuk van transport vanaf de parkeerlocatie naar de binnenstad. Hoofdvragen hierbij zijn:

- Hoe leidt Hoorn de autogebruikers naar de parkeergarage?
- Hoe maakt Hoorn de ‘wandeling’ naar het centrum aantrekkelijk?
- Welke maatregelen neemt Hoorn voor de mindervaliden in het centrum?

De ontwikkelvisie beschrijft dat voor het berekenen van de capaciteit van de parkeergarage is uitgegaan van een parkeerbalans. In de ontwikkelvisie is de samenvatting van de parkeerbalans als volgt:

- Als de Vale Hen niet wordt ontwikkeld, dan zou de capaciteit van de parkeergarage uitkomen op 850 parkeerplaatsen, exclusief 200 parkeerplaatsen ten behoeve voor Albert Heijn. Tevens is er in deze berekening geen rekening gehouden met eventuele benodigde parkeercapaciteit met mogelijke nieuwe functies in het stationsgebied-noord
- Als de ontwikkeling van de Vale Hen wel doorgaat dan komt de capaciteit van de parkeergarage uit op 1.050 parkeerplaatsen.
- Indien er rekening wordt gehouden met de (beleids-) voornemens uit het programma Waterfront en de Binnenstadvisie dan gaat de maximale capaciteit van de parkeergarage naar 1.450 parkeerplaatsen.

In de ontwikkelvisie wordt uitgegaan van een parkeergarage van 1.250 parkeerplaatsen met de mogelijkheid om de capaciteit uit te breiden door de bouw van een extra bouwlaag. Er wordt in de ontwikkelvisie beschreven dat de parkeergarage wordt ontsloten via de Maelsonstraat. Uitgangspunt is dat dit via een verkeerregelininstallatie wordt gerealiseerd.



3. Waar moet de parkeervisie toe leiden?

Uiteraard moet de visie aansluiten bij de planvorming. Zoals uit de marsroute blijkt moet ook een duidelijk doelgroepenbeleid leiden tot een verantwoorde verdeling van de schaarse ruimte. Ook moet de visie duidelijkheid en consistentie bieden in het toepassen van parkeernormen. Dit alles zijn ruwe bouwstenen die al wel de nodige richting geven. Het advies is de lastige besluiten wel degelijk te nemen in de parkeervisie en deze niet naar het bestuurlijk proces te verschuiven. Hoe duidelijker de visie deze harde noten kraakt hoe beter het stuk op de lange termijn waarde toevoegt aan het proces.

Weten we nu waar het toe moet leiden? Nee, nog niet. De concrete doelstellingen worden in de marsroute geformuleerd.



4. Hoe komt Hoorn tot een parkeervisie?

4.1. Een visie?

In dit rapport gaan we uit van het gegeven dat parkeren de ontwikkeling van een stad of gebied volgt. Daarnaast zijn de ontwikkelingen in de automotive-industrie en mobiliteit ook aspecten die parkeren beïnvloeden.

De marsroute in de volgende paragraaf leidt tot een *parkeervisie* of *parkeerkader* die volgend is aan de geschetste ontwikkelingen in de 'Integrale visie voor de binnenstad van Hoorn' en 'De Poort van Hoorn'. Dit betekent dat deze bovenliggend stukken richting geven aan concrete invulling en gevolgen voor het parkeren. Gedurende de totstandkoming van de *parkeervisie* nemen we de ontwikkelingen in de automotive en mobiliteit daar in mee.

4.2. De marsroute

Het opstellen van een parkeervisie vereist meerdere ingrediënten en stappen. Behoudens verschillende producten die als document of bestand nodig zijn, vormt het creëren en behouden van ambtelijk en bestuurlijk draagvlak een essentieel onderdeel. In de marsroute zal op verschillende momenten het draagvlak getoetst en bevestigd moet worden. Niet zelden lopen gesprekken over gereguleerd parkeren hoog op. Deze discussies lijken vervelend maar blijken ook broodnodig om bepaalde keuzes vanuit verschillende standpunten te belichten. Het doel moet steeds zijn, dat in een parkeervisie de harde noten over parkeren zijn gekraakt met een democratisch besluit. Alleen op die manier kan een visie ook lang genoeg mee om de gewenste resultaten echt te bereiken zonder dat de inhoud telkens ter discussie staat.

De onderstaande stappen staan in logische volgorde. Mocht er in de praktijk verandering nodig zijn, dan zijn dan is dat natuurlijk mogelijk.

Stap 1 - inventarisatie

- verzamelen huidige beleidsdocumenten;
- verzamelen numerieke informatie over areaal;

Opmerking:

Deze stap is al uitgevoerd voor het beantwoorden van de motie Parkeer en Verkeersbeleid van 27 juni 2017.



Stap 2 - generieke visiedoelen

- verzamel bovenliggende stukken die doelbepalend zijn;
- analyseer welke doelen daar zijn geformuleerd (expliciet en impliciet);
- onderzoek of er strijdigheden zijn;
- leg strijdigheden voor en stel prioriteiten;
- formuleer de generieke visiedoelen;
- stel generieke visiedoelen vast.

Aan het einde van stap 2 is duidelijk hoe de parkeervisie in de bovenliggende stukken past. Hiermee ontstaat dus het toetsingskader voor de op te leveren parkeervisie. Het vaststellen van de visiedoelen vormt het formele startpunt voor de uitwerking.

Stap 3 - opdeling fysiek areaal naar functies

- maak een overzicht van gebiedsfuncties voor Hoorn;
- maak een geografische opdeling in gebieden en gebiedsfuncties van Hoorn;
- bepaal welke kadastrale bestemmingen er onderscheiden worden;
- leg het totaal aan functies en bestemmingen vast;
- leg de basis voor een integrale parkeerbalans aan (maar vul deze nog niet).

Opmerking:

In het inventarisatie document (bijlage 2) is een gedeelte uitgewerkt.

Stap 4 - doelgroepenbeleid

- maak een overzicht van de relevante doelgroepen in de visie;
- bepaal een prioritering van de doelgroepen per gebiedsfunctie.

Stap 5 - nota parkeernormen

- definieer een visie op de functie van de auto voor de komende 20 jaar;
- bepaal een herijkingsfrequentie (bijvoorbeeld iedere 5 jaar) voor dit onderdeel;
- bepaal een realistische norm voor het huidige autobezit /-gebruik voor Hoorn;
- stel een gewenste norm per functie vast;
- bepaal verschillende gelijktijdigheidsfactoren;
- analyseer met de parkeerbalans waar deze norm toe zou leiden;
- evaluatie van de capaciteiten;
- stel bestuurlijk een nota parkeernormen vast.

Opmerking:

Dit proces is inmiddels opgestart.

Stap 6 - inventarisatie van de reeds vastgestelde bouwopgaven en ruimtelijke ontwikkelingen

- creëer een overzicht van de geplande ontwikkelingen;
- stel vast welke capaciteit hiervoor is bepaald en welke mogelijk verdwijnt.

Opmerking:

Dit proces is inmiddels opgestart.



Stap 7 - parkeerbalans

- vul de parkeerbalans met de vastgestelde data;
- rapporteer over de eventuele onbalans en bepaal de te nemen acties.

Opmerking: De huidige parkeerbalans zal herijkt worden met de bovenstaande resultaten.

Stap 8 - parkeervisie

- stel de parkeervisie op, op basis van de vorige 7 stappen;
- bepaal de periode van herijking van de verschillende onderdelen van de visie;
- stel de parkeervisie bestuurlijk vast.



5. Conclusies

5.1. Conclusies

Tijdens ons onderzoek hebben wij kunnen constateren dat er erg veel bovenliggend onderzoek is gedaan en dat daaruit diverse visies zijn ontstaan hoe Hoorn zich moet ontwikkelen in de komende jaren. Theoretisch ziet dit er allemaal erg goed uit. Het is nu zaak om de theorie op de praktijk af te stemmen. In grote lijnen komt het er in de visies met betrekking tot parkeren in Hoorn op neer dat het bezoekersparkeren moet worden verplaatst van de binnenstad naar de Poort van Hoorn. Hoe dit moet en hoe er verder moet worden omgegaan met belanghebbenden in de gereguleerde zones wordt verder niet beschreven. Dit dient dan ook nader onderzocht, beschreven en vastgesteld te worden.

Constateringen:

- Fiscaal parkeren in het centrum genereert hoge inkomsten. De ontwikkeling is dat er een verschuiving gaat plaatsvinden van parkeren op straat naar parkeren in garages. In de meerjarenbegroting is al rekening gehouden met deze ontwikkeling. Er is verder nog geen plan hoe deze verschuiving plaats moet gaan vinden.
- Visies op ontwikkeling van de stad zijn vastgesteld. Een concreet vervolg met betrekking tot parkeren moet nog ontwikkeld worden.
- Er is geen specifieke nota Parkeernorm voor de gemeente Hoorn terwijl de plannen daar wel om vragen.
- Parkeren in straten en in gebieden is beschreven in de beleidsstukken. Wat opvalt is dat er diverse benamingen worden gebruikt in de diverse stukken. Dit lijkt ertoe dat er geen duidelijk inzicht is in de balans tussen vraag en aanbod binnen de diverse gebieden.

